

JURNAL
EKSISTENSI PENERAPAN ASAS *CABOTAGE* DI PERAIRAN
INDONESIA DALAM MENGHADAPI PEMBERLAKUAN
MASYARAKAT EKONOMI ASEAN



Diajukan oleh :

MARSELIN YUNIARTI HARDANI

NPM : 120510871

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum tentang
Hubungan Internasional

UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

FAKULTAS HUKUM

2016

HALAMAN PERSETUJUAN
JURNAL
EKSISTENSI PENERAPAN ASAS *CABOTAGE* DI PERAIRAN
INDONESIA DALAM MENGHADAPI PEMBERLAKUAN
MASYARAKAT EKONOMI ASEAN



Diajukan oleh :

MARSELIN YUNIARTI HARDANI

NPM : 120510871

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum tentang

Hubungan Internasional

Telah diuji oleh Dosen Pembimbing

Dosen Pembimbing

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Bambang Riyanto".

B. Bambang Riyanto, S.H., M.Hum.

Mengesahkan

Dekan Fakultas Hukum Atma Jaya Yogyakarta



Endro Susilo, S.H.,LL.M.

JURNAL

EKSISTENSI PENERAPAN ASAS *CABOTAGE* DI PERAIRAN INDONESIA DALAM MENGHADAPI PEMBERLAKUAN MASYARAKAT EKONOMI ASEAN

Penulis : Marselin Yuniarti Hardani

Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Seliniarti@gmail.com

ABSTRACT

Cabotage principle which is exclusive right has been applied to protect air space and maritime of a state. This principle also applied to voyage sector which is order only ship uncasing state's flag that is allowed to sailing on state of flag's territorial water. Nowadays there are many communities which are established by many countries such as ASEAN. This community was established between few countries in Southeast of Asia region. The aim and purpose of this community is to accelerate economy growth, social progress and cultural development each member country. Then, this community agreed to create economic integration area calling ASEAN Economic Community. It orders all obstacles in trade to be cleared. This article will formulate the existence of cabotage principle whether this principle is one of obstacle or not. The research shows that this principle is still maintained. There is nothing agreement which is forbidden this principle.

Keyword : Cabotage principle, territorial water, ASEAN, ASEAN Economic Community, voyage, maritime transportation, ASEAN Economic Community Blueprint

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Secara geografis negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang mulai mendapat pengakuan secara internasional sejak adanya Konvensi Hukum Laut 1982. Konvensi tersebut mengakui adanya konsep *archipelagic state* atau negara kepulauan. Adanya konvensi tersebut memuat ketentuan bahwa negara kepulauan memiliki kedaulatan atas seluruh wilayah perairannya yang masuk ke dalam bagian perairan kepulauan.

Implikasi dari kedaulatan tersebut negara memiliki yuridiksi baik atas lalu lintas dalam wilayah perairannya tersebut, maupun atas transportasi laut apa saja yang boleh dan yang tidak boleh untuk melakukan pelayaran

di wilayah perairannya tersebut. Bentuk dari yuridiksi negara Indonesia atas transportasi lautnya, yaitu dengan adanya penerapan asas *cabotage* yang bermakna bahwa hanya kapal berbendera Indonesia dengan diawaki awak kapal berkebangsaan Indonesia sajalah yang melakukan pelayaran antar pulau ataupun antar pelabuhan dalam wilayah negara Indonesia tersebut.

Pelaksanaan asas ini dimaksudkan untuk melindungi kedaulatan negara dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara, serta memberikan kesempatan berusaha yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Maksud tersebut sebagaimana terdapat dalam Penjelasan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Di Indonesia

penerapan asas ini telah dinyatakan berhasil, dikarenakan sampai dengan tahun 2014 terjadi peningkatan jumlah armada kapal berbendera Indonesia secara signifikan.

Transportasi laut merupakan hal yang penting dimana dibutuhkan dalam mendukung kegiatan ekonomi antar wilayah yang berbatasan langsung dengan laut. Khususnya Indonesia dengan negara anggota ASEAN yang sebagian besar dibatasi oleh lautan. Transportasi laut sangat dibutuhkan dalam rangka menggerakkan barang dan jasa, terlebih dengan adanya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang berpotensi untuk meningkatkan transaksi ekonomi antar anggota ASEAN. Peningkatan tersebut dikarenakan dengan adanya MEA perdagangan antar anggota ASEAN semakin dipermudah dengan biaya yang relatif lebih murah dan berberbagai hambatan yang disepakati untuk dihapus.

Asas *cabotage* sendiri dapat dipandang sebagai suatu hambatan, dikarenakan dengan adanya asas ini menutup kemungkinan pihak asing yang ingin berpartisipasi dalam pelayaran nasional. Namun implikasi dari arus bebas yang telah disepakati bersama oleh anggota ASEAN mengharapkan adanya penghapusan hambatan-hambatan. Sementara asas ini merupakan perwujudan kedaulatan negara atas wilayah perairannya yang seharusnya di hormati dan ditaati oleh seluruh negara.

Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang dikemukakan dalam penulisan hukum, yaitu: Bagaimanakah eksistensi penerapan asas *cabotage* di perairan Indonesia dalam menghadapi pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN?

Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dirumuskan, tujuan yang ingin dicapai oleh penulisan, yaitu:

Mengetahui mengenai eksistensi dari penerapan asas *cabotage* di perairan Indonesia dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN.

Tinjauan Pustaka

Pengertian dan Tujuan Asas Cabotage

Menurut *Maritime Encyclopedia*, asas *cabotage* merupakan pemberian hak istimewa atau *privilege* kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang dan orang t harus dari/ ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki atau dioperasikan oleh warga negara atau badan usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut.¹

Sementara pengertian asas *cabotage* sebagaimana yang disampaikan oleh Mochtar Kusumaatmadja yaitu asas yang diakui di dalam hukum dan praktek pelayaran seluruh dunia serta merupakan penjelmaan kedaulatan suatu negara untuk mengurus dirinya sendiri, dalam hal ini pengangkutan dalam negeri, sehingga tidak dapat begitu saja dianggap sebagai proteksi yaitu perlindungan atau perlakuan istimewa yang kurang wajar bagi perusahaan domestik, sehingga menimbulkan persaingan yang tidak sehat.²

Tujuan-tujuan yang ingin dicapai dari penerapan asas *cabotage*, yaitu:

¹ M Husseyn Umar, 2015, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Penerbit PT. Fikahati Aneska, Jakarta, hlm. 161.

² Mochtar Kusumaatmadja dalam Muhammad Iqbal Asnawi, 2012, *Implikasi Pemberlakuan Asas Cabotage Dalam Pelayaran Nasional Terhadap Eksistensi Perusahaan Angkutan Laut Indonesia Pada Perdagangan Bebas Dalam Kerangka WTO*, Universitas Sumatera Utara, Medan, hlm. 19.

- a. Mencegah dan mengurangi ketergantungan akan kapal-kapal asing;
- b. Memperlancar arus barang atau jasa dan manusia ke seluruh wilayah Nusantara secara luas;
- c. Salah satu upaya penyedia kesempatan kerja bagi warga negara;
- d. Sebagai andal dan penunjang Sistem Pertahanan dan Keamanan Nasional (Hankamnas).³

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keberhasilan Serta Dampak dari Penerapan Asas *Cabotage*

Faktor pendukung penerapan asas *cabotage*, diantaranya:

- a. Asas *cabotage* merupakan kebutuhan perusahaan angkutan laut nasional untuk mendorong pertumbuhan pengangkutan laut nasional.
- b. Pembentukan tim pengawas untuk mengidentifikasi kapal yang bertugas baik mengontrol ataupun mengawasi kapal-kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia.
- c. Memfasilitasi proses penyediaan kapal yang dilakukan pemerintah untuk mendukung proses pemberian izin dan memberi informasi yang dibutuhkan oleh perusahaan pengangkutan laut nasional.
- d. Mendapat pinjaman dari perbankan dan lembaga keuangan dikarenakan investasi pengadaan kapal membutuhkan biaya yang relatif besar.⁴

Faktor penghambat penerapan asas *cabotage*, diantaranya yaitu:

³ Mahmul Siregar dan M Iqbal Asnawi, 2012, "*Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan dalam Perairan Indonesia dari Prespektif Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS*", hlm. 197.

⁴ Rizki Aprilianto, dkk, 2014, "*Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia*", Jurnal Administrasi Publik, Vol. 2, No.4. Universitas Brawijaya, hlm. 762.

- a. Belum tersedianya kapal berebendera nasional untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai.
- b. Perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan eksplorasi/ eksploitasi lepas pantai
- c. Biaya investasi pengadaan kapal yang sangat besar
- d. Belum adanya kontrak kerja jangka panjang antara pemilik kapal dengan pemilik kapal.
- e. Rendahnya kualitas dan kuantitas sumberdaya manusia.⁵

Dampak dari keberhasilan asas *cabotage*, diantaranya:

- a. Pemerintah
 - 1) Memperkuat kedaulatan negara
 - 2) Terserapnya ABK domestik
 - 3) Terciptanya keamanan nasional
- b. Perusahaan pelayaran
 - 1) Besarnya pangsa pasar muatan domestik yang hanta diangkut oleh kapal nasional.
 - 2) Tingginya pertumbuhan perekonomian nasional dan pertumbuhan muatan domestik.
- c. *Indonesian National Ship Owners Association* (INSA)
 - 1) Jumlah anggota INSA bertambah.
 - 2) Perusahaan pelayaran dalam negeri mudah diawasi.⁶

Sejarah Pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN

Semangat pembentukan komunitas ASEAN dimulai dengan mulai diperkenalkannya 2020 pada KTT Informal 1997 di Kuala Lumpur, Malaysia. Puncak integrasi dari disahkannya Bali Concord II yang menyepakati untuk membentuk komunitas ASEAN yang terdiri dari ASEAN *Political-Security Community*, ASEAN

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

Economic Community dan *ASEAN Socio-Culture Community*.⁷

Pada KTT selanjutnya disepakatilah untuk memajukan Visi ASEAN menjadi 2015 dengan dibentuknya Cetak Biru MEA 2015 sebagai pedoman rencana kerja sampai dengan tahun 2015 yang dibangun dengan 4 pilar, yaitu:

- a. *Single Market and Production Base*
- b. *High Competitiveness*
- c. *Equitable growth*
- d. *Economic Integration to The Global Economy*.

Menjelang pembentukan Komunitas Ekonomi 2015, disepakatilah 5 sektor jasa yang dileberalisasi, yaitu Jasa kesehatan, Jasa pariwisata, e-ASEAN, Jasa Logistik dan Jasa transportasi udara.

Belum lama ini dengan berakhirnya adisusun dan disahkannya kembali Cetak Biru yang baru dengan jangka waktu sampai dengan 10 tahun ke depan. Secara keseluruhan visi dari kedua Cetak Biru masih relevan. Hal yang jelas berbeda dari pilar Ceta Biru 2015, yaitu :

- a. Ekonomi ASEAN yang terintegrasi dan kohesif
- b. ASEAN yang kompetitif dan dinamis
- c. Peningkatan konektivitas dan kerjasama sektoral
- d. ASEAN yang tangguh, inklusif dan fokus ke masyarakat
- e. ASEAN global.

Kerjasama ASEAN di Bidang Transpotasi Laut

Transportasi merupakan hal yang mendasar dan penting dalam pembangunan ekonomi dan integrasi untuk menggerakkan barang, jasa, modal dan orang. Berpedoman pada Cetak Biru

2015, kerjasama ASEAN di bidang transportasi merupakan implementasi dari salah satu pilar dari empat pilar yang dikenal dalam MEA. Pilar yang dimaksud yaitu *High Competitive*, dimana untuk menciptakan kawasan berdaya saing tinggi, salah satunya dibutuhkan transportasi yang kuat dan mampu mendukung kegiatan pengangkutan sehingga dapat bersaing dengan negara lain secara global.

Pada rapat ke-16 Menteri Transportasi ASEAN, diadopsi *Brunei Action Plan* yang merupakan pedoman bagi ASEAN dalam kerjasama dan integrasi di bidang transportasi. Implementasi dari *Brunei Action Plan* ini yaitu untuk menciptakan *ASEAN Single Shipping Market* yang merupakan pendukung dari pengembangan ASEAN menjadi *single market and base production*. Pedoman integrasi ini berjangka waktu sampai dengan akhir tahun 2015.

Setelah berakhirnya rencana kerja dalam *Brunei Action Plan* ini, dan telah dinyatakan berhasil, disusunlah pedoman yang baru untuk melanjutkan rencana yang masih belum selesai. Pedoman tersebut yaitu *ASEAN Transport Strategic Plan* atau *Kuala Lumpur Transport Strategic Plan*. Isi dari pedoman tersebut yaitu mengenai berbagai langkah yang diambil kedepannya untuk bidang transportasi laut, udara dan darat. Seperti misalnya untuk transportasi laut, mengenai pemerataan kapasitas pelabuhan dan standarisasi pelabuhan.

2. Metode

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka yang merupakan data sekunder. Dalam hal ini penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang dilakukan atau berfokus pada pada norma hukum positif baik berupa perundang-undangan, konvensi internasional ataupun perjanjian internasional. Data yang dipergunakan adalah data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer terdiri

⁷ Edy Burmansyah, 2014, *Rezim Baru ASEAN Memahami Rantai Pasokan dan Masyarakat Ekonomi ASEAN*, Pustaka Sempu, Yogyakarta, hlm. 33.

dari Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri, Kovensi Hukum Laut 1982 dan Cetak Biru Masyarakat Ekonomi ASEAN. Sedangkan untuk bahan hukum sekunder terdiri dari berbagai literatur Hukum internasional, Hukum Laut, Hukum Maritim ataupun mengenai ASEAN serta Masyarakat Ekonomi ASEAN.

3. Hasil dan Pembahasan **Eksistensi Penerapan Asas *Cabotage* di Bidang Pelayaran Pada Masa Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN**

Pengaturan mengenai asas *cabotage* mulanya terdapat dalam Undang-Undang Pelayaran nomor 21 tahun 1992 yang mengatur bahwa hanya kapal berbendera Indonesia yang boleh melakukan pelayaran dalam negeri. Undang-Undang ini masih belum memberikan sanksi yang tegas, sehingga pada saat itu masih banyak kapal asing yang beroperasi di Indonesia dengan memenuhi syarat dan keadaan tertentu.

Upaya untuk mengatasi hal tersebut, dengan keluarnya Inpres nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Setelah keluarnya Inpres ini, ditindaklanjuti dengan digantinya Undang-Undang yang lama, menjadi Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-Undang Pelayaran yang baru ini menerapkan asas *cabotage* secara lebih tegas dan ketat dengan disertai sanksi bagi pelanggarnya.

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. Ketentuan baru ini menutup kemungkinan bagi kapal asing untuk melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri, dengan demikian kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Pertumbuhan industri pelayaran dalam negeri dibuktikan dengan semakin bertambahnya jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri dan jumlah kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran dalam negeri. Data yang didapat mengenai jumlah total kapal berbendera Indonesia sampai dengan tahun 2014 yaitu, sebesar 13.120 unit kapal, sementara pada Maret 2005 jumlah kapal berbendera Indonesia hanya sebesar 6.041 unit. Peningkatan jumlah kapal yang signifikan ini terjadi setelah penerapan asas *cabotage* diberlakukan dengan tegas dan ketat atau secara konsekuen.

Peningkatan jumlah kapal berbendera Indonesia tersebut dapat terjadi karena saat ini perusahaan pelayaran nasional yang meminta surat izin untuk beroperasi harus memenuhi beberapa peraturan yang telah ditetapkan, salah satunya dengan memiliki kapal sendiri. Seiring dengan pertumbuhan jumlah kapal berbendera Indonesia, kapal asing yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia semakin berkurang. Hampir semua kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia berbendera Indonesia, kecuali untuk kapal yang digunakan untuk kegiatan lepas pantai. Perusahaan pelayaran dalam negeri masih menggunakan kapal asing dengan pertimbangan harga kapal yang mahal dan membutuhkan teknologi yang sangat canggih.

Kondisi pelayaran di dalam negeri pasca penerapan asas *cabotage* ini yang lebih konsekuen meningkatkan jumlah armada kapal nasional. Hampir seluruh pengangkutan dalam negeri dilakukan oleh kapal nasional, kecuali untuk kapal yang beroperasi di lepas pantai yang telah memenuhi syarat yang ditentukan dalam Peraturan Menteri.

Eksistensi Penerapan Asas *Cabotage* di Perairan Indonesia Pada Masa Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN

Penerapan asas *cabotage* sangat umum digunakan oleh banyak negara, khususnya untuk negara anggota ASEAN sendiri. Terlebih dalam 5 sektor jasa prioritas yang akan diliberalisasikan tidak memasukkan jasa transportasi laut pula. Implementasi dari arus bebas yang masuk dalam suatu negara tetap dengan harus memperhatikan dan menghormati kedaulatan negara.

Sebagaimana diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 yang memberikan kedaulatan secara penuh kepada negara pantai atau kepulauan atas wilayah yang masuk dalam wilayah perairannya. Asas *cabotage* yang merupakan suatu perwujudan kedaulatan negara Indonesia atas wilayah perairannya wajib untuk dihormati dan ditaati oleh semua negara.

Kemudian, untuk menghadapi MEA yang berpotensi meningkatkan transaksi ekonomi antar negara ASEAN, Indonesia merancang suatu kelanjutan dari asas *cabotage*, yaitu *Beyond Cabotage*. *Beyond Cabotage* bermakna bahwa pengangkutan barang atau jasa antar negara atau ekspor-impor, diprioritaskan untuk dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia. Rencana yang dirancang yaitu bahwa kapal nasional yang melakukan pengangkutan untuk ekspor-impor akan diberi semacam insentif. Diharapkan *Beyond Cabotage* ini dapat semakin menindaklanjuti keberhasilan asas dari *cabotage* agar semakin meningkatkan pertumbuhan perkapalan nasional.

4. Simpulan dan Saran

Asas *cabotage* tetap eksis dalam transportasi angkutan laut nasional. Liberalisasi sektor jasa yang telah disepakati bersama oleh anggota ASEAN tidak termasuk atas transportasi laut, maka asas *cabotage* bukanlah hambatan bagi implementasi MEA. Transportasi laut di wilayah perairan Indonesia sampai saat ini tetap menggunakan kapal berbendera Indonesia dan dengan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia, kecuali untuk beberapa keadaan tertentu.

Eksistensi dari asas *cabotage* ini berkembang dari waktu ke waktu, dimulai dari keluarnya Undang-Undang pelayaran yang baru yang menerapkan asas *cabotage* secara konsisten, lalu dengan adanya perencanaan mengenai kelanjutan dari penerapan asas ini yang disebut dengan *beyond cabotage*. *Beyond cabotage* merupakan upaya dari pemerintah untuk lebih meningkatkan pelayaran nasional dengan memanfaatkan peluang dari Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang membutuhkan transportasi laut untuk pengiriman barang dari atau ke luar pelabuhan Indonesia. Penerapan asas *beyond cabotage* ini diharapkan dapat lebih meningkatkan jumlah armada kapal berbendera kapal Indonesia dan memajukan industri pelayaran nasional.

Beberapa saran yang disampaikan, yaitu:

- a. Penerapan asas *cabotage* sebagai upaya untuk memberdayakan pelayaran nasional diharapkan tetap dipertahankan keberadaannya mengingat bahwa sebagian besar wilayah Indonesia merupakan perairan dan sangat membutuhkan transportasi laut sebagai penghubung antar pulau.
- b. Terlebih dengan adanya peningkatan transaksi antar negara ASEAN sebagai dampak dari MEA, membutuhkan transportasi laut untuk

menghubungkan antar pelabuhan negara anggota, maka wacana untuk menerapkan asas *beyond cabotage* sebaiknya segera diberlakukan agar dapat semakin meningkatkan pertumbuhan kapal nasional.

- c. Sebaiknya pelaksanaan asas *beyond cabotage* setelah dilakukan pertimbangan dan persiapan yang matang pula. Hal ini dimaksud untuk menghindari hal yang tidak diinginkan yang dapat merusak keberhasilan penerapan asas *cabotage* terdahulu.

5. Referensi

Buku:

C.P.F. Luhulima, 1997, ASEAN Menuju Postur Baru, Centre for Strategic And International Studies, Jakarta.

Dimiyati Hartono, 1977, Hukum Laut Internasional, Penerbit Bhratara Karya Aksara, Jakarta.

Edy Burmansyah, 2014, Rezim Baru ASEAN Memahami Rantai Pasokan dan Masyarakat Ekonomi ASEAN, Pusataka Sempu, Yogyakarta.

Etty R. Agoes, 1991, Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, Abardin, Bandung.

Frans E. Likadja, 1987, Bunga Rampai Hukum Internasional, Penerbit Binacipta, Jakarta.

Husseyh Umar M., 2015, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia, Penerbit PT. Fikahati Aneska, Jakarta.

I Wayan Parthiana, 2014, Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia, Penerbit YRAMA WIDYA, Bandung.

Sekretariat Nasional ASEAN, 1991, ASEAN Selayang Pandang, Departemen Luar Negeri RI, Jakarta.

Tumpal Rumapea, 2000, Kamus Lengkap Perdagangan Internasional, PT Gramedia, Jakarta.

Jurnal :

Rizky Aprilianto, dkk. 2014, "Implementasi Asas Cabotage dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia (studi di Direktorat Jenderal Perhubungan Kementrian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association)", Jurnal Administrasi Publik, Vol. 2, No.4, Universitas Brawijaya.

Mahmul Siregar dan M Iqbal Asnawi, 2012, Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan Dalam Perairan Indonesia dari Prespektif Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS.

Skripsi dan tesis :

Muhamad Iqbal Asnawi, 2012, Implikasi Pemberlakuan Asas Cabotage Terhadap Eksistensi Perusahaan Angkutan Laut Nasional Pada Perdagangan Bebas dalam Kerangka WTO

Yosafat Wira Pratama, 2013, Tantangan dan Peluang Indonesia dalam Pembentukan ASEAN Community 2015 di Bidang Keamanan.

Peraturan-peraturan :

Konvensi Hukum Laut 1982

ASEAN Economic Community Blueprint 2015

ASEAN Economic Community Blueprint
2025

dan/atau Barang Dalam Kegiatan
Angkutan Laut Dalam Negeri.

Brunei Action Plan

Kuala Lumpur Strategic Plan

Website :

Undang-Undang nomor 21 tahun 1992
tentang Pelayaran. Lembaran Negara
Republik Indonesia Tahun 1992
Nomor 98. Sekretariat Negara.
Jakarta.

<http://linkedin.com/pulse/mengingat-lagi-asas-cabotage-novy-rachmat?trk=prof-post&trkSplashRedir=true&forceNoSplash=true>, diakses 21 April 2016.

Undang-Undang nomor 17 tahun 2008
tentang Pelayaran. Lembaran Negara
Republik Indonesia Tahun 2008
Nomor 64. Sekretariat Negara.
Jakarta.

<http://www.reformier.com/asas-cabotage-terhadap-industri-pelayaran-minyak-dan-gas>, diakses 29 Maret 2016.

Peraturan Pemerintah nomor 20 tahun 2010
tentang Angkutan di Perairan.
Lembaran Negara Republik
Indonesia Tahun 2010 Nomor 26.
Sekretariat Negara. Jakarta.

<http://maritimeneeds.id/berhasil-atau-tidak-liberalisasi-cabotage-filipina/>,
diakses 11 April 2016

Peraturan Pemerintah 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.
Sekretariat Negara. Jakarta.

<http://ngsuyasa.wordpress.com/2014/08/28/pengenalan-dan-pelaksanaan-asas-cabotage-pelayaran-offshare-di-industri-migas-nasional/>, diakses 28 April 2016

<http://kamusbahasaindonesia.org>, diakses 11 April 2016

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 48
tahun 2011 tentang Tata Cara dan
Persyaratan Pemberian Izin
Penggunaan Kapal Asing Untuk
Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk
Kegiatan Mengangkut Penumpang
dan/atau Barang Dalam Kegiatan
Angkutan Laut Dalam Negeri

http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=6033
diakses 16 Agustus 2016

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 10
tahun 2015 tentang Perubahan Kedua
atas Peraturan Pemerintah
Perhubungan nomor PM 10 tahun
2014 tentang Tata Cara dan
Persyaratan Pemberian Izin
Penggunaan Kapal Asing Untuk
Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk
Kegiatan Mengangkut Penumpang

<http://aeccenter.kemendag.go.id/post/berita/berita-asean/ktt-asean-sepakati-lima-pilar-era-baru-masyarakat-asean-2025/> diakses 17 Agustus 2016

<http://www.pikiranrakyat.com/nasional/2016/07/25/implementasi-beyond-cabotage-akan-berdampak-positif-375723> diakses 16 Agustus 2016

<https://www.linkedin.com/pulse/20141009114006-68566951-pengaturan-cif-ekspor-langkah-konkrit-pemerintah-indonesia-mendukung-beyond-cabotage> diakses 16 Agustus 2016