

Tenaga Kerja Bongkar Muat Pasca Pemberlakuan Asas Cabotage di Indonesia

Elfrida Ratnawati Gultom, Siti Nurbaiti

Fakultas Hukum, Universitas Trisakti, Jakarta, Indonesia
elfrida.r@trisakti.ac.id

Abstrak

Tujuan penulisan ini membahas tentang peluang kerja tenaga kerja bongkar muat (TKBM) di pelabuhan setelah diberlakukannya asas *Cabotage* di Indonesia, karena perannya yang penting dalam proses pengangkutan laut dan dibutuhkan oleh masyarakat Pelabuhan sebagai alat pembantu kegiatan bongkar muat barang di kapal, dan/atau kegiatan lepas pantai di perairan laut Indonesia serta kegiatan lain. Asas Proses bongkar dan muat barang di atas kapal dilakukan oleh tenaga kerja bongkar muat dan Cabotage merupakan asas yang memberlakukan suatu aturan bahwa kapal asing dilarang untuk bongkar muat barang di perairan Indonesia, tujuannya untuk memberdayakan pelayaran nasional. Bagaimana kinerja TKBM pasca diberlakukannya asas Cabotage adalah bahasan dalam penelitian ini yang menggunakan kerangka konsep didukung data sekunder sebagai bahan pustaka dan dianalisis secara deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa setelah diberlakukannya asas Cabotage, jumlah kapal Indonesia terus bertambah hingga tahun 2022 tercatat sebanyak 33.000 an, dikarenakan asas ini melarang kapal asing untuk mengangkut barang dan penumpang di perairan Indonesia, kecuali kapal yang berbendera merah putih saja, dan dengan diberlakukannya asas ini, justru kinerja TKBM di Pelabuhan Indonesia semakin tinggi.

Kata kunci: Bongkar Muat; Cabotage; Pelabuhan

Abstract

The purpose of this writing is to discuss TKBM work opportunities in ports after the implementation of the Cabotage principle in Indonesia, because of its important role in the sea transportation process and is needed by the port community as a tool for loading and unloading goods on ships, and/or offshore activities in Indonesian sea waters. as well as other activities. The process of loading and unloading of goods on board is carried out by the Loading and Cabotage Workforce is a principle that enforces a rule that foreign ships are prohibited from loading and unloading goods in Indonesian waters, the aim is to empower national shipping. The performance of TKBM after the application of the Cabotage principle is discussed in this study which uses a conceptual framework supported by secondary data as library material and is analyzed descriptively. The results of the study show that after the implementation of the cabotage principle, the number of Indonesian ships continues to increase until 2022 is recorded at 33,000, because this principle prohibits foreign ships from transporting goods and passengers in Indonesian waters, except for ships with red and white flags only, and with the enactment of the principle In fact, the performance of TKBM in Indonesian Ports is getting higher.

Keywords: Cabotage; Harbor, Loading and Unloading

1. PENDAHULUAN

Penyelenggaraan pelayanan publik merupakan salah satu upaya dari pemerintah demi terwujudnya kesejahteraan rakyat. Pelayanan publik adalah salah satu konsep untuk mencapai apa yang dikehendaki oleh masyarakat dan negara. Salah satu bentuk pelayanan publik bagi masyarakat adalah penyelenggaraan sarana dan prasarana publik.¹ Sejak tahun 2005, melalui aturan Instruksi Presiden Nomor 5, negara Indonesia melakukan pemberdayaan industri pelayaran nasional dengan membatasi pengoperasian kapal asing di Indonesia, dengan memberlakukan asas Cabotage. Beberapa tahun terakhir mayoritas kapal yang digunakan di wilayah perairan Indonesia merupakan kapal milik asing, dimana kapal-kapal tersebut dijadikan angkutan laut domestik. Hal ini menyebabkan penguasaan kapal-kapal berbendera asing sangat banyak di Indonesia sehingga menyebabkan kepentingan usaha angkutan laut nasional menjadi menurun dan tidak produktif. Hal tersebut disebabkan belum banyaknya kapal berbendera Indonesia, karena pelayaran dalam negeri belum mampu untuk membeli kapal sendiri. Kapal yang digunakan untuk melakukan transportasi pengangkutan laut yaitu kapal-kapal besar yang mengangkut barang-barang dengan kontainer.

Dulu proses pelaksanaan angkutan laut dalam dan luar negeri yang dilakukan oleh kapal-kapal Indonesia masih minim perlindungan hukumnya dan dipayungi oleh aturan yang lazim digunakan dalam pelayaran internasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang ada masih belum memadai akan kebutuhan pelayaran di Indonesia. Kondisi pelayaran di Indonesia saat itu sangat memprihatinkan di mana Indonesia memiliki luas wilayah perairan sangat besar tetapi tidak mampu untuk melakukan penguasaan atas wilayahnya sendiri. Setelah penerapan asas *Cabotage* yang dituangkan dalam Undang-Undang Pelayaran tercantum dalam Pasal 8 Undang-Undang Pelayaran yang pada pokoknya menyatakan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia sehingga kapal asing mendapat pelarangan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau maupun antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.² Asas Cabotage merupakan hak eksklusif suatu negara dalam kegiatan angkutan barang dan orang di dalam negeri yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran atau angkutan laut nasional.³ Urgensi penerapan asas Cabotage bagi pelayaran Indonesia didasarkan pada pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional,

¹ Emut Suharsono, "Kedudukan Pemerintah Pusat Dalam Taraf Sinkronisasi Dan Harmonisasi Peraturan Terkait Pengaturan Angkutan Non-Umum Berbasis Online Sesuai Dengan Keadilan Pancasila," *Jurnal Ius Constituendum* 3, no. 2 (2018): 125–46, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/jic.v3i2.1036>.

² Indonesia, "Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran" (2008).

³ Lidya Yuniartha, "Asas Cabotage Dipertahankan Di UU Cipta Kerja," *Kontan.Co.Id* (Jakarta, 2020), <https://nasional.kontan.co.id/news/asas-cabotage-dipertahankan-di-uu-cipta-kerja-ini-kata-insa>.

mulai bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan sampai keamanan. Selain itu juga terkait dengan mobilitas, interaksi sosial dan budaya bangsa Indonesia.⁴

Melalui asas ini, pemerintah mulai melakukan penataan yang mengharuskan perusahaan pelayaran dalam negeri mempunyai kapal berbendera Indonesia atau dengan kata lain mempunyai kapal sendiri dan dapat menggunakan jasa anak buah kapal dalam negeri. Penerapan asas Cabotage ini jangan dianggap sebagai hambatan bagi masuknya investasi asing karena dengan adanya asas ini menutup kemungkinan pihak asing yang ingin berpartisipasi dalam pelayaran nasional.⁵ Penerapan asas Cabotage di satu sisi memberikan keuntungan dan melindungi kepentingan pelayaran nasional Indonesia tetapi di sisi lain juga dapat menghambat dan menutup masuknya investasi asing di Indonesia. Bagi negara yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari laut seperti Indonesia, keberadaan sarana pengangkutan laut menjadi hal yang sangat penting, tidak saja untuk kegiatan ekonomi, melainkan juga untuk menjaga keutuhan kedaulatan wilayah negara. Hal ini yang akan menjadi pokok pembahasan penelitian ini, yaitu tentang bagaimana kinerja tenaga kerja bongkar muat di Indonesia setelah diberlakukannya asas Cabotage di angkutan laut Indonesia, apakah mempengaruhi kinerjanya, karena otomatis kapal-kapal asing yang biasanya masuk untuk beroperasi dan berdampak pada penghasilan, saat ini terbatas hanya pada kapal-kapal dalam negeri saja.

Penelitian sebelumnya yang mengkaji tentang asas Cabotage antara lain oleh Aprilianto (2014), hasil dari penelitian ini menyebutkan bahwa setelah implementasi asas Cabotage ini dilakukan, industri pelayaran nasional menjadi semakin berkembang. Jumlah perusahaan pelayaran nasional dan kapal nasional semakin bertambah, sehingga seluruh kegiatan bongkar muat di pelabuhan nasional dapat dikuasai oleh perusahaan pelayaran nasional. Selain itu, jumlah pengangguran ikut berkurang karena kapal-kapal nasional harus diawaki oleh anak buah kapal berkewarganegaraan Indonesia.⁶ Sedangkan penelitian oleh Rahayu (2019) hasil penelitiannya menjelaskan bahwa implementasi asas Cabotage memberikan pengaruh yang besar terhadap industri pelayaran nasional. industri pelayaran nasional menjadi semakin berkembang. Jumlah perusahaan pelayaran nasional dan kapal nasional semakin bertambah, sehingga seluruh kegiatan bongkar muat di pelabuhan nasional dapat dikuasai oleh perusahaan pelayaran nasional. Penerapan asas Cabotage banyak dampak positif yang dirasakan bagi pertumbuhan ekonomi bagi perusahaan

⁴ Purnama Trisnamansyah Arumadanti Poerwanto, An An Chandrawulan, "Peran Asas Cabotage Di Indonesia Dalam Rangka Menghadapi Konsep 21st Maritime Silk Road," *Jurnal Hukum To-Ra* 6, no. 3 (2020): 238–49, <https://doi.org/https://doi.org/10.33541/JtVol5Iss2pp102>.

⁵ Marselin Yuniarti Hardani, "Eksistensi Penerapan Asas Cabotage Di Perairan Indonesia Dalam Menghadapi Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN" (Universitas Atmajaya, 2016), <https://e-journal.uajy.ac.id/11118/1/JURNAL.pdf>.

⁶ Rizky Aprilianto, Abdul Hakim, and Ainul Hayat, "Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran Di Indonesia," *Jurnal Administrasi Publik* 2, no. 4 (2014): 758.

pelayaran. Peningkatan jumlah kapal angkutan serta peningkatan pangsa muatan bagi perusahaan angkutan laut merupakan suatu dampak yang sangat terasa bagi perusahaan pelayaran.⁷

Terakhir penelitian oleh Alison (2021) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan asas Cabotage pada sektor perdagangan telah mendorong bertumbuhnya jasa pelayaran domestik dengan bertambahnya armada berbendera Indonesia, pada sektor perhubungan telah meningkatkan penyelenggaraan pelabuhan yang baik dalam memberikan pelayanan yang efektif dan efisien meskipun ukuran pelabuhan relatif kecil bila dibanding negara lain di Asia, serta pada sektor perindustrian telah mendorong pertumbuhan industri galangan kapal domestik, tetapi pertumbuhannya belum mampu memenuhi kebutuhan domestik karena produksi yang dilakukan pada industri galangan kapal dalam negeri lebih mahal dibanding negara Asia lainnya.⁸

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah bahwa dalam penelitian ini fokus pada tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan setelah penerapan asas Cabotage. Bagaimana setelah penerapan asas Cabotage ini meningkatkan peran tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan seiring dengan meningkatnya pertumbuhan pelayaran nasional. Penelitian ini memilih menganalisis tenaga kerja bongkar muat karena banyak diperlukan dalam kegiatan pengangkutan laut yang banyak digunakan karena dapat menampung barang dalam jumlah besar, dan ongkos angkutnya yang relatif lebih murah daripada angkutan lainnya. Jasa dan peran dari tenaga kerja bongkar muat sangat diperlukan untuk kegiatan proses bongkar muat kapal di pelabuhan. Tujuan penulisan ini membahas tentang peluang kerja TKBM di pelabuhan setelah diberlakukannya asas *Cabotage* di Indonesia, karena perannya yang penting dalam proses pengangkutan laut dan dibutuhkan oleh masyarakat pelabuhan sebagai alat pembantu kegiatan bongkar muat barang di kapal, dan/atau kegiatan lepas pantai di perairan laut Indonesia serta kegiatan lain.

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah normatif yaitu penelitian yang mempelajari norma-norma hukum dan perundangan, pandangan pendapat para ahli dan diuraikan dalam karya penelitian ilmiah, serta menggunakan bahan-bahan yang sifatnya normatif dalam rangka mengolah dan menganalisis data-data dari lapangan yang disajikan sebagai pembahasan. Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif yaitu untuk menggambarkan Implikasi kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan pasca pemberlakuan asas Cabotage di Indonesia, sedangkan data yang digunakan adalah data sekunder yang didukung oleh data primer.

⁷ Trisnowati Rahayu, "Pengaruh Penerapan Asas Cabotage Di Bidang Offshore Pada PT. Orela Bahari," *Venus* 7, no. 14 (2020): 1–20, <https://doi.org/10.48192/vns.v7i14.246>.

⁸ Jener Alison and L Denny Siahaan, "Evaluasi Implementasi Kebijakan Asas Cabotage Dalam Perkembangan Industri Pelayaran Nasional" 8, no. 1 (2021): 1–10, <https://doi.org/DOI:http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v8i1.414>.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan Indonesia

Di Indonesia bidang ketenagakerjaan mengatur tentang hubungan kerja antara pemberi kerja dengan pekerja, dimana pemberi kerja memberikan perintah pekerjaan yang harus dilaksanakan oleh pekerja, dan pekerja akan diberi upah sebagai imbalan terhadap pekerjaan yang telah dilakukannya. Bekerja merupakan usaha yang dilakukan oleh seseorang untuk mendapatkan penghasilan agar dapat memenuhi semua kebutuhan hidupnya.⁹ Pencapaian kinerja, kelancaran, kecepatan dan faktor keselamatan dalam melaksanakan bongkar muat barang dari dan ke kapal merupakan akumulasi kinerja dari banyak pihak yang berkepentingan. Kinerja dari tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan dituntut adanya kelancaran, kecepatan dan keselamatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kinerja yang bersifat sinergis.¹⁰ Posisi tenaga kerja bongkar muat tidak bisa dianggap sebagai bagian dari tenaga kerja dalam hubungan industrial dalam hubungannya dengan pelaku usaha (baik pelaku usaha angkutan laut maupun perusahaan bongkar muat) dikarenakan sistem kerjanya yang berbeda. Untuk teknis pekerjaan tenaga kerja bongkar muat, umumnya terdapat perjanjian antara tenaga kerja bongkar muat yang diwakili oleh koperasi dengan perusahaan bongkar muat, yang mana kesepakatan upah tenaga kerja bongkar muat dihitung melalui sistem borong (pemborongan/kelompok pekerjaan), sehingga dikualifikasikan sebagai tenaga kerja di luar hubungan kerja (TKLHK) karena pekerjaan pemborongan bukanlah hubungan kerja seperti antara pemberi kerja dengan buruh.

Sistem kerja borong adalah sistem yang mana pemberi kerja dan tenaga kerja sepakat untuk pengerjaan suatu pembongkaran barang dengan jumlah tertentu. Jumlah ini adalah angka bersih pengeluaran pemberi kerja, terlepas dari jangka waktu, jumlah tenaga dan lain-lain. Semakin cepat pekerjaan tersebut selesai, maka tenaga kerja bongkar muat akan lebih diuntungkan. tenaga kerja bongkar muat tidak diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan yang berlaku. Dasar hukum yang menjadi patokan dalam menilai kualifikasi tenaga kerja bongkar muat dan efektifitas hukum salah satunya adalah Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor UM.008/41/2/DJPL-11, Nomor 93/DJPPK/XII/2011 dan Nomor 96/SKB/DEP.1/XII/2011 tertanggal 29 Desember 2011 tentang Pembinaan dan Penataan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan.

⁹ Aan Ahmad Sancoko, "Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) Dalam UU N0 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Suatu Analisis Masalah Mursalah Dan Keadilan Pancasila," *Jurnal USM Law Review* 1, no. 2 (2018): 141, <https://doi.org/10.26623/julr.v1i2.2249>.

¹⁰ Siti Krisnawati, Sugandi, and Gena Bijaksana, "Upaya Peningkatan Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Marunda Jakarta," *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)* 5, no. 2 (2019): 267–82.

TKBM adalah tenaga kerja di sektor informal yang tidak terlepas dari berbagai bahaya dalam aktifitas melakukan bongkar muat di pelabuhan. TKBM dalam menjalankan pekerjaannya perlu adanya perlindungan dan dikoordinasikan oleh suatu lembaga/instansi. Berdasarkan surat keputusan bersama antara Dirjen Perhubungan Laut, dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi Kementerian Koperasi dan Usaha Kecil Pasal 1 angka 2, tenaga kerja bongkar muat adalah pekerja yang memenuhi persyaratan administratif dan teknis tertentu bekerja di bidang kegiatan bongkar muat yang dikelola dalam wadah koperasi tenaga kerja bongkar muat (Koperasi TKBM), sedangkan berdasarkan Pasal 1 angka 4 Surat Keputusan Bersama tersebut, koperasi tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan adalah badan usaha yang beranggotakan para tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan yang bergerak di bidang kegiatan penyediaan jasa tenaga kerja bongkar muat dengan melandaskan kegiatan berdasarkan prinsip efisiensi dan efektifitas kerja dalam rangka pencapaian tingkat produktivitas kerja, peningkatan jaminan kesejahteraan dan perlindungan kerja.

Perusahaan bongkar muat tidak dapat dipisahkan oleh peran serta tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang membantu proses berjalannya kegiatan bongkar muat itu sendiri. Tenaga kerja bongkar muat adalah semua tenaga kerja yang melakukan bongkar muat di pelabuhan dan terdaftar pada pelabuhan setempat.¹¹ Sedangkan kegiatan tenaga kerja bongkar muat dapat dilaksanakan dengan 3 (tiga) cara, yaitu melakukan pemuatan dan pembongkaran muatan di gudang, melakukan, pemuatan dan pembongkaran melalui truk, melakukan muat dan pembongkaran melalui tongkang. Pelaksanaan yang dilakukan oleh tenaga kerja bongkar muat di laut memiliki tanggung jawab yang besar. Pelaksanaan kegiatan TKBM kadang mengalami beberapa hambatan yaitu: 1) Cuaca, yang menjadi salah satu faktor penghambat pekerjaan memuat atau membongkar barang. Apabila cuaca kurang baik, maka proses bongkar muat tidak mungkin dilakukan; 2) Peralatan yang rusak, merupakan faktor penghambat pengerjaan bongkar muat. Tersedianya sarana dan prasarana yang baik sangat diperlukan untuk membantu pengerjaan bongkar muat yang dilakukan oleh TKBM; 3) Kapal datang tidak tepat waktu, apabila kapal sampai di pelabuhan dengan mengalami keterlambatan maka akan membuat proses bongkar muat terhambat, karena barang yang harusnya dimuat mengalami penumpukan di pelabuhan dan membuat pengangkutan juga terhambat. Selain mengenai hambatan yang terjadi saat proses bongkar muat, tentu barang-barang yang akan dimuat ataupun dibongkar memiliki risiko.

3.2 Pelaksanaan Asas Cabotage di Indonesia

Bangsa Indonesia telah mengalami beragam kemajuan terutama di bidang pelayaran. Fakta di lapangan menunjukkan masih minimnya masyarakat yang

¹¹ Budi Priyono Widya Zatayu, "Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Petikemas Di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya (Workforce," *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* 2, no. 6 (2018): 44–52.

memiliki kapal, perusahaan pelayaran, dan keterbatasan angkutan laut. Dengan keterbatasan spesifikasi kemampuan kapal, potensi kecelakaan dapat terus meningkat akibat ketidakstabilan kapal.¹² Melihat fakta yang ada terkait masih maraknya kapal-kapal asing yang memasuki wilayah Indonesia kian mengkerdikan perusahaan pelayaran di wilayah tersebut, maka perlu dipertanyakan peranan pemerintah daerah maupun pemerintah pusat dalam hal pengawasan serta bagaimana upaya pemenuhan dan pemberlakuan asas Cabotage sebagai upaya perlindungan terhadap kepentingan nasional dalam membangun sektor pelayaran yang akan berdampak pada sektor perekonomian dan perdagangan di seluruh wilayah Indonesia sehingga dapat terwujud pemberdayaan industri pelayaran di Indonesia sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

Pemberlakuan asas Cabotage dapat disebut sebagai suatu tindakan proteksi yang dilakukan oleh pemerintah dalam memberikan perlindungan dan kesempatan kepada perusahaan pelayaran nasional dalam rangka meningkatkan kemampuan industri pelayaran nasional.¹³ Prinsip ini dapat dijelaskan karena pelayaran dalam negeri sepenuhnya merupakan hak negara dalam negeri. Negara dalam negeri berhak melarang dan membatasi kapal asing untuk berlayar dan berbisnis di dalam negeri. Untuk menjaga kedaulatan suatu negara merdeka, setiap kapal, terutama kapal yang berbendera asing, harus mendapat izin untuk melintasi dan memasuki wilayah suatu negara.¹⁴

Dikeluarkannya Instruksi Presiden No.5 Tahun 2005 disebabkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran penegakan asas Cabotage belum tegas. Hal ini berakibatkan kapal-kapal asing dapat masuk kedalam perairan secara bebas dan menguasai pangsa muatan angkutan dalam negeri. Setelah diundangkannya Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan tiga tahun sebelum digantinya Undang-Undang Pelayaran, dikeluarkanlah Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan di Jakarta pada tanggal 28 Maret 2005 yang disahkan oleh Presiden Republik Indonesia. Instruksi Presiden ini menyatakan bahwa melaksanakan prinsip-prinsip transportasi pesisir, merumuskan kebijakan dan mengambil tindakan yang diperlukan sesuai dengan tanggung jawab, fungsi, dan wewenangnya masing-masing negara merdeka, setiap kapal, terutama kapal yang berbendera asing, harus mendapat izin untuk melintasi dan memasuki wilayah suatu negara.¹⁵

¹² Putri Salsabila, "Budaya Keselamatan Lemah, Ini Ancaman Nyata Sektor Pelayaran Indonesia," *Bisnis.Com*, August 2018, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191010/98/1157493/budaya-keselamatan-lemah-ini-ancaman-nyata-sektor-pelayaran-indonesia>.

¹³ Rahayu, "Pengaruh Penerapan Asas Cabotage Di Bidang Offshore Pada PT. Orela Bahari."

¹⁴ Peter Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2008).

¹⁵ Marzuki.

Sebelum Intruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 dikeluarkan, banyak kapal berbendera asing menyediakan jasanya di Indonesia disebabkan perusahaan kapal dalam negeri tidak mampu bersaing karena tuntutan jasa maritim yang tinggi. Menyadari pentingnya kapal sebagai armada pelayaran nasional, maka diterbitkan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 mengenai pemberdayaan industri pelayaran nasional sehingga seluruh pangsa pasar kargo antar pulau atau dalam negeri dapat diangkut oleh kapal berbendera Indonesia. Inti dari dikeluarkannya Instruksi Presiden No.5 Tahun 2005 untuk secara terus menerus melaksanakan kembali dan merumuskan kebijakan sesuai dengan tanggung jawab, fungsi dan kewenangan masing-masing, serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memberdayakan industri pelayaran nasional.¹⁶ Arahan Presiden diharapkan dapat mendorong pengembangan sektor perdagangan, keuangan, transportasi dan industri. Secara ekonomi penerapan Instruksi Presiden no. 5 Tahun 2005 memberikan manfaat berupa menciptakan *multiplier effect* kegiatan ekonomi baru di industri pelayaran/pelayaran, meningkatkan pendapatan nasional berupa pajak dan devisa, serta menciptakan lapangan kerja baru. Untuk mempertahankan keunggulan teritorial dan melindungi sumber daya alam, seluruh pulau/kepulauan harus menjadi satu kesatuan.¹⁷

Penerapan asas Cabotage dalam kegiatan pelayaran laut di Indonesia sebagai bentuk kemandirian dalam sektor pelayaran nasional pada dasarnya mengacu pada ketentuan Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa: “Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan atas demokrasi ekonomi,” maka demokrasi ekonomi tersebut memberi makna bahwa perekonomian nasional tidak hanya terbatas kepada penguasaan pasar demi kemakmuran rakyat, namun juga penguasaan nasional akan kepemilikan aset vital dan kekuatan ekonomi negara. Pemberlakuan asas Cabotage sebagai suatu tindakan perlindungan yang memberikan hak eksklusif bagi perusahaan dalam negeri. Upaya pemberlakuan asas Cabotage merupakan tuntutan pemerintah yang bertujuan untuk menjadi tuan rumah, menjadi raja di negara sendiri, dan meningkatkan kemampuan industri dalam negeri. Pemerintah telah memperkuat pengawasan dan menerapkan prinsip angkutan pantai wajib. Hal ini dicapai melalui kewajiban perusahaan pelayaran dalam negeri untuk mendapatkan izin dari pemerintah, salah satunya adalah memiliki operasional kapal sendiri.

3.3 Asas Cabotage dan TKBM di Pelabuhan Indonesia

Berdasarkan Pasal 8 Undang-Undang Pelayaran tersebut seolah memberikan harapan dan kekuatan bagi perusahaan pelayaran dalam negeri baik skala kecil, menengah hingga skala besar sekalipun untuk terus bersaing dan menguasai wilayah perairan Indonesia. Adanya pemberlakuan asas Cabotage ini juga memberikan perubahan tersendiri bagi bangsa Indonesia. Diberlakukannya asas

¹⁶ Panky Tri Febiyansah, “Kebijakan Maritim Dan Transformasi Industri Pelayaran Indonesia Dalam Kerangka Penerapan Asas Cabotage,” *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan* 18, no. 1 (2018): 67–80, <https://doi.org/https://doi.org/10.14203/JEP.18.1.2010.67-80>.

¹⁷ Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, 4th ed. (Jakarta: Rineka Cipta, 2009).

ini sebagai hukum nasional Indonesia maka Indonesia berhak untuk melarang kapal-kapal asing berlayar dan melakukan perniagaan di sepanjang perairan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Pemberlakuan asas Cabotage dipertegas dengan ketentuan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Hal ini berbeda dengan undang-undang terdahulu yang hanya mengatur mengenai penggunaan kapal berbendera Indonesia untuk beroperasi di wilayah perairan nasional. Aturan ini menutup kemungkinan bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri, kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.¹⁸

Penerapan asas Cabotage dalam muatan angkutan laut yang mewajibkan penggunaan kapal berbendera Indonesia akan meningkatkan tenaga kerja di sektor pelabuhan sehingga hal ini juga akan menghemat devisa negara. Ketersediaan tenaga kerja di pelabuhan harus mendapatkan perhatian dari pemerintah dalam memberikan perlindungan bagi tenaga kerja terutama bagi tenaga kerja bongkar muat. Definisi secara umum menurut Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Undang-undang Ketenagakerjaan mengatur tentang tenaga kerja dan hubungan kerja. Artinya, pokok bahasan dalam undang-undang ini adalah perjanjian-perjanjian melakukan suatu pekerjaan yang mencantumkan perjanjian kerja dan hubungan kerja dalam konteks hubungan industrial.

Semakin bertambahnya kebutuhan yang diminta oleh para konsumen kepada produsen maka semakin banyaknya produksi yang harus dihasilkan oleh produsen. Pada zaman era globalisasi ini semakin berkembang pesatnya perkembangan dalam bidang teknologi dan industri. Tepat waktu dalam mengantarkan barang kepada konsumen merupakan hal yang dibutuhkan oleh para konsumen. Ketepatan waktu dalam pengiriman adalah hal penting dalam pengangkutan karena itu setiap perusahaan pengangkutan membutuhkan teknologi untuk mempercepat membongkar muat barang yang dikirimkan produsen kepada konsumen. Hal ini memberikan efisiensi pengelolaan kepada perusahaan bongkar muat, pihak konsumen dari pengangkutan dan diharapkan dapat meningkatkan biaya operasional dan distribusi yang mempengaruhi kepada harga barang ditingkat internasional yang dapat meningkatkan devisa Indonesia dalam bidang ekspor dan Indonesia mempunyai daya saing yang cukup tinggi pada pasar global. Di mana setiap perusahaan membutuhkan teknologi untuk membantu menyelesaikan target yang ingin dicapai secara otomatis dan dengan biaya lebih

¹⁸ Graciella Eunike Sumenda, "Keberadaan Asas Cabotage Terhadap Perusahaan Angkutan Laut Dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *Lex et Societatis* 5, no. 7 (2017): 1–14.

murah dibandingkan harus membayar upah serta pesangon tenaga kerja yang cukup besar.

Seiring dengan berkembang pesatnya teknologi tersebut diharapkan untuk kualitas sumber daya manusia yang diingkan pun bertambah dalam mengendalikan alat tersebut. Namun hal ini hanya dapat dilakukan oleh tenaga kerja yang mengerti dan memahami mengenai teknologi yang digunakan perusahaan bongkar muat tersebut, dimana hal tersebut dapat membuat beberapa tenaga kerja bongkar muat yang telah bekerja disana diputus hubungan kerjanya dikarenakan para tenaga kerja tidak memahami dan mengerti cara untuk mengoperasikan teknologi tersebut, maka hal tersebut meningkatkan angka pengangguran di suatu negara dan meningkatkan angka pengangguran di suatu negara. Namun ada beberapa industri yang tidak bisa pekerjaan sepenuhnya dilakukan oleh teknologi tersebut, dan setiap perusahaan tetap membutuhkan tenaga kerja guna memenuhi target apabila mesin tersebut bermasalah.

TKBM bukan karyawan terikat dengan pengguna jasa bongkar muat, hanya berhubungan dalam suatu proyek pembongkaran dan atau pemuatan barang, tetapi terlepas dari itu tidak ada hubungan lain maupun hak dan kewajiban antara para pihak selain kewajiban tenaga kerja bongkar muat untuk menyelesaikan pekerjaan pembongkaran dan atau pemuatan barang dan hak tenaga kerja bongkar muat untuk mendapatkan upah bayaran sesuai yang diperjanjikan dengan pengguna jasa bongkar muat untuk menyelesaikan pekerjaan tersebut, maka ketentuan Undang-Undang Ketenagakerjaan tidak dapat diberlakukan untuk tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan mengingat kondisi-kondisi yang telah diuraikan tersebut di atas. Berkaitan dengan slogan “*no work no pay*”, sebenarnya sesuai dengan sistem kerjasama yang ada, yaitu kerjasama berdasarkan proyek dan pemborongan. Jika tenaga kerja bongkar muat tidak mendapatkan giliran untuk pekerjaan bongkar muat barang, maka ia tidak mendapatkan upah. Hal tersebut sangat umum ditemukan dalam masyarakat di luar mengenai tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan. Pemerintah sebagai regulator harus bisa mengakomodir perlindungan hukum yang dibutuhkan oleh masyarakat yang lemah dalam hal ini adalah pekerja,¹⁹ terutama pekerja bongkar muat di pelabuhan, jangan sampai dengan penerapan asas Cabotage ini yang seharusnya dapat meningkatkan kesejahteraan tenaga kerja malah merugikan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan.

Setelah menguraikan tentang kegiatan yang dilakukan oleh TKBM di atas kapal dan dihubungkan pemberlakuan asas Cabotage di Indonesia, maka ada suatu pemikiran bahwa kinerja TKBM menjadi terbatas sejak diberlakukannya asas tersebut, karena jumlah kapal-kapal asing tidak ada, tetapi hasil penelitian lapangan yang dilakukan dengan wawancara berbagai pihak, justru bertolak

¹⁹ Agung Nababan et al., “Keabsahan Materi Muatan Terkait Uang Pesangon Dalam Peraturan Perundang-Undangan,” *Jurnal USM Law Review* 5, no. 1 (2022): 314–30, <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v5i1.4808>.

belakang dengan prasangka dan dugaan. Implementasi asas Cabotage tersebut membuahkan hasil dan turut mendorong pertumbuhan industri pelayaran nasional baik perusahaan pelayaran dan perkapalan nasional, juga meningkatkan jumlah armada kapal. Pertumbuhan jumlah angkutan kapal dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan.²⁰ Sejak diberlakukannya asas Cabotage di lingkungan angkutan laut Indonesia justru meningkat, karena semangat pelayaran, nasional sangat tinggi dan berdampak pada jumlah kapal nasional yang saat ini terus bertambah menjadi 33.000 an yang sebelumnya di tahun 2019 hanya berjumlah sekitar 32.587 unit kapal, ini yang baru mendaftar, jika semuanya ikut terdaftar, maka mencapai 63.000 unit kapal²¹ dan di Tahun 2022, saat ini mencapai total 99.982 unit kapal, yang terdiri dari kapal penumpang, ikan dan barang.²² Implementasi asas Cabotage tersebut membuahkan hasil dan turut mendorong pertumbuhan industri pelayaran nasional baik perusahaan pelayaran dan perkapalan nasional, juga meningkatkan jumlah armada kapal. Pertumbuhan jumlah angkutan kapal dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Pemberlakuan asas Cabotage, membuat pelayaran nasional semakin bersemangat untuk meningkatkan kinerjanya, dan apabila tidak mampu, sudah seharusnya pemerintah membantu pelayaran nasional agar mampu membangun kapal-kapal merah putih, seperti amanat dari Pasal 56 dan 57 Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008.

4. PENUTUP

Sejak diberlakukan asas Cabotage, kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Tujuan dari asas Cabotage untuk meningkatkan kinerja pelayanan kapal nasional dan mendorong pemberdayaan industri pelayaran nasional, sehingga diharapkan dapat meningkatkan ekonomi bangsa. Hal tersebut ternyata juga membantu peningkatan kegiatan tenaga kerja bongkar muat seiring dengan meningkatnya pelayaran nasional di pelabuhan yang terbukti dengan semakin meningkatnya jumlah kepemilikan kapal di Indonesia. Jadi bukan berarti adanya penolakan kapal asing menjadikan kinerja tenaga bongkar menjadi berkurang, justru pelayaran nasional semakin baik pelayanannya, dan jika pun kurang, maka menjadi tugas pemerintah untuk membantu pelayaran nasional dan peningkatan sumber daya manusia di bidang pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

Alison, Jener, and L Denny Siahaan. "Evaluasi Implementasi Kebijakan Asas

²⁰ Arumadanti Poerwanto, An An Chandrawulan, "Peran Asas Cabotage Di Indonesia Dalam Rangka Menghadapi Konsep 21st Maritime Silk Road."

²¹ Herdi Alif Al Hikam, "Ada Berapa Sih Jumlah Kapal Laut RI? Ini Jawabannya," detik.com (Jakarta, August 2020), <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5144227/ada-berapa-sih-jumlah-kapal-laut-ri-ini-jawabannya>.

²² Kementerian Perhubungan, "Data Kapal Terdaftar Di Indonesia," 2022.

- Cabotage Dalam Perkembangan Industri Pelayaran Nasional” 8, no. 1 (2021): 1–10. <https://doi.org/DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v8i1.414>.
- Aprilianto, Rizky, Abdul Hakim, and Ainul Hayat. “Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran Di Indonesia.” *Jurnal Administrasi Publik* 2, no. 4 (2014): 758.
- Arumadanti Poerwanto, An An Chandrawulan, Purnama Trisnamansyah. “Peran Asas Cabotage Di Indonesia Dalam Rangka Menghadapi Konsep 21st Maritime Silk Road.” *Jurnal Hukum To-Ra* 6, no. 3 (2020): 238–49. <https://doi.org/https://doi.org/10.33541/JtVol5Iss2pp102>.
- Emut Suharsono. “Kedudukan Pemerintah Pusat Dalam Taraf Singkronisasi Dan Harmonisasi Peraturan Terkait Pengaturan Angkutan Non-Umum Berbasis Online Sesuai Dengan Keadilan Pancasila.” *Jurnal Ius Constituendum* 3, no. 2 (2018): 125–46. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/jic.v3i2.1036>.
- Febiyansah, Panky Tri. “Kebijakan Maritim Dan Tranformasi Industri Pelayaran Indonesia Dalam Kerangka Penerapan Asas Cabotage.” *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan* 18, no. 1 (2018): 67–80. <https://doi.org/https://doi.org/10.14203/JEP.18.1.2010.67-80>.
- Hardani, Marselin Yuniarti. “Eksistensi Penerapan Asas Cabotage Di Perairan Indonesia Dalam Menghadapi Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN.” Universitas Atmajaya, 2016. <https://e-journal.uajy.ac.id/11118/1/JURNAL.pdf>.
- Hikam, Herdi Alif Al. “Ada Berapa Sih Jumlah Kapal Laut RI? Ini Jawabannya.” *detik.com*. Jakarta, August 2020. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5144227/ada-berapa-sih-jumlah-kapal-laut-ri-ini-jawabannya>.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (2008).
- Krisnawati, Siti, Sugandi, and Gena Bijaksana. “Upaya Peningkatan Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Marunda Jakarta.” *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)* 5, no. 2 (2019): 267–82.
- Marzuki, Peter. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Nababan, Agung, Muhammad Junaidi, Kukuh Sudarmanto, and Zaenal Arifin. “Keabsahan Materi Muatan Terkait Uang Pesangon Dalam Peraturan Perundang-Undangan.” *Jurnal USM Law Review* 5, no. 1 (2022): 314–30. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.26623/julr.v5i1.4808>.
- Perhubungan, Kementerian. “Data Kapal Terdaftar Di Indonesia,” 2022.
- Rahayu, Trisnowati. “Pengaruh Penerapan Asas Cabotage Di Bidang Offshore Pada PT. Orela Bahari.” *Venus* 7, no. 14 (2020): 1–20. <https://doi.org/10.48192/vns.v7i14.246>.
- Salsabila, Putri. “Budaya Keselamatan Lemah, Ini Ancaman Nyata Sektor Pelayaran Indonesia.” *Bisnis.Com*. August 2018. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191010/98/1157493/budaya-keselamatan-lemah-ini-ancaman-nyata-sektor-pelayaran-indonesia>.
- Sancoko, Aan Ahmad. “Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) Dalam UU NO 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Suatu Analisis Masalah Mursalah Dan Keadilan Pancasila.” *Jurnal USM Law Review* 1, no. 2 (2018): 141. <https://doi.org/10.26623/julr.v1i2.2249>.
- Subagyo, Joko. *Hukum Laut Indonesia*. 4th ed. Jakarta: Rineka Cipta, 2009.
- Sumenda, Graciella Eunike. “Keberadaan Asas Cabotage Terhadap Perusahaan

Angkutan Laut Dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.” *Lex et Societatis* 5, no. 7 (2017): 1–14.

Widya Zatayu, Budi Priyono. “Optimalisasi Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Petikemas Di PT Berlian Jasa Terminal Indonesia Cabang Surabaya (Workforce.” *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* 2, no. 6 (2018): 44–52.

Yuniartha, Lidya. “Asas Cabotage Dipertahankan Di UU Cipta Kerja.” *Kontan.Co.Id.* Jakarta, 2020. <https://nasional.kontan.co.id/news/asas-cabotage-dipertahankan-di-uu-cipta-kerja-ini-kata-insa>.