

## **BAB II**

### **TINJAUAN UMUM**

#### **2.1. Sejarah Lahirnya Inpres No.5 Tahun 2005 dan UU No.17 Tahun 2008**

Sebagai negara Indonesia, dimana sepertiga luas wilayahnya merupakan perairan, butuh sebuah *master plan* untuk dapat mengoptimalkan seluruh kearifan lokal yang terkandung didalamnya. Maka dari itu, sejak awal negeri ini merdeka sampai dengan sekarang para pemimpin-pemimpin negeri ini terus berupaya untuk membuat sebuah regulasi agar potensi yang dihasilkan dari sektor kelautan benar-benar dapat dioptimalkan untuk kemajuan bangsa. Salah satunya adalah sektor dibidang industri perkapalan, dimana sektor ini sangat vital dalam memenuhi kebutuhan armada pelayaran. Sesuai yang diharapkan dari Instruksi Presiden No.5 Tahun 2005 & UU No.17 Tahun 2008, tidak mudah untuk membuat kedua regulasi tersebut. Dimana butuh sejarah panjang untuk lahirnya regulasi tersebut, diantaranya :

1. UU Pelayaran Tahun 1936 (produk hukum pada zaman Hindia Belanda)
2. Deklarasi Djuanda tahun 1957
3. Pra Paket November ( PAKNOV ) 21 tahun 1988
4. Paket November ( PAKNOV ) 21 Tahun 1988
5. UU No.21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran

##### **2.1.1 Pra Paket November ( PAKNOV ) 21 Tahun 1988**

Dimana pada masa itu, peraturan hukum yang mengatur mengenai pelayaran merupakan produk hukum warisan Hindia

Belanda yaitu *Indische Scheepvaartswet Staatsblad* tahun 1936 nomor 700 ( Selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Pelayaran/UUP 1936. Secara umum UUP 1936 mengatur dua (2) aspek pokok yang menyangkut tentang pelayaran niaga, yaitu : 1) perijinan pelayaran, dan 2) rezim Pelabuhan Laut.

UUP 1936 ini diatur bahwa pelabuhan laut terbuka untuk perdagangan luar negeri bagi kapal berbendera Indonesia (dalam hal ini adalah Belanda) dan kapal asing berdasarkan asas resiprositas (timbang balik). UUP 1936 juga merupakan dasar bagi pemerintah Hindia Belanda untuk memberikan izin monopoli kepada perusahaan pelayaran Belanda NVKPM untuk menyelenggarakan pelayaran pantai di Indonesia. Untuk kondisi tertentu, dispensasi dapat diberikan kepada kapal asing dalam hal pelayaran pantai ini.

Setelah Indonesia merdeka, UUP 1936 ini dijadikan dasar pemerintah Indonesia dalam menerbitkan peraturan-peraturan perijinan usaha pelayaran. Dari Peraturan Pemerintah (PP) No.47 Th.1957, PP No.5 Th.1964, PP No.2 Th.1969, dari peraturan pemerintah yang menonjol pada saat itu adalah PP No.2 Th.1969. dalam PP No.2 Th.1969, diatur izin perusahaan pelayaran dibagi menjadi delapan (8) kategori yang berbeda. Satu perusahaan pelayan hanya dapat satu izin usaha, masing-masing jenis usaha angkutan laut mempunyai persyaratan yang harus dipenuhi agar dapat memperoleh izin usaha yang diinginkan. Khusus untuk izin perusahaan pelayaran dalam negeri, suatu perusahaan harus memiliki kapal lebih dari

satu unit dengan jumlah minimal isi kotor 1.050 m<sup>3</sup> . meskipun begitu, berdasarkan PP No.2 Th.1969 perusahaan pelayaran yang telah mendapatkan ijin belum dapat menjalankan kapalnya apabila belum mendapat ijin operasi. Dengan demikian ijin usaha dibedakan dengan ijin operasi menurut PP No.2 Th.1969, untuk ijin usaha sementara hanya diperbaharui setiap tahunnya sedangkan ijin operasi diperbaharui sekiranya setiap lima (5) tahun sekali.

### **2.1.2 Paket November ( PAKNOV ) 21 Th.1988**

Dikarenakan terjadi perubahan kebutuhan serta perkembangan yang ada, maka terjadi pula perubahan pada pengaturan penyelenggaraan angkutan laut. Perubahan ini dimulai dari diterbitkan Instruksi Presiden (Inpres) No. Th.1984, surat Keputusan Menteri Perhubungan KM.95/PR.301/Phb-84 tentang pedoman penyederhanaan pengendalian perijinan di bidang usaha di sektor perhubungan. Hal ini kemudian dilanjutkan dengan keluarnya Inpres No.4 Th.1985 tentang kebijakan kelancaran angkutan barang untuk menunjang kegiatan ekonomi.

Beberapa kalangan meyakini kedua Inpres ini menjadi dasar deregulasi dibidang angkutan laut yang dituangkan dalam kebijakan pemerintah yang disebut dengan paket November (PAKNOV) 21 Th.1988. salah satu tujuan dari deregulasi angkutan laut yang dilakukan pemerintah Indonesia agar untuk meningkatkan kemampuan dan peran serta pelayaran nasional. Deregulasi tentang angkutan laut selanjutnya dituangkan dalam PP No.17 Th.1988

tentang penyelenggaraan dan pengusaha angkutan laut. Berdasarkan PP ini, perusahaan pelayaran dalam negeri dan perusahaan pelayaran luar negeri dapat memperoleh ijin usaha dengan ijin menguasai atau mempunyai satu (1) unit kapal berbendera Indonesia. Dengan demikian perusahaan pelayaran dapat didirikan tanpa harus memiliki kapal, tetapi cukup dengan menyewa kapal saja tanpa adanya pembatasan jumlah unit dan kapasitasnya.

Oleh karena itu, meskipun asas cabotage tetap berlaku akan tetapi perusahaan pelayaran nasional bisa menjadi agen bagi perusahaan pelayaran asing sesuai dengan persyaratan pendirian perusahaan pelayaran yang berdasarkan PP No.17 Th.1988. dengan adanya peraturan semacam ini, banyak perusahaan yang muncul yang tidak mempunyai kapal sendiri bahkan hanya bertindak sebagai agen kapal asing.

Untuk ijin operasinya, berbeda dengan PP No.2 Th.1969 yang masih membedakan antara ijin usaha dan ijin operasi. Ijin ini berlaku sepanjang perusahaan yang bersangkutan masih melakukan usahanya tanpa harus diperbahurui.

### **2.1.3 Undang-Undang No.21 Th.1992 Tentang Pelayaran**

Dengan adanya deregulasi diatas, industri pelayaran dalam negeri sangat memperhatikan. Karena berdasarkan PP. No.17 Th.1988 memungkinkan untuk mendirikan perusahaan pelayaran tanpa harus memiliki kapal sendiri, maka permasalahannya adalah banyak perusahaan pelayaran yang bermunculan tanpa diimbangi

dengan jumlah pertumbuhan armada. Oleh karena itu, penerbitan Undang-Undang No.21 Th.1992 tentang pelayaran (UUP) merupakan peraturan yang sangat dinantikan dan diharapkan oleh dunia industri pelayaran nasional untuk memperbaiki kondisi industri pelayaran yang memprihatinkan itu. UUP No.21 Th.1992 diundangkan dengan berbagai pertimbangan, pertimbangan pertama adalah peraturan perundang undangan yang mengatur pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi. Selanjutnya, transportasi laut mempunyai peranan penting dan strategis bagi bangsa Indonesia sebagai negara kepulauan yang perlu ditata dalam transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemampuan dimasa depan, mempunyai karakteristik, mampu melakukan pengangkutan secara masal, menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan. Oleh karena itu pelayaran di Indonesia perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya baik nasional maupun internasional sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat. Disamping itu penataan pelayaran di Indonesia diperlukan pula untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Dengan diundangkannya UUP No.21 Tahun 1992 ini maka peraturan-peraturan warisan jaman Hindia Belanda yang berkaitan dengan pelayaran tidak berlaku lagi. Peraturan-peraturan Hindia Belanda yang dicabut adalah *Indische Scheepvaartswet, Staatsblad Tahun 1936 Nomor 700; Loodsdienst Ordonnantie, Staatsblad, Tahun 1927 Nomor 62; Scheepmetings, Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1927 Nomor 210; Binnenscheepen, Ordonnantie Staatsblad Tahun 1927 Nomor 289; Zebrieven en Scheepspassen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 492; Scheepspassen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 66; dan Bakengeld Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 468.*

UUP No.21 Tahun 1992 ini terdiri dari tiga belas (13) bab yang berisi aspek-aspek hukum penting dalam pelayaran. Bab-bab tersebut terdiri dari Ketentuan Umum, Asas, Tujuan, Ruang Lingkup, dan Pembinaan (Bab I-IV), Kenavigasian (Bab V), Kepelabuhan (Bab VII), Perkapalan (Bab VII), Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran oleh Kapal (Bab VIII), Angkutan (Bab IX), Kecelakaan Kapal Pencarian dan Pertolongan (Bab X), Sumber Daya Manusia (Bab XI), dan Penegakan Hukum/Penyidikan (Bab XIII). Berdasarkan UUP No.21 Tahun 1992 untuk mendirikan perusahaan pelayaran wajib memiliki kapal berbendera Indonesia. Sebelum digunakan dalam pelayaran setiap kapal wajib diukur. Untuk kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> atau yang dinilai sama, akan diterbitkan surat ukur.

Kapal yang telah diukur dapat didaftar di Indonesia yang dilakukan oleh pejabat pendaftaran dan pencatat nama balik kapal.

Kapal yang dapat didaftar di Indonesia adalah :

1. Kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> atau yang dinilai sama dengan itu.
2. Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia

Khusus untuk angkutan laut dalam negeri, penyelenggaraanya dilakukan dengan kapal yang menggunakan berbendera Indonesia. Hal ini merupakan penerapan asas *cabotage*, dalam keadaan dan persyaratan tertentu pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan laut dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 69 ayat (2) dan pasal 70 ayat (2)

#### **2.1.4 Peraturan Dibawah Undang-Undang Berkaitan Dengan Pelayaran**

Undang-Undang pelayaran mengamanatkan beberapa aspek pelayaran yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah (PP). Oleh karena itu beberapa Peraturan Pemerintah telah diundangkan antara lain adalah PP No.82 Th.1999 tentang Angkutan di Perairan, PP No.7 Th.2000 tentang Kepelautan, PP No.81 Th.2000 tentang Kenavigasian, PP No.69 Th.2001 tentang Kepelabuhan, dan PP No.51 Th.2002 tentang Perkapalan. Khusus untu PP No.82 Th.1999

penerapan ini lebih mempertegas dan memperketat penerapan asas *cabotage* dalam pelayaran dalam negeri yang telah diatur dalam Undang Undang Pelayaran seperti tersebut diatas. Disebutkan dalam PP No.82 Tahun 1999 bahwa angkutan laut dalam negeri merupakan kegiatan yang menghubungkan pelabuhan antar pulau atau angkutan lepas pantai wilayah perairan Indonesia harus diselenggarakan oleh perusahaan angkutan nasional. Apabila terjadi kekurangan jumlah dan ruang muat kapal berbendera Indonesia, maka penyelenggara angkutan dalam negeri dapat menggunakan kapal asing. Akan tetapi pelaksanaan dilaksanakan ditegaskan hanya bersifat sementara dan dalam jangka waktu yang tertentu, serta harus dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional.

Selain menegaskan tentang asas *cabotage* PP No.82 Th.1999 juga mengatur tentang jenis angkutan di perairan, usaha penunjang angkutan laut, jaringan trayek angkutan di perairan. Tarif angkutan dan tanggung jawab pengangkut juga dipaparkan dalam PP ini. Untuk angkutan laut dalam negeri, kegiatannya dilakukan dengan trayek tetap (*Linier*) dan trayek tidak tetap (*Tramper*). Selain mengatur mengenai jenis trayek dan penempatan kapal serta penyelenggaraan keagenan angkutan laut dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing. Maka keputusan Menteri Perhubungan KM.33 Tahun 2001 lebih menegaskan peneraan asas *cabotage* yang telah diatur sebelumnya didalam Undang-Undang Pelayaran dan PP No.82 Th.1999 Pasal 3 dan 4. Ditegaskan pula

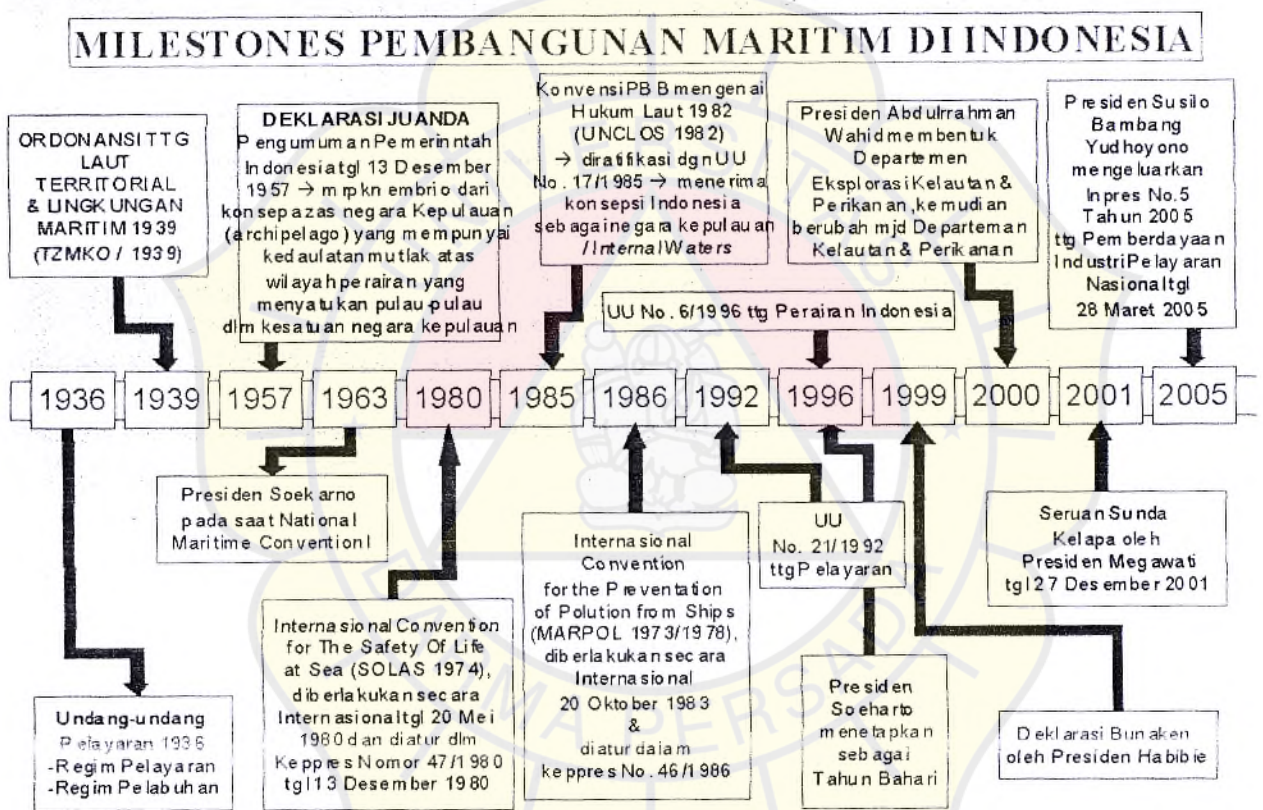


oleh Keputusan Menteri ini bahwa penggunaan kapal asing untuk penyelenggaraan angkutan dalam negeri hanya diselenggarakan dalam waktu yang tertentu saja, dan dioperasikanya sesuai dengan perjanjian sewa/charter antara pemilik kapal asing dengan perusahaan angkutan laut nasional.

Sebelum dioperasikan untuk angkutan laut dalam negeri, penggunaan kapal asing harus dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan Republik Indonesia untuk dapat diberikan dispensasi. Kelalaian untuk melaporkan penggunaan kapal untuk penyelenggaraan angkutan dalam negeri dapat mengakibatkan tidak diberikannya pelayanan kapal tersebut di pelabuhan, dan dilarang untuk beroperasi di wilayah perairan Indonesia, serta dicabut ijin usaha dan operasinya. Perusahaan angkutan laut yang akan memperoleh ijin angkutan laut dari pejabat yang berwenang setelah memenuhi beberapa persyaratan. Persyaratan itu diantara lain bahwa perusahaan itu berbadan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), atau koperasi. Selain itu juga harus memiliki kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran minimal 175 GT atau kapal tunda dengan daya motor penggerak minimal 150 TK dengan tongkang yang berukuran minimal 175 GT.

Perusahaan angkutan laut nasional atau badan hukum Indonesia atau warga Negara Indonesia diperbolehkan untuk

melakukan kerjasama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau warga Negara asing dalam bentuk usaha patungan (*Join Venture*), dengan cara membentuk perusahaan angkutan nasional. Akan tetapi perusahaan patungan tersebut wajib memiliki satu unit kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran 5.000 GT.

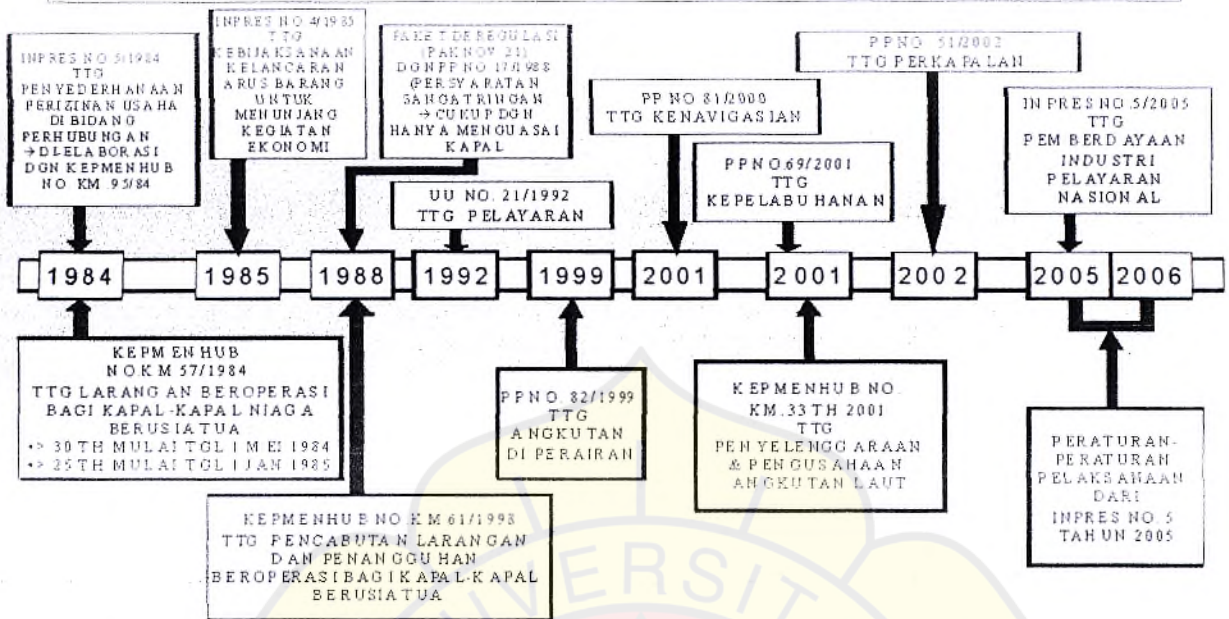


Sumber : Kementerian Perhubungan

Gambar 1

### MILESTONES Pembangunan Maritim Di Indonesia

## PERKEMBANGAN PENGATURAN (MILESTONES) DIBIDANG PELAYARAN



Sumber : Kementerian Perhubungan

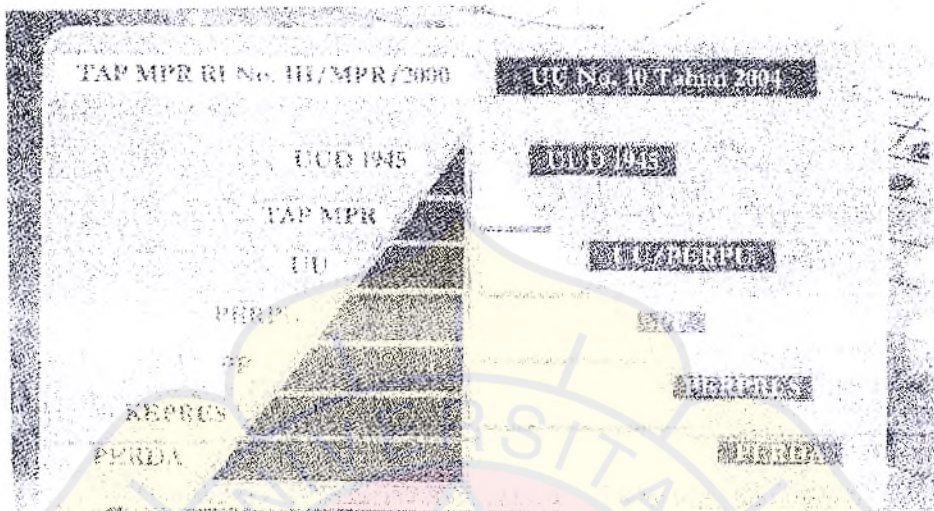
Gambar 2

Perkembangan Pengaturan (*MILESTONES*) di Bidang Pelayaran

### 2.2 Peraturan Dibawah Undang-Undang Pasca Inpres No.5 Th.2005 Dan UU No.17 Th.2008

Sesuai dengan ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (TAP MPR Nomor III/MPR/2000) dan Undang-Undang No.10 Tahun 2004 tentang sumber hukum dan tata aturan perundang-undangan, dimana Undang-Undang (UU) bukanlah sebuah payung hukum yang dapat dijadikan acuan dalam menjalankan sebuah produk hukum/regulasi dari Undang-Undang tersebut. Melainkan Undang-Undang merupakan sebuah alat yang dijadikan dasar, untuk bisa menjalankan produk hukum/regulasi yang tertuang didalam Undang-Undang tersebut maka harus adanya sebuah peraturan turunan yang dapat membawahi dari produk Undang-Undang

tersebut. Dan peraturan yang membawahi dari Undang-Undang tersebut diantaranya adalah Peraturan Daerah (PERDA), Keputusan Presiden (KEPRES), Peraturan Presiden (PERPRES), Peraturan Pemerintah ( PP )



Sumber : TAP MPR RI No. III/MPR/2000

Gambar 3  
Tata Urutan Perundang-Undangan

### 2.2.1 PP No.51 Th.2002 Tentang Perkapalan

Bahwa dalam Undang-Undang No 21 Tahun 1992 tentang pelayaran terdapat beberapa ketentuan mengenai perkapalan yang harus dijelaskan melalui Peraturan Pemerintah.

Didalam bagian kedua (2) menjelaskan bahwa pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya wajib memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Dimana pengadaan kapal merupakan kegiatan memasukkan kapal dari luar negeri baik kapal bekas maupun kapal bangunan baru untuk didaftarkan dalam daftar kapal Indonesia. Pengadaan kapal itu sendiri dapat dilakukan jika :

- a) Kapal memiliki surat-surat kapal yang lengkap dan sah
- b) Kondisi kapal memenuhi persyaratan keselamatan kapal

Dan dibagian ini juga menjelaskan bahwa sebelum pembangunan atau perombakan kapal yang merupakan bagian dari pengerjaan kapal dilaksanakan, pemilik atau galangan kapal wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun kapal serta kelengkapannya. Penelitian dan pemeriksaan gambar kapal dilakukan oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal, dimana setelah gambar atau data memenuhi persyaratan, maka pejabat pemeriksa keselamatan kapal memberikan pengesahan dapat dimulainya pelaksanaan pekerjaan. Proses pembangunan dan perombakan harus mengikuti gambar dan data yang telah memenuhi persyaratan dan dilakukan pada galangan kapal yang memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan. Sementara penelitian dan pemeriksaan rancang bangun kapal meliputi pemenuhan keselamatan kapal juga kesesuaian dengan peruntukan, standarisasi, kemudahan pengoperasian, dan perawatan kapal serta perkembangan teknologi

#### **2.2.2 Peraturan Menteri Perindustrian No.21/M-IND/PER/3/2007**

Peraturan ini merupakan perubahan dari Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 69/M-IND/PER/8/2006 tentang pembentukan tim pendirian pusat desain dan rekayasa kapal nasional ( NASDEC ). Adapun anggota dari tim pendirian pusat rekayasa kapal nasional terbagi menjadi dua (2) yaitu Tim Pengarah dan Tim Pelaksana.

Tim pengarah itu sendiri diketuai oleh Menteri Perindustrian wakil ketuanya dari Sekretaris Jenderal Departemen Perindustrian

dan anggotanya terdiri dari Rektor Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya; Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan; Direktur Jenderal Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan Dan Perikanan; Direktur Jenderal Pengawasan dan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan Dan Perikanan; Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Kementerian Keuangan; Direktur Jenderal Sarana dan Pertahanan, Kementerian Pertahanan; Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi, Kementerian Pendidikan Dan Kebudayaan; Deputi Bidang Teknologi Industri Rancang Bangun dan Rekayasa, BPPT; Deputi Bidang Usaha Pertambangan, Industri Strategis, Energi dan Telekomunikasi, Kementerian Negara BUMN; Asisten Kasal Urusan Perencanaan dan Anggaran TNI AL; Deputi Operasi BPMIGAS

Sementara Tm Pelaksana diketuai oleh Direktur Jenderal Industri Alat Transportasi dan Telematika Kementerian Perindustrian dan wakil ketua adalah Dekan Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya. Ketua harian adalah Direktur Industri Maritim dan Jasa Keteknikan Ditjen IATT ( Industri Alat Transportasi, Elektronik dan Telematika ) Kementerian Perindustrian, Sekretaris dari Kasubdit Program Dan Pelaporan Direktorat Industri Maritim dan Jasa Keteknikan, Ditjen IATT ( Industri Alat Transportasi, Elektronik dan Telematika ) Kementerian Perindustrian. Dan keanggotaannya terdiri dari para

akademisi dan praktisi yang berkecimpung dibidang industri perkapalan diantaranya Direktur Lalu Lintas Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan; Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan; Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan; Direktur Kapal Perikanan dan Alat Penangkap Ikan, Ditjen Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan Dan Perikanan; Direktur Sarana dan Prasarana Pengawasan, Ditjen P2SDKP ( Pengawasan Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan ) , Kementerian Kelautan Dan Perikanan; Direktur Pencegahan dan Penyidikan, Ditjen Bea Cukai, Kementerian Keuangan; Direktur Teknologi Dan Industri, Ditjen Ranahan, Kementrian Pertahanan; Direktur Pusat Teknologi Industri dan Sistem Transportasi, BPPT ( Badan Pusat Pengkajian Teknologi ); Asisten Deputi Urusan Usaha Industri Strategis, Kementerian BUMN; Kepala Biro Penelitian Dan Pengembangan Polri, MABES POLRI; Kepala Dinas Perkapalan dan Maritim, BPMIGAS; Kepala Biro Hukum dan Organisasi, Kementerian Perindustrian; Kepala Biro keuangan, Kementerian Perindustrian; Kepala Biro Perencanaan, Kementerian Perindustrian; Inspektur III Inspektorat Jenderal, Kementerian Perindustrian; Kepala Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Timur; Direktur

Utama PT Biro Klasifikasi Indonesia; Ketua umum IPERINDO;  
Ketua umum INSA

### **2.2.3 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan**

Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 10, Pasal 12, Pasal 14, Pasal 17, Pasal 20, Pasal 23, Pasal 26, Pasal 30, Pasal 34, Pasal 37, Pasal 39, Pasal 43, Pasal 49, Pasal 58, Pasal 59 ayat (3), Pasal 268, Pasal 273 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran maka perlu menetapkan Peraturan Pemerintah Tentang Angkutan Di Perairan. Untuk itu diterbitkan Peraturan Pemerintah nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan agar aturan yang ada pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dapat dijalankan dengan baik tanpa adanya tumpang tindih antar lembaga. Dimana dalam pasal 91 menerangkan bahwa kegiatan usaha perawatan dan perbaikan kapal merupakan kegiatan perawatan dan perbaikan kapal yang dilaksanakan dikapal dalam kondisi mengapung. Kegiatan usaha perawatan dan perbaikan kapal sebagaimana dimaksud, dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk usaha perawatan dan perbaikan kapal.

Dimana kegiatan usaha perawatan dan perbaikan kapal itu sendiri harus mengantongi izin usaha yang diberikan oleh bupati/walikota tempat perusahaan berdomisili, dan izin usaha yang dimaksud dapat diberikan setelah memenuhi persyaratan :



- a) Memiliki akte pendirian perusahaan
- b) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak Perusahaan
- c) Memiliki modal usaha
- d) Memiliki penanggung jawab
- e) Memiliki surat keterangan domisili perusahaan, dan
- f) Memiliki tenaga ahli dibidang perawatan dan perbaikan kapal.

Izin usaha sebagaimana yang dimaksud, berlaku selama perusahaan perawatan dan perbaikan kapal masih menjalankan kegiatan usahanya dan dievaluasi setiap 2 (dua) tahun sekali oleh bupati/walikota.

Proses untuk memperoleh izin usaha perawatan dan perbaikan kapal, badan usaha mengajukan permohonan kepada bupati/walikota disertai dokumen persyaratan yang ada diatas. Berdasarkan permohonan yang diajukan, bupati/walikota melakukan penelitian atas kelengkapan berkas persyaratan permohonan izin usaha perawatan dan perbaikan kapal dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja sejak diterima permohonan secara lengkap. Dalam hal penelitian atas kelengkapan berkas persyaratan, apabila belum terpenuhi maka bupati/walikota mengembalikan permohonan secara tertulis kepada pemohon untuk melengkapi persyaratannya. Permohonan yang dikembalikan, dapat diajukan kembali kepada bupati/walikota setelah persyaratan permohonan dilengkapi. Apabila

persyaratan telah semuanya terpenuhi bupati/walikota menerbitkan izin usaha perawatan dan perbaikan kapal.

Perusahaan perawatan dan perbaikan kapal yang telah mendapatkan izin usaha sebagaimana yang telah dimaksud, wajib :

- a) Melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya
- b) Melakukan kegiatan operasional secara terus menerus paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan
- c) Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya
- d) Menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin
- e) Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan/atau pemilik perusahaan dan/atau domisili perusahaan kepada pemberi izin
- f) Melaporkan secara tertulis setiap pembukuan kantor cabang

Peraturan ini juga mengatur tentang warga negara Indonesia atau badan usaha dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan perawatan dan perbaikan kapal asing, badan hukum asing, atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (*join venture*) dengan membentuk perusahaan perawatan dan perbaikan kapal

nasional. Batasan kepemilikan modal asing dalam perusahaan perawatan dan perbaikan kapal patungan (*join venture*) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang penanaman modal dan wajib dipenuhi selama perusahaan tersebut masih menjalankan usahanya.

## **2.3 Gambaran Umum Tentang Inpres No.5 Tahun 2005 dan UU No.17**

### **Tahun 2008**

#### **2.3.1 Inpres No.5 Tahun 2005**

Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 yang diterbitkan pemerintah beberapa tahun lalu merupakan peluang yang harus dimanfaatkan oleh perusahaan pelayaran sehingga dapat tumbuh dan berkembang menjadi tuan di rumah sendiri. Selama ini, untuk meningkatkan pelayaran dalam negeri, pemerintah telah mengeluarkan berbagai regulasi dan melakukan sosialisasi ke beberapa kota besar untuk mendukung kebijakan dimaksud.

Regulasi dan kebijakan tersebut antara lain mempercepat penyelesaian dan penetapan regulasi sebagai pelaksanaan Inpres No. 5 Tahun 2005, memfasilitasi dan terus mendorong dunia perbankan maupun lembaga keuangan nonbank, meningkatkan koordinasi dengan Kementerian Keuangan untuk memberikan insentif di bidang perpajakan, penghapusan PPh laba penjualan kapal 0%, pemberian insentif perpajakan kepada eksportir yang menggunakan kapal berbendera Indonesia untuk ekspor impor, dan pembebasan PPN

serta bea masuk (0%) untuk pengadaan suku cadang kapal dari luar negeri.

Sejalan dengan kebijakan itu, agar peluang yang terkandung dalam Inpres Nomor 5 Tahun 2005 dapat ditangkap para pengusaha pelayaran, pemerintah mendorong *Indonesia National Shipowner Association* (INSA) untuk melakukan konsolidasi kepada para anggotanya melakukan konsorsium bagi perusahaan angkutan laut sejenis (*dry bulk & liquid bulk*), dan untuk mengisi kebutuhan ruang kapal yang selama ini masih dilayani kapal asing. Salah satu upaya yang diharapkan adalah mengadakan kontrak angkutan jangka panjang (LTTC) antara pemilik kapal dengan para pemilik barang.

Sampai saat ini tinggal empat komoditas yang belum mampu diangkut kapal berbendera Indonesia untuk melaksanakan pemetaan asas cabotage dari 13 komoditas yang seharusnya dilaksanakan hingga 2010. Keempat komoditas tersebut adalah minyak dan gas, batu bara, CPO, dan *fresh product*. Dengan demikian, masih ada kesempatan beberapa tahun lagi sebelum 2010 sesuai kesepakatan bersama untuk pemberlakuan asas cabotase, sedangkan sembilan komoditas lainnya sudah diangkut kapal berbendera Indonesia.

Dengan terbitnya Inpres No. 5 Tahun 2005 dan berbagai peraturan pelaksanaannya serta hasil-hasil yang telah dicapai, pemerintah telah melakukan berbagai kegiatan berupa sosialisasi, *workshop*, seminar dan forum diskusi di beberapa kota seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar, Semarang, Batam, Lampung,

Balikpapan, Banjarmasin, Manado, dan Denpasar. Kegiatan tersebut melibatkan instansi pemerintahan dan stakeholders terkait, dunia usaha dan pemerhati/pakar serta perguruan tinggi. Oleh karena itu, kini saatnya swasta memanfaatkan peluang tersebut sehingga perusahaan pelayaran mampu menjadi tuan di rumah sendiri.

Tabel. 1

Pencapaian Pelaksanaan Asas *Cabotage* Dalam Penenuhan Angkutan Laut Dalam Negeri Sampai Dengan 2010

No	Komoditi	Pangsa Muatan (%) 2002		Pangsa Muatan (%) 2003		Pangsa Muatan (%) 2004		Pangsa Muatan (%) 2007		Pangsa Muatan (%) 2008		Pangsa Muatan (%) 2010	
		Kapal Nasional	Kapal asing	Kapal Nasional	Kapal asing	Kapal Nasional	Kapal asing	Kapal Nasional	Kapal asing	Kapal Nasional	Kapal asing	Kapal Nasional	Kapal asing
1	<i>oil/petroleum</i>	35	61	40	60	40	60	60	40	90	10	100	0
2	<i>General Cargo</i>	64	36	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
3	<i>Coal</i>	40	60	60	40	60	40	75	25	80	20	100	0
4	<i>Wood</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
5	<i>Fertilizer</i>	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
6	<i>Cement</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
7	<i>CPO</i>	62	38	80	20	80	20	100	0	100	0	100	0
8	<i>Rice</i>	48	52	100	0	100	0	100	0	100	0	100	0
9	<i>Mine and Quarry</i>	23	77	40	60	40	60	100	0	100	0	100	0
10	<i>Other grains</i>	66	34	70	30	70	30	100	0	100	0	100	0
11	<i>Other liquid</i>	34	66	40	60	40	60	65	35	100	0	100	0
12	<i>Agri grain</i>	62	38	70	30	70	30	80	20	100	0	100	0
13	<i>Fresh product</i>	93	7	95	5	95	5	100	0	100	0	100	0
KOMODITI													

Sumber: Ditjen Hubla

Inpres Nomor 5 ini merupakan salah satu Inpres yang sangat penting dan bersejarah dalam perkembangan industri pelayaran nasional saat ini. Inpres ini melibatkan 13 Menteri serta para Gubernur, Bupati dan Walikota di seluruh Indonesia. Hadirnya Inpres no. 5 Tahun 2005 ini memberikan banyak sekali manfaat bagi industri pelayaran nasional karena didukung oleh banyak sektor seperti pendidikan, keuangan, perdagangan, kehutanan, energi dsb. Untuk melihat benefit dari Inpres ini dapat dilihat pada gambar 2.5



nasional ( Rp.20 Triliun ) dan dari kegiatan ekonomi baru ~  
(Multiplier Effect)

3. Lapangan kerja diharapkan bertambah sekurang-kurangnya 35.000 orang anak buah kapal (ABK), 16.000 orang pada industri/galangan kapal

### **2.3.2 UU No.17 Tahun 2008**

UU No.17 Tahun 2008 ini berisikan atas dua puluh dua bab (XXII) bab, dan tiga ratus lima puluh lima (355) pasal, mengatur berbagai aspek mengenai industri pelayaran. Salah satunya tentang pemberdayaan industri angkutan perairan nasional yang ada dibagian kesebelas, pasal (56) sampai dengan pasal (59). Dimana dalam UU No.17 Tahun 2008 mengamanatkan dalam penguatan industri perkapalan perlu adanya sebuah penetapan kawasan industri perkapalan terpadu, pengembangan pusat desain dan teknologi (NASDEC), pengembangan industri kapal nasional, mengembangkan standarisasi dan komponen kapal dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan melakukan alih teknologi.

Yang mana dimaksud pada pasal (56) adalah pengembangan dan pengadaan armada angkutan perairan nasional wajib dilakukan oleh pemerintah dengan memberikan fasilitas perpajakan dan pembiayaan, memberikan jaminan ketersediaan bahan bakar minyak untuk angkutan di perairan, memelihara dan mereparasi kapal di galangan nasional apabila biayanya dibebankan dari APBN/APBD.