

STRATEGI PEMERINTAH DALAM MENGATASI MINIMNYA KETERSEDIAAN ANGKUTAN LAUT KHUSUS PADA TERITORIAL PERAIRAN INDONESIA

Nicholas Ivan Armanda Soerjo^{1*}, Retno Indriyati¹

Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni
Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

*Email : nicholas14.ivan@gmail.ac.id

Abstrak

Adanya Instruksi Presiden (INPRES) Nomor 5 Tahun 2005, mengenai pemenuhan ketersediaan angkutan laut khusus di Indonesia menjadi pokok bahasan dalam penelitian artikel berikut. Dalam pemenuhan terhadap Instruksi tersebut, tentu saja terdapat permasalahan-permasalahan yang timbul, oleh karena itu, di dalam artikel ini, penulis mencoba untuk mencermati tindakan-tindakan yang dilakukan Pemerintah Indonesia melalui Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (DITLALA), Kementerian Perhubungan, Republik Indonesia dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang ada, dimana salah satu permasalahannya merujuk pada adanya penyediaan angkutan laut dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia, dan dalam artikel ini juga akan diketahui upaya yang dilakukan pemerintah dalam mengatasi masalah tersebut. Artikel ini bersifat analisis, serta dibuat melalui pengamatan dari kacamata penulis saat melaksanakan praktek darat di DITLALA pada tahun 2019.

Kata kunci : Angkutan Laut Khusus, Kebijakan, Kapal Asing, dan Pemerintah Indonesia.

PENDAHULUAN

Penggunaan jasa transportasi atau jasa pengangkutan merupakan salah satu jasa yang akan selalu ada dan disediakan oleh suatu pemerintahan, termasuk Pemerintahan di Indonesia. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kondisi geografis Indonesia yang berbentuk kepulauan, yang mana mengakibatkan meningkatnya kebutuhan transportasi yang dimungkinkan dilaksanakan melalui darat, laut, dan juga udara, selain itu juga karena kebutuhan negara akan penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor. Sebagaimana ditulis dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa angkutan laut harus mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui Perairan, dan oleh karena itu perlu dikembangkan potensi dan perannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai

sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat NKRI.

Secara umum peranan jasa angkutan akan penulis bagi menjadi dua, yakni peranan untuk pembangunan ekonomis dan pembangunan non-ekonomis. Pembangunan ekonomis yang dimaksudkan dalam hal ini adalah pembangunan yang bertujuan dalam sifat ekonomis, seperti meningkatkan pendapatan nasional, menumbuhkan industri nasional ataupun membuka lapangan pekerjaan baru. Sedangkan non-ekonomis dapat dicontohkan seperti meningkatkan integritas bangsa, meningkatkan pertahanan serta integritas nasional. Mengingat dua peranan pembangunan diatas, maka mengoptimalkan pelayanan jasa angkutan menjadi perhatian penting bagi Pemerintah Indonesia.

Di Indonesia sendiri, bagian terluar dibatasi oleh lautan, dimana laut menjadi hal yang patut diperhatikan terkait dengan hukum yang berlaku. Mengacu kepada

Konvensi Hukum Laut PBB (*UNCLOS*), kondisi laut sebagai batas wilayah menuntut negara-negara untuk dapat saling menghargai serta memiliki hubungan yang baik agar tidak saling merugikan. Pada hakikatnya sendiri, kapal mendapatkan hak berlayar di seluruh lautan baik laut teritorial, zona ekonomi eksklusif, laut lepas maupun laut teritorial negara lain. Terkhusus saat kapal berlayar di daerah laut teritorial negara lain, kapal asing harus tetap tunduk pada segala peraturan yang ada di wilayah negara tersebut. Begitupun yang berlaku di negara Indonesia, bahwasanya laut teritorial suatu negara memberlakukan hak lintas alur laut bagi kendaraan yang melintas. Menurut Pasal 54, Konvensi Hukum Laut 1982, kapal asing yang menyelenggarakan lintas alur laut kepulauan di wilayah perairan suatu negara tidak boleh untuk melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara tersebut serta tidak boleh melakukan kegiatan survey atau penelitian, mengganggu sistem komunikasi, melakukan pencemaran dan melakukan kegiatan lain yang tidak ada hubungan langsung dengan lintas alur laut kepulauan. Juga dalam Pasal 53 dijelaskan bahwa pelayaran lintas alur laut kepulauan tersebut haruslah dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepatnya, sedangkan berhenti dan membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau karena keadaan memaksa atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya.

Menurut Capt. Bobby R. Mahit (2015), dalam Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, perkembangan jaringan angkutan laut berlayar (*liner*) maupun tidak berlayar (*tramp*) yang ditunjang oleh sistem pelayaran rakyat dan dilengkapi oleh jaringan angkutan laut perintis/PSO dapat menunjukkan bahwa penyelenggaraan

jasa angkutan laut sudah mampu menjangkau hampir seluruh pulau-pulau di Indonesia. Terlebih saat adanya Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005, Presiden meminta kepada Menteri Perhubungan untuk memperkuat sektor industri pelayaran nasional. Data yang diperoleh dalam RENSTRA, bahwa tahun 2005-2013, terdapat pertumbuhan jumlah perusahaan angkutan laut nasional hingga sekitar 7,7% per tahun, pertumbuhan penyediaan armada kapal nasional sekitar 10% per tahun, dan tahun 2013 total pangsa muatan angkutan laut dalam negeri yang dikuasai oleh kapal nasional sudah mencapai 99.7%. Akan tetapi, pada sub-bab Angkutan Laut pada ayat 1), yang mana disebutkan bahwa “Menata penyelenggaraan angkutan laut nasional dalam jangka waktu sesingkat-singkatnya setelah Instruksi Presiden ini berlaku, sehingga angkutan laut dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia” belum dapat sepenuhnya dilaksanakan khususnya dalam ketersediaan Angkutan Laut Khusus.

Menurut penjelasan yang didapat dari staf pelaksana kantor DITLALA, bahwasanya Indonesia sendiri sudah memiliki beberapa angkutan laut khusus bendera Indonesia, akan tetapi kapasitas kerja yang dihasilkan masih belum mumpuni dibandingkan dengan angkutan laut khusus bendera asing, serta biaya penggunaan angkutan laut khusus bendera Indonesia jauh lebih mahal. Oleh karena itu, dalam artikel ini penulis akan menganalisis strategi-strategi Pemerintah Indonesia dalam hal pemenuhan terhadap angkutan laut khusus juga hubungannya terhadap perguruan tinggi kemaritiman dalam upaya menyediakan taruna praktik laut.

LANDASAN TEORI

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Kementerian Perhubungan merupakan kementerian dalam Pemerintah Indonesia yang membidangi urusan transportasi, yang

memiliki tugas pokok membantu Presiden dalam menyelenggarakan sebagian tugas pemerintahan di bidang perhubungan (website Kementerian Perhubungan, diakses dari <http://dephub.go.id/ppid/kementerian/56>, tanggal 30 Juli 2019 pukul 10.33).

Pengertian Strategi

Menurut berbagai sumber yang penulis dapatkan dari internet (www.pelajaran.co.id/2017/02/pengertian-strategi-menurut-para-ahli.html), secara etimologis, strategi berasal dari bahasa Yunani, yaitu *strategos* yang memiliki arti sebagai komandan perang (digunakan saat zaman Athena). Pada awalnya, kalimat strategi hanya digunakan hanya untuk kepentingan perang, akan tetapi akibat dari perkembangan zaman, strategi mencakup ke berbagai bidang, seperti bisnis, olahraga, ekonomi, pemasaran, dan lain lain. Berikut ini merupakan pengertian strategi menurut para ahli:

- *Mintzberg* : Strategi merupakan pola atau rencana yang mengintegrasikan tujuan-tujuan utama organisasi, kebijakan, dan urutan kegiatan menjadi suatu kesatuan.
- *Wright* : Strategi merupakan suatu alat atau tindakan yang digunakan oleh manajemen untuk mencapai kinerja yang konsisten dengan misi dan tujuan organisasi.
- *Syafrizal* : Strategi merupakan suatu cara untuk mencapai suatu tujuan dengan berdasarkan analisa terhadap faktor eksternal dan internal.

Angkutan Laut Khusus

Angkutan Laut Khusus merupakan kegiatan yang dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia (lihat Pasal 13 Ayat (1), UU No. 17 Tahun 2008). Kegiatan Angkutan Laut

Khusus dilaksanakan berdasarkan izin dari pemerintah. Berikut ini merupakan jenis Angkutan Laut Khusus (Lampiran I PM Perhubungan Nomor 46 Tahun 2019):

- a. Pengeboran
 - 1) *Jack up rig/jack up barge/self elevating drilling unit (SEDU)*;
 - 2) *Semi Submersible Rig*;
 - 3) *Deep Water Drill Ship*;
 - 4) *Tender Assist Rig*
- b. Konstruksi Lepas Pantai
 - 1) *Derrick/Crane, Pipe Lying/Lifting Ship/Vessel* dengan *Dynamic Position* (paling sedikit DP1), kapasitas crane paling sedikit 200 ton *safety working load (SWL)*;
 - 2) *Pilling Barge* memiliki *Hydraulic impact hammer* paling sedikit dengan kekuatan 200 ton;
 - 3) *Diving Support Vessel (DSV)* dengan *Dynamic Position (DP2/DP3)*;
 - 4) *Semi Submersible Accomodation Barge* (paling sedikit DP1) dengan kapasitas akomodasi lebih 12 besar dari 120 kamar/kapasitas crane paling sedikit 100 ton.
- c. Survey Minyak dan Gas Bumi
 - 1) Survey Seismic memiliki electromagnetic dengan lebih besar dari DP1;
 - 2) Survey Geofisika dengan lebih besar dari DP 1;
 - 3) Survey Geoteknik dengan Dynamic Position lebih besar dari DP 1.
- d. Pengerukan
 - 1) *Cutter Suction Dredger (CSD)*, dengan Cutter Head paling sedikit 30 inch;
 - 2) *Trailing Suction Hopper Dredger (TSHD)* dengan kapasitas bak penampung material keruk (*Hopper*) paling sedikit 3700 M³;
- e. *Salvage* dan pekerjaan bawah air
 - 1) *Floating Crane* dengan kapasitas crane paling sedikit 300 ton;
 - 2) *Cable Ship* paling sedikit DP 2 untuk pekerjaan penggelaran;

- 3) *Cable Barge* paling sedikit DP 1 untuk pekerjaan perbaikan dan penggelaran;
- 4) *Diving Support Vessel (DSV)* dengan paling sedikit DP 2.
- f. Penunjang operasi lepas pantai
 - 1) *Anchor Handling Tug Supply* paling sedikit 10.000 BHP;
 - 2) *Floating Storage Offloading/Floating Production*;
 - 3) *Storage Unit*.
- g. *Power Plant* (Kapal Pembangkit Listrik)
 - 1) *Power Plant*
- h. Konstruksi pembangunan dermaga
 - 1) *Concrete Deep Mixing (CDM) Barge*;
 - 2) *Concrete Pipe Mixing (CPM) Pneumatic Pumping Barge*;
 - 3) *Concrete Pipe Mixing (CPM) Cement Supply Barge*;
 - 4) *Concrete Pipe Mixing (CPM) Cement Placing Barge*;
 - 5) *Concrete Pipe Mixing (CPM) Anchor Boat*.

Kapal Asing

Menurut Pasal 1 Ayat 39, UU No. 8 Tahun 2008, kapal asing merupakan kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, ada beberapa kegiatan yang tidak boleh dilakukan oleh kapal asing, diantaranya: trayek angkutan laut dalam negeri, pengoperasian kapal pada jaringan trayek dan keagenan kapal angkutan laut dalam negeri dan apabila dikemudian hari dilanggar, maka kapal asing tersebut dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus. Kapal asing juga diperbolehkan mengangkut barang impor milik pemerintah dan/atau pemerintah daerah, dengan persyaratan bahwa jumlah dan kapasitas ruang kapal berbendera Indonesia untuk melayani kegiatan angkutan tersebut tidak tersedia (Pasal 25 Ayat (2) dan (3), Peraturan Pemerintah Nomor 20

Tahun 2010). Kapal Asing juga wajib menunjuk agen ataupun sub agen sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Pasal 30, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, yang tugasnya untuk mengurus kepentingan kapal asing selama berada di pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.

Asas Cabotage

Asas *Cabotage* merupakan asas yang berbicara tentang penyelenggaraan pelayaran dalam negeri menjadi hak sepenuhnya negara pantai, dengan itu negara pantai berhak melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang perairan negara tersebut. Asas *Cabotage* dikukuhkan dengan adanya ketentuan Hukum Laut Internasional, berkaitan dengan kedaulatan dan yuridiksi negara pantai atas wilayah lautnya. Oleh karena itu, kapal asing tidak boleh berada atau memasuki wilayah perairan tanpa izin dan alasan yang jelas. Kecuali untuk jalur kapal bantuan dan memiliki izin atau alasan yang sah tanpa mengganggu stabilitas keamanan dan ketertiban negara. Penerapan Asas *Cabotage* bagi sektor Pelayaran Indonesia didasarkan pada pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, mulai bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan sampai keamanan. Selain itu juga terkait dengan mobilitas, interaksi sosial dan budaya bangsa Indonesia.

Kontraktor Kontrak Kerja Sama

Kontraktor Kontrak Kerja Sama (K3S) adalah pihak yang memiliki Kontrak Kerja Sama dengan Pemerintah Republik Indonesia khususnya SKK Migas. Merupakan badan usaha tetap atau Perusahaan Pemegang Hak Pengelolaan dalam suatu Blok atau Wilayah yang memiliki hak untuk melakukan kegiatan eksplorasi, eksploitasi minyak dan gas bumi di Indonesia.

METODE

Metode Observasi / Pengamatan

Metode pengamatan yaitu dilaksanakan dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung terhadap objek. Penulis mempelajari dan menyesuaikan antara keterangan yang diperoleh dengan keadaan lapangan sebenarnya. Dalam hal ini pengamatan dilaksanakan di Sub-Dit III, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, Republik Indonesia.

Metode Interview/Wawancara

Metode wawancara yaitu dilakukan wawancara secara langsung dengan pihak – pihak yang terkait dengan masalah yang dibahas, diantaranya wawancara dengan staf operasional Sub-Dit III, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Khusus, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Metode Library Research

Metode keputusan yaitu dengan membaca buku - buku yang ada kaitannya dengan pokok-pokok permasalahan dalam artikel ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

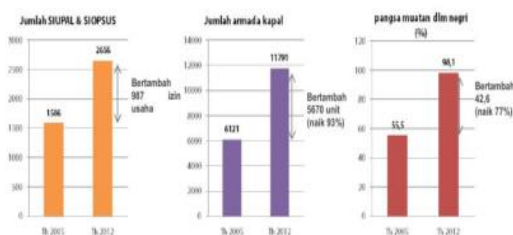
Kondisi Umum Angkutan Laut Indonesia

Sebagaimana dirumuskan dalam program nawacita yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo, Kementerian Perhubungan memiliki peranan yang penting. Dalam hal ini, kebijakan dan strategi dalam bidang transportasi menjadi garis merah, hal tersebut dibuktikan dengan poin-poin pekerjaan yang sedang dikerjakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Pemaparan kondisi umum angkutan laut di Indonesia menurut RENSTRA DJPL selama tahun 2010-2015 yang meliputi pembangunan sarana dan prasarana

transportasi laut, pengembangan Sumber Daya Manusia, penyusunan peraturan perundang-undangan dan ketatalaksanaan, mendapatkan hasil capaian sebagai berikut :

1. Sampai dengan tahun 2014, pembangunan kapal perintis sebanyak 54 kapal, dalam rangka meningkatkan aksesibilitas khususnya di Kawasan Timur Indonesia.
2. Pembangunan / Pengembangan fasilitas pelabuhan laut sampai dengan tahun 2014 sebanyak 1.472 kegiatan meliputi pembangunan / pengembangan fasilitas pelabuhan pada sisi perairan dan sisi daratan serta pemeliharaan alur pelayaran untuk meningkatkan kapasitas pelayanan transportasi laut dalam rangka mendukung pertumbuhan kawasan.
3. Pembangunan bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dilakukan untuk memenuhi tingkat kecukupan dan keandalan sarana dan prasarana transportasi laut dalam rangka peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi :
 - a. Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran sampai pada tahun 2014 sebanyak 2.269 unit.
 - b. Pembangunan stasiun *vessel traffic services* (VTS) sampai tahun 2014 sebanyak 34 unit.
 - c. Pembangunan GMDSS sampai tahun 2014 sebanyak 73 unit.
 - d. Pembangunan kapal patroli sampai tahun 2014 sebanyak 520 unit.
 - e. Pembangunan kapal kenavigasian sampai dengan tahun 2014 sebanyak 24 unit.

Terkhusus bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dalam 1 dekade terakhir dapat dikatakan sangat baik, sejak adanya INPRES No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.



Gambar 1. Perbandingan Pelayaran Nasional Sebelum dan Sesudah INPRES No. 5 Tahun 2005

(Sumber : Tinjau Ulang Rencana Strategis DJPL)

Diagram diatas disajikan kondisi pelayaran di Indonesia sebelum dan sesudah INPRES No. 5 Tahun 2005, dimana terjadi peningkatan yang signifikan dalam jumlah perusahaan, penyediaan armada kapal dan pangsa muatan dalam negeri. Dalam hal ketersediaan jenis/tipe kapal, diperoleh dari data tahun 2013, jenis kapal untuk layanan khusus, yakni tongkang (barge) sekitar 3891 unit dan kapal tunda (tug boat) 3650 unit, serta kapal *tanker* sebanyak 626 unit. Sedangkan jenis kapal untuk layanan umum hanya sekitar 34%, yakni general cargo jumlahnya sekitar 2059 unit, kapal *container* sekitar 224 unit, kapal penumpang sekitar 440 unit.

Adanya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 ayat 1, mengenai penyediaan angkutan laut dalam negeri seluruhnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia, merupakan satu gagasan pokok dari asas *Cabotage*. Sebagaimana yang telah diketahui bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri menjadi hak sepenuhnya negara pantai, dengan itu negara pantai berhak untuk melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang perairan tersebut. Akan tetapi pelaksanaan INPRES tersebut mengalami kendala pada ketersediaan angkutan laut khusus di Indonesia, dimana angkutan laut khusus di Indonesia masih belum memenuhi persyaratan atau dapat dikatakan masih belum setara dengan angkutan laut khusus asing, baik dari segi jumlah maupun

segi spesifikasi. Padahal di Indonesia sendiri, banyak dari kepentingan nasional Indonesia membutuhkan pekerjaan yang memerlukan angkutan laut khusus, sebagai contoh pekerjaan *rock dumping* yang dilakukan untuk menutupi pipa bawah laut, oada kenyataannya Indonesia masih belum memiliki kapal tersebut, sehingga menyebabkan kendala dalam pekerjaannya.

Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan sebagaimana pelaksana INPRES tersebut merumuskan kebijakan-kebijakan baru. Kebijakan yang dirumuskan saat itu ada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2005 tentang Pengangkutan Barang/Muatan Antar Pelabuhan Laut di Dalam Negeri. Penulis berpendapat bahwa dalam KEPMENHUB tersebut, Menteri Perhubungan sudah mulai memeta-metakan tentang pengangkutan barang yang dilayani oleh perusahaan dalam negeri. Kemudian Pemerintah Indonesia mengeluarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana didalam peraturan tersebut dibahas tentang seluruh kegiatan yang masuk dalam kategori pelayaran, mulai dari angkutan di perairan, proses bongkar muat, kesyahbandaran dan lain-lain. Dimana didalam peraturan tersebut dibahas tentang seluruh kegiatan yang masuk dalam kategori pelayaran, mulai dari angkutan di perairan, proses bongkar muat, kesyahbandaran dan lain-lain. kemudian diketucutkan lagi menjadi PP No. 20 tahun 2011 dan diamendemen menjadi PP No. 21 tahun 2011.

Dalam pemenuhan sektor angkutan laut khusus sendiri, Menteri Perhubungan merumuskan PM No. 92 tahun 2018 yang diamandemen menjadi PM No. 46 Tahun 2019, yang mana diperbolehkan menggunakan kapal asing dengan syarat utama tidak tersedianya kapal berbendera Indonesia. Berikut ini, merupakan syarat yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa ketika akan menggunakan kapal asing di Indonesia, sesuai PM Perhubungan Nomor 46 Tahun 2019, Pasal 4 ayat (1) :

- a. rencana kerja yang meliputi jadwal kegiatan, lingkup pekerjaan yang dilengkapi dengan justifikasi kebutuhan kapal, dan wilayah kerja yang ditandai dengan koordinat geografis;
- b. *charter party* antara Perusahaan Angkutan Laut Nasional dengan pemilik Kapal Asing dan kontrak kerja dan/atau surat penunjukan dari pemberi kerja;
- c. fotokopi Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut yang telah dikukuhkan dan dilegalisir;
- d. fotokopi sertifikat tanda kebangsaan atau pendaftaran Kapal;
- e. fotokopi sertifikat keselamatan dan keamanan kapal;
- f. fotokopi sertifikat pencegahan pencemaran kapal;
- g. fotokopi sertifikat klasifikasi kapal;
- h. fotokopi daftar/sijil awak kapal yang ditandatangani oleh nakhoda kapal;
- i. fotokopi sertifikat manajemen keselamatan; dan
- j. surat keterangan dari pemilik kapal yang menerangkan bahwa bersedia menerima taruna praktek laut.

Dalam Pasal 7A Ayat (1) dan Ayat (2) dijelaskan bahwa jangka waktu yang harus diberikan paling lama 6 (enam) bulan, yang mana dalam pekerjaannya diawasi oleh Tim Terpadu Kementerian Perhubungan.

Dalam pelaksanaannya, dalam pemenuhan akan Angkutan Laut Khusus yang dimiliki oleh Indonesia, maka pemerintah menambah Angkutan Laut Khusus melalui penggantian bendera yang dilaksanakan oleh Angkutan Laut Khusus Asing dengan persyaratan yang sudah ditentukan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018 Pasal 6, disebutkan bahwa dalam upaya pengadaan Kapal berbendera Indonesia, maka Pemerintah Indonesia akan memberi prioritas pada kapal bendera asing yang sebelum beroperasi di Indonesia akan berganti menjadi bendera Indonesia dan

dimiliki Badan Hukum Indonesia yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia dan dilengkapi dengan surat pernyataan komitmen akan dilakukan pergantian bendera Indonesia (Pasal 6 Ayat (2)a, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018), dan kemudian menurut Pasal 16A, bahwa apabila Angkutan Laut Khusus Asing yang melaksanakan kontrak kerja dengan jangka waktu yang lama (> 2 tahun) maka harus menggunakan Angkutan Laut Khusus berbendera Indonesia, atau dapat diartikan yang lain bahwa Angkutan Laut Khusus Asing tersebut harus mengganti bendera kebangsaannya menjadi bendera Indonesia.

KESIMPULAN

Berdasarkan dalam hasil dan pembahasan, maka dapat penulis simpulkan menjadi beberapa poin berikut ini :

1. Instuksi Presiden kepada Menteri Perhubungan, yang dituliskan dalam INPRES Nomor 5 tahun 2005, yang bertujuan untuk memberdayakan pelayaran nasional serta memperkuat Indonesia sebagai negara maritim, menyebabkan berbagai gejolak yang dikarenakan industri pelayaran nasional masih sangat belum siap. Oleh karena itu, dalam rangka mempersiapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan INPRES tersebut, Pemerintah Indonesia memberikan peraturan demi peraturan baru agar INPRES tersebut dapat dilaksanakan dengan baik.
2. Penyediaan Angkutan Laut Khusus masih perlu diperhatikan dalam hal penyediaannya. Oleh karena itu, Menteri Perhubungan memperbolehkan penyedia jasa untuk menggunakan kapal asing sebagaimana diatur dalam PM Perhubungan No. 46 tahun 2019, dengan persyaratan-persyaratan yang sudah ditetapkan.
3. Dalam Upaya penyediaan Angkutan Laut Khusus, Pemerintah memberikan prioritas pada badan usaha yang

mengubah bendera kapalnya menjadi bendera Indonesia, juga tentang jangka waktu penggunaan kapal bendera asing untuk penggantian benderanya menjadi bendera Indonesia.

4. Kontraktor Kontrak Kerja Sama (K3S), yang mana merupakan pelaksana dari SKK Migas, tetap harus mengikuti peraturan yang telah ditetapkan yang bertujuan untuk melindungi serta memaksimalkan Angkutan Laut Khusus yang dimiliki perusahaan dalam negeri.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Kepelabuhanan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. Kebijakan dan Strategi Pengembangan Transportasi Laut di Indonesia. Jakarta : Direktorat Kepelabuhanan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2012. Tinjau Ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2010-2014. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2015. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Muh. Kadarisman, Yuliantini, Suharto A.M. 2016. Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog) - Vol. 03 No. 2, Juli 2016.
- PT. Amethys Utama. Kajian Penggunaan Kapal Asing yang Melakukan Kegiatan Dalam Negeri. Jakarta : PT. Amethys Utama.
- Pemerintah Indonesia. 2010. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010, Nomor 26. Jakarta : Sekretariat Negara RI.
- Pemerintah Indonesia. 2011. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011, Nomor 43. Jakarta : Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Pemerintah Indonesia. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018, Nomor 1355. Jakarta : Menteri Perhubungan.
- Pemerintah Indonesia. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 46 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 92 Tahun 2018 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang Dan/Atau Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019, Nomor 802. Jakarta : Menteri Perhubungan.