



## Analisis Perubahan UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap UU No. 11 tahun 2020 tentang Cipta kerja

Irnaldi Rahim Wijaya

Sekolah Tinggi Ilmu Maritim "AMI"

### Abstract

Received: 1 Maret 2023  
Revised: 23 Maret 2023  
Accepted: 30 Maret 2023

This article discusses an analysis of changes to the rules in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping that occurred after the passage of the Job Creation Law. There have been several changes made to Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, including those related to the amount of fines, criminal sanctions, and the delegation of authority to local governments. This article also discusses the need for certification for seafarers before entering the world of practitioners, as well as the imbalance in the rules in the RPP regarding general agents and business activities in special economic zones. It is hoped that this article can provide an understanding of changes to the rules in the Shipping Law after the passage of the Job Creation Law.

**Keywords:** Job Creation, Analysis, change

(\*) Corresponding Author: [irnaldi@gmail.com](mailto:irnaldi@gmail.com)

**How to Cite:** Wijaya, I. (2023). Analisis Perubahan UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap UU No. 11 tahun 2020 tentang Cipta kerja. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(9), 687-699. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7970167>

### PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara yang dikenal sebagai wilayah yang sebagian besar adalah laut, karena itu Indonesia mempunyai visi dan tugas untuk memajukan kemaritiman nusantara yang dimana Indonesia mempunyai luas laut sekitar 3,25 juta km<sup>2</sup> dan 2,55 juta km<sup>2</sup> adalah Zona Ekonomi Eksklusif. Untuk dapat mendorong hal ini maka diperlukan sebuah dorongan yang mengakomodasi kepentingan internasional agar dapat melintas melalui perairan Indonesia. Melihat bentuk strategis kepulauan Indonesia yang berada di antar benua Asia dan Australia maka Indonesia mempunyai sebuah ciri khas yang tidak dipunyai oleh negara lain, maka dari itu masyarakat internasional sangat berkepentingan terhadap jalur perdagangan yang ada di Indonesia. Dari mulai menjaga keselamatan dan keamanan di laut sampai terciptanya kedaulatan yang dijamin untuk kepentingan bangsa Indonesia. Dalam konvensi hukum laut PBB pada tahun 1982 Indonesia menjalankan tugas dan fungsi di perairan Indonesia yang meliputi perairan pedalaman, kepulauan, dan laut teritorial, melihat hal maka sesuai dengan amanat yang telah disepakati oleh negara-negara peserta UNCLOS 1982.

Dalam konvensi hukum laut mengatur mengenai hak-hak yang diberikan kepada negara pantai untuk melintas daerah teritorial negara pantai lainnya seperti hak lintas damai, hak lintas alur laut kepulauan, serta hak lintas transit. Dengan melihat posisi Indonesia yang strategis maka menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang paling penting di dunia karena perairannya, bahkan Indonesia dipandang sebagai kawasan perairan kompetensi bagi jalur komunikasi laut vital

(Sea Lanes Of Trade/SLOT) bagi perdagangan internasional yang berpotensi menimbulkan masalah-masalah maritim yang akan timbul (Till, Seapower 2009). Melihat peran laut yang dinilai sebagai sarana komunikasi, SDA, dan sarana pertahanan kepentingan negara maka laut Indonesia menjadi ajang perebutan pengaruh dari negara lain. Jika dilihat dari peraturan hukum internasional yang hanya berorientasi kepada wilayah daratan seperti landas kontinen dan pulau, maka hal ini bisa menjadi celah bagi negara lain untuk berlomba-lomba mengambil alih perairan nusantara. Laut dianggap sebagai *Res Nullius* yang dimana suatu negara pantai mempunyai tugas untuk melaksanakan kedaulatan secara terbatas (Ngantcha, 1990). Melihat suatu konsep negara hukum menurut ahli adalah hubungan yang integralistik antara manusia, wilayah yang terdiri dari pulau, perairan serta sumber daya alam yang ada didalam-Nya sebagai entitas tunggal (Wisnumurti, 1987). Kebebasan pelayaran Indonesia merupakan isu kunci yang selalu dipertahankan oleh negara-negara maritim besar selama konvensi hukum edisi ketiga yang mengaggaskan bahwa kepentingan dan jaminan adanya hak lintas bagi semua kapal dan pesawat udara melalui dan diatas perairan kepulauan.

Melihat kebutuhan masyarakat internasional yang terus bertambah maka perdagangan melalui laut merupakan Moda transportasi yang paling penting karena melalui Moda transportasi ini sangat memperpendek jarak antar negara produsen dan negara pengguna hasil produksi negara produsen tersebut. Selain dapat mengangkut barang/muatan yang lebih banyak secara biaya juga lebih terjangkau, melihat hal ini sebuah transportasi laut menjadi tonggak penting bagi perekonomian dunia. Dalam bukunya Christopher Badwin yang berjudul *Seaborne Trade Flows in The Asia Pacific Present and the Future Trends* mengatakan bahwa sebuah kunci pertumbuhan perdagangan lewat laut untuk Asia Pasifik pada 10-20 tahun ke depan akan didasari oleh perkembangan perdagangan energi, ekspor mineral, nilai tambah barang manufaktur dan produk pertanian seperti gandum, beras, dan daging (Bladwin, 2001). Dengan lahirnya UU No.17 tahun 2008 menandakan bahwa Indonesia mempunyai ketentuan-ketentuan tersendiri yang harus di hormati oleh negara pantai lainnya, karena pemerintah Indonesia dengan adanya undang-undang ini mempunyai kewajiban untuk menetapkan alur pelayaran, menetapkan sistem rute, menetapkan tata cara berlalu lintas, dan menetapkan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

Sebuah aturan seyogyanya merupakan pedoman masyarakat untuk tidak melanggar hukum, seperti yang kita tahu UU Cipta Kerja ini melakukan beberapa peringkasan yang dilakukan dengan cara menghapus, menambah, dan mengubah beberapa isi serta maksud di dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Setidaknya ada 46 poin perubahan dari beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang diubah.

## **METODE**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi kepustakaan: Metode ini dapat dilakukan dengan membaca dan menganalisis literatur-literatur yang relevan dengan topik penelitian, seperti buku, jurnal, artikel, dan dokumen-dokumen resmi terkait hukum

laut dan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan pelayaran di Indonesia.

2. Analisis isi: Metode ini dapat digunakan untuk menganalisis data yang diperoleh dari studi kepustakaan dengan cara mengidentifikasi, mengklasifikasikan, dan menginterpretasikan informasi yang terkandung di dalamnya. Dalam hal ini, data yang diperoleh dapat diidentifikasi dengan kata kunci yang telah ditentukan terlebih dahulu.

Dalam penggunaan metode-metode tersebut, peneliti memperhatikan etika penelitian dan memastikan bahwa sumber data yang digunakan dapat dipercaya dan memiliki kredibilitas yang tinggi. Selain itu, peneliti juga menjaga objektivitas dalam menganalisis data dan menghindari bias atau pandangan pribadi yang dapat mempengaruhi hasil penelitian.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam perubahan yang mencakup penghapusan 12 pasal lama, dan juga melakukan penambahan 1 pasal baru, lalu melakukan beberapa perubahan pada poin di dalam pasal lainnya. Kedua belas pasal dalam UU Nomor 17 tahun 2008 yang dihapus di dalam Omnibus Law ini, yaitu pasal 30, pasal 52, pasal 53, pasal 97, pasal 103, pasal 107, pasal 127, pasal 156, pasal 157, pasal 159, pasal 161, serta pasal 162.

## **PERUBAHAN MINOR**

Terdapat beberapa aturan didalam UU No 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang di ubah dari pasal 288-366, kebanyakan yang direvisi adalah besaran denda nya. ini yang berkaitan dengan tuntutan JPU terhadap sanksi pidana dan denda nya. mengenai sanksi administratif yang diubah hanya di pasal 225, 243, serta 273. berikut mengenai pasal-pasal yang terdapat sanksi pidana dan denda yang diubah didalam Omnibuslaw:

- Pasal 288 mengenai orang yang mengoperasikan kapal pada angkutan sungai dan danau tanpa memenuhi perizinan berusaha untuk trayek
- Pasal 289 mengenai orang yang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa memenuhi perizinan berusaha terkait persetujuan pengoperasian kapal
- Pasal 290 mengenai orang yang menyelenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan tanpa memenuhi perizinan berusaha
- Pasal 291 mengenai orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos
- Pasal 292 mengenai orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya
- Pasal 293 mengenai orang yang tidak memberikan fasilitas khusus dan kemudahan
- Pasal 294 mengenai orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai dengan persyaratan
- Pasal 295 mengenai orang yang mengangkut barang berbahaya dan barang khusus yang tidak menyampaikan pemberitahuan
- Pasal 296 mengenai orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya

- Pasal 297 ayat 1 mengenai orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau yang tidak memenuhi perizinan berusaha
- Pasal 297 ayat 2 mengenai orang yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri di luar kegiatan di pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri tanpa memenuhi perizinan berusaha atau persetujuan dari pemerintah pusat
- Pasal 298 mengenai orang yang tidak memberikan jaminan atas pelaksanaan tanggung jawab ganti rugi dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan
- Pasal 299 mengenai orang yang membangun dan mengoperasikan terminal khusus tanpa memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat
- Pasal 307 mengenai orang yang mengoperasikan kapal tanpa dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya
- Pasal 308 mengenai orang yang mengoperasikan kapal tidak dilengkapi dengan peralatan meteorologi
- Pasal 310 mengenai orang yang mempekerjakan awak kapal tanpa memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi
- Pasal 313 mengenai orang yang menggunakan peti kemas sebagai bagian dari alat angkut tanpa memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas
- Pasal 314 mengenai orang yang tidak memasang tanda pendaftaran pada kapal yang telah terdaftar
- Pasal 321 mengenai Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah
- Pasal 322 mengenai Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar
- Pasal 336 mengenai pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana melakukan kekuasaan, dan menggunakan kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan

Omnibus law/UU cipta kerja merupakan peraturan yang menyederhanakan berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan dan Omnibus law ini adalah sebuah undang-undang yang berkedudukan di bawah undang-undang dasar, namun lebih tinggi dari jenis peraturan perundang-undangan lainnya, apalagi jika dikaitkan dengan ketentuan mengenai materi muatan undang-undang, keberadaan UU cipta kerja ini juga tidak bertentangan dengan UU 12/2011 dan perubahannya sepanjang materi muatan yang diatur omnibus law sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang tersebut. maka menurut hemat saya, selama UU cipta kerja ini masih berlaku seyogyanya dalam tuntutan tetap memasukkan UU cipta kerja sebagai tuntutan yang sah.

Penyidikan yang telah dilakukan PPNS tersebut merupakan penyidikan dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b KUHAP yang dimana pegawai negeri sipil yang mempunyai fungsi dan wewenang sebagai penyidik wewenang PPNS tersebut sumbernya adalah pada undang-undang yang bersifat khusus, dengan memberikan

wewenang PPNS dalam melakukan penyidikan berdasarkan suatu pasal, dan wewenangnya hanya terbatas pada tindak pidana yang diatur dalam UU pidana khusus, maka jika ternyata aksi penyidikan tersebut belum diatur dalam UU yang baru, atas dasar asas legalitas perbuatan penyidikan yang telah dilakukan PPNS menjadi tidak sah karena balik lagi omnibus law ini adalah sebuah undang-undang yang berkedudukan di bawah undang-undang dasar, namun lebih tinggi dari jenis peraturan perundang-undangan lainnya.

Dari aturan yang diperbaharui mengenai pelayaran dalam UU cipta kerja terdapat beberapa perubahan penerapan ketentuan pidana dari segi denda yang diatur, misal dari semula denda pada pasal 288-289 yang di undang-undang 17/2008 adalah 300jt menjadi 100jt pada undang-undang cipta kerja, lalu terjadi juga perubahan denda pada pasal 321 dari 200jt menjadi 10 milyar, rata-rata pasal yang pemidanaannya diubah, karena ada akibat langsung yang mengakibatkan timbulnya korban kecelakaan.

### **UPAH POKOK PELAUT**

Menurut Direktur The National Maritime Institute (Namarin) Siswanto Rusdi dalam suatu waktu pernah mengatakan, dalam hal peraturan ini terdapat penghapusan dalam pasal ini yang seharusnya tidak harus dilakukan. Karena melihat pasal-pasal dihapus memuat aturan yang bersifat sangat teknis maka sangat disayangkan jika pemerintah melakukan ini. Menurutnya pasal yang tidak ada itu yang justru diperlukan oleh negara untuk tetap menjaga keseimbangan, misalnya mengenai “upah pokok” bagi pelaut. Karena mengenai gaji seharusnya diurus oleh beberapa lembaga yang berwenang. Pemerintah juga sebaiknya membuat aturan yang lebih baik dimasukkan ke dalam RUU Cipta Kerja, seperti aturan mengenai “upah pelaut” yang selama ini belum diatur.

Melihat keadaan yang dimana ketentuan yang mengatur mengenai upah minimum bagi seorang pelaut tentunya akan membuat pengaturan upah ini menjadi semakin dinilai tidak berimbang. Sebelum pelaut tersebut terjun ke dunia praktisi sebaiknya dilakukan sertifikasi yang dapat menunjang kebutuhan pelaut tersebut pada saat berlayar.

### **WEWENANG PELAYARAN**

Terdapat beberapa perubahan mendasar bagi aturan daerah dan aturan dari pemerintah pusat di sektor kewenangannya, yang semula adalah kewenangan pemerintah daerah lalu menjadi kewenangan pemerintah pusat. Misalnya ,mengenai ketentuan yang diatur dalam pasal 5 ayat 1 UU Nomor 17 Tahun 2008 yang menerangkan bahwa;

Pasal 5 ayat 1

“Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.”

diubah menjadi;

Pasal 57 UU Cipta kerja

Beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849 diubah sebagai berikut:

1. Ketentuan Pasal 5 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 5 ayat 1

“Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah Pusat.”

Melihat perubahan pasal yang dilakukan oleh UU cipta kerja maka terdapat perubahan kewenangan yang sebelumnya adalah pemerintah yang melakukan penguasaan dan pembinaan pelayaran menjadi kewenangan pemerintah pusat, perubahan tersebut merupakan arahan oleh presiden yang dijelaskan dalam penjelasan naskah akademik pada RUU Cipta kerja. Jika melihat politik hukum yang terjadi maka kewenangan yang berubah menjadi hal terpenting yang dimana contohnya seorang pemimpin daerah seperti gubernur atau Walikota perlu menata hal seperti prinsip mengenai perizinan berusaha yang berbasis risiko serta mengenai penggunaan teknologi informasi mengenai perizinan berusaha berbasis elektronik, karena di era yang semakin maju ini, tidak menutup kemungkinan terjadinya penyalahgunaan kekuasaan yang berujung kepada perbuatan KKN, potensi tersebut bisa muncul jika pemerintah tidak menerapkan aturan dengan sebaik-baiknya. Contohnya adalah mengenai implikasi dari perubahan beberapa aturan dalam UU 17 tahun 2008 mengenai pelayaran, jika luput dari perhatian maka bisa memberikan kelonggaran kepada pembuat kebijakan, sedangkan masyarakat yang berdinamika serba cepat ini membutuhkan peraturan maupun payung hukum yang jelas dan kongkret.

Dengan terjadinya perubahan mengenai kewenangan maka perlu ada aturan yang menjembatani aturan mengenai kewenangan tersebut agar tidak terjadi kesewenang-wenangan, misalnya pelimpahan wewenang yang sebagian kepada pemerintah daerah sebagian pemerintah pusat, karena biar bagaimanapun biasanya pemerintah daerah melihat langsung dan lebih dulu menyaksikan peristiwa-peristiwa yang terjadi di lapangan, sebelum laporan tersebut sampai ke pemerintah pusat, maka ada baiknya jika aturan mengenai kewenangan terdapat asas berimbang antara kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

#### **PERIZININAN BERUSAHA**

Dalam aturan yang mengedepankan kemudahan dalam menggerakkan roda ekonomi Indonesia, maka aturan dari UU Cipta Kerja ini harusnya dapat menyederhanakan sebuah ketentuan atau aturan, yang dimana sebelum adanya aturan didalam UU Cipta kerja ini sebuah perizinan dirasa dapat menghambat pekerjaan bagi sebagian orang yang berkecukupan di area tersebut, disini lah hadir UU ini untuk dapat menyederhanakan pemahaman mengenai penyederhanaan perizinan berusaha khususnya di bidang pelayaran.

Subjek-subjek hukum yang sering berada di area tersebut baiknya mendapatkan sebuah informasi mengenai penyederhanaan perizinan berusaha dari UU ini agar lebih mudah dalam melakukan pekerjaan, subjek-subjek tersebut contohnya adalah instansi pemerintah seperti unit pelaksana teknis dari ditjen hubla, lalu perusahaan jasa pelayaran, serta para Stakeholder pelayaran.

Dengan terbitnya UU baru ini maka diharapkan para investor dapat memberikan kepercayaan kembali kepada Indonesia agar dapat berinvestasi di Indonesia khususnya di bidang pelayaran, karena aturan yang baru ini dinilai mempermudah perizinan untuk melakukan investasi di Indonesia, jika sebuah aturan atau sistem sudah dapat mengakomodir sebuah mekanisme perizinan,

diharapkan perekonomian Indonesia dapat terdorong untuk lebih maju khususnya di sektor pelayaran.

Dibanyak kesempatan terdapat kesalahpahaman antara pemerintah dan pegiat di bidang transportasi laut seperti Stakeholder, maka dengan adanya undang-undang ini diharapkan mempermudah kegiatan yang dilakukan di lingkungan tersebut, dari segi aturan maupun segi petunjuk teknis pelaksanaan, aparat bertugas juga dapat melakukan tugasnya dengan baik dalam melakukan tugas.

Undang-undang cipta kerja ini merupakan titik awal dimana pemerintah akan membuat ketentuan-ketentuan khusus di bidang pelayaran seperti Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran untuk melaksanakan ketentuan Pasal 12 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Sektor transportasi menjadi perhatian khusus oleh pemerintah, maka dari itu pemerintah membuat aturan didalam UU Cipta kerja mengenai transportasi khususnya di bidang pelayaran, UU Cipta kerja di sebut juga undang-undang sapu jagat atau omnibus law yang dimana 1 perundang-undangan memuat beberapa aturan yang mengatur banyak hal tetapi masih dalam satu ruang lingkup, dalam hal ini mengenai Cipta Kerja.

Dengan menghadirkan undang-undang ini maka potensi timbulnya kepastian hukum akan terlaksana, maka penyempurnaan aturan ini khususnya di bidang pelayaran akan mempermudah pekerja dalam melakukan pekerjaannya khususnya di bidang pelayaran, regulasi tumpang tindih yang banyak di komplain oleh para pekerja juga mempermudah proses perizininan tersebut karena prosesnya yang mendukung asas cepat dan efisien serta tidak berbelit-belit.

Sektor swasta adalah sektor yang sangat penting mengingat sektor tersebut adalah pasar bagi pemerintah untuk mendapatkan pendapatan bagi negara, dengan perizinan yang efektif , efisien, dan sederhana maka para sektor swasta menjadi lebih cepat dalam bergerak untuk menggapai kepentingannya, investasi pun akan lebih mudah dilakukan dengan terjadinya hal tersebut.

Saat ini pemerintah dalam hal ini direktorat jendral perhubungan laut telah merampungkan rencana peraturan pemerintah/RPP yang mengatur mengani pelayaran khususnya di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, perkapalan, kenavigasian, kesyahbandaran; dan manajemen keamanan kapal agar seluruh aturan dan pelaksanaannya mencapai kesempurnaan dan penyusunan yang sistematis.

Mengenai keselamatan, keamanan, dan jasa adalah tiang utama sebagai capaian yang sedang dikejar oleh pemerintah saat ini, belum lagi ketiga faktor tersebut tidak boleh bertentangan dengan aturan internasional. Jika aturan dalam negeri kita sudah setara dengan aturan internasional dalam arti sudah standar internasional maka pelaku bisnis maritim maupun pemerintah dalam hal ini Direktorat Jendral Perhubungan Laut akan lebih mudah menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan dibidang maritim.

Terdapat aturan khusus mengenai perizinan berusaha berbasis risiko yang melanjutkan amanat dari UU Cipta kerja, peraturan ini menjadi aturan khusus yang akan memperjelas mengenai perihal perizinan yang dirasa belum cukup jelas

diatur dalam UU Cipta kerja, agar tidak terjadi bias dalam aturan yang ada maka dibuatlah aturan khusus yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. Untuk dapat melakukan kegiatan usaha dibidang perdagangan maka seorang pengusaha atau perusahaan perlu melihat aturan yang menjadi dasar legalitas yang berlaku oleh pemerintah Indonesia, hal ini lah yang menjadi dasar lahirnya peraturan pemerintah diatas tersebut. Mengingat terdapat suatu risiko yang selalu mengintai kepada seorang pelaku usaha yang menyebabkan kerugian kecil sampai kerugian yang dapat mengguncang keuangan suatu perusahaan, maka dengan adanya aturan ini dipercaya dapat meminimalisir risiko-risiko tersebut.

Melihat nama yang digagas pemerintah yaitu PP tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, maka dalam hal ini sebuah risiko lah yang menjadi tumpuan dasar aturan ini, tingkat risiko menjadi penting untuk menentukan sebuah perizinan berusaha. Hal ini sekaligus menyederhanakan aturan mengenai perizinan berusaha.

Mengenai jenis usaha yang dijalankan serta kualitas pengawasan adalah hal yang utama dalam aturan ini. sebagai contoh pada pasal 4 disebutkan bahwa Untuk memulai dan melakukan kegiatan usaha, Pelaku Usaha wajib memenuhi persyaratan dasar Perizinan Berusaha; dan/atau Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, lalu dijelaskan pada pasal 5 yaitu Persyaratan dasar Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 meliputi kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang, persetujuan lingkungan, persetujuan bangunan gedung, dan sertifikat laik fungsi. Mengenai penjelasan pasal 4 terdapat pada pasal 6 pada kebijakan penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko meliputi salah satunya adalah sektor kelautan dan perikanan serta ketenagakerjaan. Maka dengan hadirnya sektor tersebut turut menjadi dampak bagi sektor pelayaran.

Hal ini justru menerapkan pola pikir yang sedikit unik karena beberapa faktor salah satunya adalah perkembangan teknologi serta perkembangan zaman dengan menghadirkan sistem Perizinan Berusaha secara elektronik seperti halnya yang dijelaskan pada pasal 1 ayat 21 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko yaitu sistem OSS atau Online Singel Submission.

Melalui penerapan konsep ini, pelaksanaan penerbitan Perizinan Berusaha diharapkan dapat lebih efektif dan sederhana karena tidak seluruh kegiatan usaha wajib memiliki Izin, di samping itu melalui penerapan konsep ini kegiatan Pengawasan menjadi lebih terstruktur baik dari periode maupun substansi yang harus dilakukan Pengawasan.

## **PERLUASAN ATURAN MENGENAI AGEN UMUM DAN PEMILIK KAPAL**

Rancangan Peraturan Pemerintah mengenai pelayaran yang dimana adalah sebagai aturan turunan dari UU Cipta Kerja berencana mengatur terkait perluasan kegiatan usaha pelayaran melalui keagenan yang dinilai berpotensi mengganggu industri pelayaran domestik saat ini.

Sebut saja pasal 44 yang dinilai terdapat beberapa polemik yang beredar mengenai syarat dalam perihal agen umum dan pemilik kapal, yang dimana sebuah agen umum seharusnya tidak masalah jika hanya mempunyai kantor kecil

dan tidak perlu mempunyai sebuah kapal, sedangkan pemilik kapal sendiri memerlukan atau memiliki kapal dan memerlukan SDM yang besar sehingga ada titik yang tidak pasti tapi bisnisnya disatukan dan boleh bersaing.

Terdapat pula ketimpangan aturan dalam RPP tersebut yang dimana dalam pasal 1 angka 7 undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Sebuah agen umum hanya diperbolehkan melakukan administrasi dan sebagainya. Namun agen umum seharusnya tidak boleh mencari muatan untuk kapal, maka dinilai oleh sebagian pihak perlu ada revisi dalam aturan-aturan tersebut agar tidak menimbulkan pertanyaan seputar hal tersebut.

### **DUKUNGAN KERJA ASN PELAYARAN**

Aturan turunan UU Cipta Kerja ini secara spesifik akan mendukung kerja-kerja ASN sekaligus memperkuat advokasi ASN di sektor pelayaran.

Selain mengacu pada UU Cipta Kerja, rumusan aturan turunan ini juga berpedoman pada Peraturan Pemerintah nomor 31 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Untuk peningkatan efektivitas pelaksanaan fungsi pendampingan hukum dan penunjukan ahli di bidang pelayaran yang dalam implementasinya di lapangan tak lepas dari kerja sama dan koordinasi bersama TNI AL dan juga Polair. mempererat sinergitas antara Kepolisian Republik Indonesia, TNI AL dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam proses penegakan hukum di bidang pelayaran,

Sebagai informasi, dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara, telah diatur bahwa pemerintah wajib memberikan perlindungan berupa bantuan hukum kepada ASN yang menghadapi perkara terkait dengan pelaksanaan tugasnya sebagaimana diatur dalam pasal 92 dan pasal 106.

Lebih jauh Ahmad menjelaskan bahwa pelaksanaan fungsi advokasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 tahun 2018 tentang organisasi dan tata kerja Kementerian Perhubungan. Pada pasal 388 dan 389 yang menyatakan, salah satu tugas dan fungsi Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai yaitu melaksanakan penegakan hukum dan advokasi di bidang pelayaran.

Sejalan dengan itu, saat ini KPLP telah menginisiasi pembentukan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor hk.205/2/10/djpl/19 tentang tata cara pendampingan hukum dan penunjukan ahli di bidang pelayaran.

Regulasi ini bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada ASN di lingkungan direktorat jenderal perhubungan laut dalam melaksanakan tugas dan fungsi pengawasan.

"Berdasarkan rekapitulasi data pada tahun 2021 sampai dengan bulan Juni 2021, tercatat sebanyak 28 permintaan keterangan ahli di bidang pelayaran dari instansi Polri dan TNI AL,".

Adapun hasil evaluasi terhadap permohonan ahli dan permohonan pendampingan hukum adalah penunjukan ahli terkait dengan tindak pidana di

bidang pelayaran berupa pelanggaran pasal 302 dan pasal 323 undang-undang pelayaran.

Dilakukan juga pendampingan hukum sebagai saksi dalam pelaksanaan tugas dan fungsi di bidang kesyahbandaran, khususnya terkait dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

### **PERUBAHAN DALAM ATURAN KEK/KAWASAN EKONOMI KHUSUS**

Jika melihat faktor lain yang mengharuskan perimbangan kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah adalah mengenai tugas yang berujung pada pendapatan pemerintah daerah, dengan hadirnya peran langsung pemerintah pusat yang berkemenakan menangani masalah-masalah tersebut maka tugas dari pemerintah daerah menjadi berkurang dan berpotensi mengurangi pendapatan untuk pemerintah daerah, maka diperlukan kajian mendalam mengenai perubahan aturan ini, dan menurut praktisi-praktisi di dalam subjek UU pelayaran menilai bahwa penyusun UU Cipta kerja kurang mengikuti perkembangan yang ada khususnya di sektor pelayaran yang berpotensi tidak tepat sasaran dalam penerapan UU Cipta kerja ini. sebagai contoh lainnya adalah kebijakan mengenai penggunaan kapal asing dalam pasal 8A UU Cipta kerja:

Di antara Pasal 8 dan Pasal 9 disisipkan 1 (satu) pasal, yakni Pasal 8A sehingga berbunyi sebagai berikut:

#### **Pasal 8A**

“Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah wajib mendukung KEK yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dan Pasal 8.”

Salah satu kawasan yang penting untuk ekonomi Indonesia adalah KEK Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang sudah diatur dari sejak tahun 2009. Kawasan tersebut telah menjadi kawasan yang menyelenggarakan fungsi untuk mendukung perekonomian Indonesia yang juga mempunyai beberapa fasilitas. Sebelum adanya KEK tersebut wilayah/kawasan tersebut sudah menjadi kawasan yang digunakan untuk penyelenggaraan kegiatan perekonomian sejak lama, sebut saja Pada tahun 1970an terdapat istilah pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas lalu tahun 1972 diganti dengan istilah pengembangan Kawasan Berikat. Berlanjut pada 1989 muncul Kawasan Industri, lalu pada 1996 dikembangkan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET), dan pada akhirnya di tahun 2009 dimulai pengembangan KEK sampai saat ini.

Menurut pasal 1 ayat 1 UU 39 Tahun 2009 tentang KEK (Kawasan ekonomi khusus) KEK (Kawasan ekonomi khusus) adalah kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu.

Perkembangan hukum di Indonesia telah mengubah beberapa ketentuan mengenai KEK ini yang dimana pada UU Cipta kerja dan PP 40/2021 terdapat beberapa aturan yang diubah seperti perubahan mengenai perluasan kegiatan usaha dimana dilakukan perluasan cakupan Multi sektor ke sektor Pendidikan dan kesehatan, mengenai Penyelenggaraan juga diperjelas. Dalam hal ini pemerintah melakukan penyederhanaan prosedur pengusulan tidak lagi berjenjang, tanpa menghilangkan dukungan dari pemerintah daerah; persyaratan pengusulan antara lain penguasaan lahan minimal 50%; penambahan pengusulan untuk lebih dari satu provinsi; dan penambahan pengaturan transformasi KPBPB menjadi KEK.

Lalu selanjutnya mengenai adanya kepastian fasilitas dan kemudahan. Pemerintah melakukan penyederhanaan pelayanan perizinan dan semua dilaksanakan oleh Administrator (pelayanan mandiri kepastian, pemenuhan komitmen/penyelesaian seluruh perizinan di Administrator), pemerintah Daerah wajib memberikan dukungan termasuk insentif daerah; penegasan bahwa impor barang ke KEK belum berlaku pembatasan; penambahan fasilitas fiskal untuk memberi kepastian kepada investor seperti pengembangan sistem elektronik terintegrasi secara nasional untuk mempermudah pemberian fasilitas fiskal, pemberian fasilitas pembebasan bea masuk, pemberian fasilitas tidak dipungut PPN atau PPN dan PPnBM untuk Jasa Kena Pajak dan Barang Kena Pajak Tidak Berwujud. Fasilitas dan kemudahan lainnya adalah KEK non industri dapat melakukan impor barang konsumsi, adanya kemudahan, percepatan, dan prosedur khusus dalam memperoleh hak atas tanah; dan Dewan Nasional dapat menetapkan tambahan fasilitas dan kemudahan lain.

Selanjutnya mengenai peningkatan kelembagaan. Pemerintah melakukan pembentukan Administrator oleh Dewan Nasional dan pengelolaan keuangan dengan pola BLU, serta Administrator berbasis kualifikasi profesionalitas; peningkatan status Sekretariat Jenderal Dewan Nasional untuk efektivitas koordinasi; dan pengaturan Dewan Kawasan dapat dibentuk untuk KEK yang wilayahnya mencakup lebih dari satu provinsi.

Beberapa hal yang sudah disebutkan diatas tentu membantu pengusaha-pengusaha dalam melakukan aktivitasnya di daerah/kawasan tersebut, dibandingkan sebelum diaturnya mengenai hal ini terdapat beberapa kekurangan dalam penerapan sistem untuk mendukung kegiatan pada KEK ini dan ditambah, alasan pendukung lain yang menyebutkan bahwa selama ini persetujuan penggunaan kapal asing sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8A RUU telah diberikan berdasarkan PP Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Potensi implikasi dari adanya penambahan pasal ini diklaim dapat mewujudkan konektivitas antar pulau, serta adanya antisipasi terhadap resistansi dari para pelaku usaha.

Sebenarnya sudah diatur mengenai hal tersebut dalam Permenhub Nomor PM 92 tahun 2018 tentang Tata Cara dan Persyaratan Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri, tetapi diatur lagi yang lebih rinci agar timbul kepastian hukum yang berimbang dalam hal aktivitas di kawasan ekonomi khusus tersebut.

## **KESIMPULAN**

Terdapat Perubahan Signifikan Pada UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayanan. Perubahan Terutama Berfokus Pada Besaran Denda Dalam Tuntutan Pidana Dan Sanksi Administratif Di Beberapa Pasal. Selain Itu, Terdapat Juga Ketimpangan Aturan Dan Kewenangan Yang Memerlukan Jembatan Pengaturan Agar Tidak Menimbulkan Kesewenang-Wenangan.

Selain Itu, Diperlukan Sertifikasi Untuk Pelaut Yang Dapat Menunjang Kebutuhan Mereka Di Lapangan Dan Penerapan Konsep Untuk Penerbitan Izin Yang Lebih Efektif Dan Sederhana. Meskipun Beberapa Aturan Sudah Diatur Dalam Permenhub Nomor PM 92 Tahun 2018, Dibutuhkan Regulasi Yang Lebih

Rinci Agar Timbul Kepastian Hukum Yang Berimbang Dalam Hal Aktivitas Di Kawasan Ekonomi Khusus Tersebut.

Dalam Hal Ini, KPLP Telah Menginisiasi Pembentukan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor Hk.205/2/10/Djpl/19 Tentang Tata Cara Pendampingan Hukum Dan Penunjukan Ahli Di Bidang Pelayaran Untuk Memberikan Perlindungan Kepada ASN Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Dalam Melaksanakan Tugas Dan Fungsi Pengawasan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- UNCLOS. (1982). Convention on the Law of the Sea. Part II, Article 2.
- Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for The Twenty-First Century*. Second Edition. Frank Class Publishers.
- Ngantcha, F. (1990). *The Right of Innocent Passage and the Evolution of International Law of the Sea*. Hal. 15.
- Wisnumurti, N. (1987). *Indonesia and the Law of the Sea*. In Park, C. & Park, J. (Eds.), *The Law of the Sea: Problems from the East Asian Perspective*. Hal. 392-393.
- Baldwin, C. (2001). *Seaborne Trade Flows in The Asia Pacific: Present and Future Trends*. Hal. 28-29.
- Kontan.co.id. (2021). Revisi UU Pelayaran dalam RUU Cipta Kerja masih belum memberi udara segar bagi pelaut. <https://nasional.kontan.co.id/news/revisi-uu-pelayaran-dalam-ruu-cipta-kerja-masih-belum-memberi-udara-segar-bagi-pelaut>
- Kontan.co.id. (2021). Perluasan Usaha Agen di RPP Cipta Kerja Bidang Pelayaran Dinilai Bisa Ganggu Industri. <https://industri.kontan.co.id/news/perluasan-usaha-agen-di-rpp-cipta-kerja-bidang-pelayaran-dinilai-bisa-ganggu-industri>
- Kompas.com. (2021). Perkuat Advokasi ASN Kemenhub, Susun Aturan Turunan UU Cipta Kerja. <https://money.kompas.com/read/2021/06/22/184010726/perkuat-advokasi-asn-kemenhub-susun-aturan-turunan-uu-cipta-kerja?page=all>
- Hukumonline.com. (n.d.). Yuk Simak Fasilitas dan Kemudahan Berusaha KEK di Rezim UU Cipta Kerja. <https://www.hukumonline.com/berita/a/i-yuk-i-simak-fasilitas-dan-kemudahan-berusaha-kek-di-rezim-uu-cipta-kerja-lt608be8f04832b/>