

## RINGKASAN DISERTASI

### BAB I

#### PENDAHULUAN

##### A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatannya. Ia merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No.17 Tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional<sup>1</sup>.

Transportasi/angkutan di Perairan (Transportasi Maritim) adalah kegiatan pengangkutan penumpang, dan atau barang, dan atau hewan, melalui suatu wilayah perairan (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dan teritori tertentu (dalam negeri atau luar negeri), dengan menggunakan kapal, untuk layanan khusus dan umum. Wilayah Perairan terbagi menjadi<sup>2</sup>:

1. Perairan Laut: wilayah perairan laut
2. Perairan Sungai dan Danau: wilayah perairan pedalaman, yaitu: sungai, danau, waduk, rawa, banjir, kanal dan terusan.
3. Perairan Penyeberangan: wilayah perairan yang memutuskan jaringan jalan atau jalur kereta api. Angkutan penyeberangan berfungsi sebagai jembatan bergerak, penghubung jalur.

Teritori Pelayaran terbagi menjadi<sup>3</sup>:

1. Dalam Negeri: untuk angkutan domestik, dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di wilayah Indonesia;

---

<sup>1</sup> Prihartono, Bambang. 2015. *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia

<sup>2</sup> Bambang.Chandra Irawan.Bastian dan Wayan Deddy Wedha Setyanto.2015.*Konsep Tol Laut dan Implementasi 2015-2019*. Jakarta : Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.Republik Indonesia

<sup>3</sup> <http://www.itb.ac.id/news/4682.xhtml>, di akses tanggal 23 Januari 2019

2. Luar Negeri: untuk angkutan internasional (ekspor/impor), dari pelabuhan Indonesia (yang terbuka untuk perdagangan luar negeri) ke pelabuhan luar negeri, dan sebaliknya.

Angkutan dalam negeri diselenggarakan dengan kapal berbendera Indonesia, dalam bentuk<sup>4</sup>:

1. Angkutan Khusus, yang diselenggarakan hanya untuk melayani kepentingan sendiri sebagai penunjang usaha pokok dan tidak melayani kepentingan umum, di wilayah perairan laut, dan sungai dan danau, oleh perusahaan yang memperoleh ijin operasi untuk hal tersebut.
2. Angkutan Umum, yang diselenggarakan untuk melayani kepentingan umum, melalui: Pelayaran Rakyat, oleh perorangan atau badan hukum yang didirikan khusus untuk usaha pelayaran, dan yang memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia jenis tradisional (kapal layar, atau kapal layar motor tradisional atau kapal motor berukuran minimal 7GT)<sup>5</sup>, beroperasi di wilayah perairan laut, dan sungai dan danau, di dalam negeri.

Namun demikian pengaturan pengelolaan kapal tertentu menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Banyak contoh kasus terjadinya penyelewengan kebijakan dan tindakan yang mengakibatkan kecelakaan laut yang disebabkan dilanggarnya peraturan pengawasan dan standar keselamatan di atas kapal.

Di Indonesia terdapat dua kelompok besar penyelenggara transportasi maritim, yaitu oleh Pemerintah (termasuk BUMN) dan swasta. Masing-masing kelompok terbagi dua. Di pihak Pemerintah terbagi menjadi BUMN pelayaran yang menyelenggarakan transportasi umum dan BUMN non-pelayaran yang hanya menyelenggarakan pelayaran khusus untuk melayani kepentingan sendiri.

---

<sup>4</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA (Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia) Tahun 2005.

<sup>5</sup> *Ibid.*

Pihak swasta terbagi menjadi perusahaan besar dan perusahaan kecil (termasuk pelayaran rakyat). Ragam mekanisme penyaluran dana investasi pengadaan kapal ternyata sejalan dengan pembagian tersebut. Masing-masing pihak di tiap-tiap kelompok memiliki mekanisme pembiayaan tersendiri<sup>6</sup>.

Tujuan dari kajian penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri ini adalah: Mengevaluasi sistem jaringan trayek angkutan laut dalam negeri yang berlangsung saat ini dan menyusun rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang menunjang konektivitas nasional. Untuk itu kebijakan Pemerintah harus dijalankan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan didukung oleh loyalitas tentunya akan mendorong hasil yang diinginkan baik oleh Pemerintah sendiri sebagai regulator maupun demi keselamatan para penumpang dan barang.

Melihat dari paradigma diatas penulis ingin menulis disertasi dengan judul “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila”.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan yang hendak dikemukakan dalam penulisan disertasi ini adalah sebagai berikut:

1. Mengapa Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut di Indonesia Saat Ini Belum Berkeadilan Pancasila?
2. Apasaja Kelemahan-kelemahan yang Mempengaruhi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut di Indonesia Saat Ini Belum Berkeadilan Pancasila?
3. Bagaimana Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila?

---

<sup>6</sup> *Ibid.*

### **C. TUJUAN PENELITIAN**

1. Untuk Menganalisa Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut di Indonesia Saat Ini Yang Belum Berkeadilan Pancasila.
2. Untuk Menganalisis Kelemahan-kelemahan Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut di Indonesia Saat Ini Belum Berkeadilan Pancasila.
3. Untuk Merekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila.

### **D. KEGUNAAN PENELITIAN**

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini menemukan teori baru dibidang hukum khususnya “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila” yang diharapkan dapat menjadi kontribusi positif dalam upaya mengembangkan hukum dalam hal Konektivitas Transportasi Laut di Indonesia.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk mengembangkan pemikiran politik hukum tentang “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila” yang dapat menjadi sumbangsih pemikiran dalam menentukan kebijakan dan perundang-undangan bagi pemerintah dalam rangka mewujudkan tujuan Negara sesuai dengan Sila ke-5 Pancasila.

## E. KERANGKA KONSEPTUAL

### 1. Rekonstruksi

Pembaharuan atau rekonstruksi secara terminologi memiliki berbagai macam pengertian, dalam perencanaan pembangunan nasional sering dikenal dengan istilah rekonstruksi. Rekonstruksi memiliki arti bahwa “re” berarti pembaharuan sedangkan “konstruksi” sebagaimana penjelasan diatas memiliki arti suatu system atau bentuk<sup>7</sup>. Beberapa pakar mendefinisikan rekontruksi dalam berbagai interpretasi B.N Marbun mendefinisikan secara sederhana penyusunan atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali sebagaimana adanya atau kejadian semula<sup>8</sup>, sedangkan menurut James P. Chaplin Reconstruction merupakan penafsiran data psikoanalitis sedemikian rupa, untuk menjelaskan perkembangan pribadi yang telah terjadi, beserta makna materinya yang sekarang ada bagi individu yang bersangkutan<sup>9</sup>.

Salah satunya seperti yang disebutkan Yusuf Qardhawi rekonstruksi itu mencakup tiga poin penting, yaitu pertama, memelihara inti bangunan asal dengan tetap menjaga watak dan karakteristiknya. Kedua, memperbaiki hal-hal yang telah runtuh dan memperkuat kembali sendi-sendi yang telah lemah. Ketiga, memasukkan beberapa pembaharuan tanpa mengubah watak dan karakteristik aslinya. Dari sini dapat dipahami bahwa pembaharuan bukanlah menampilkan sesuatu yang benar-benar baru, namun lebih tepatnya merekonstruksi kembali kemudian menerapkannya dengan realita saat ini.<sup>10</sup>

Berdasarkan uraian diatas maka dapat peneliti simpulkan maksud rekonstruksi dalam penelitian ini adalah pembaharuan system atau bentuk. Berhubungan dengan rekonstruksi perencanaan program legislasi daerah maka yang perlu dibaharui adalah system perencanaan yang lama digantikan dengan aturan main yang baru. Rekonstruksi tersebut inilah

<sup>7</sup> Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, 2005

<sup>8</sup> B.N. Marbun, *Kamus Politik*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1996, hal.469.

<sup>9</sup> James P. Chaplin, *Kamus Lengkap Psikologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997, h.421

<sup>10</sup> Yusuf Qardhawi dalam Problematika Rekonstruksi Ushul Fiqih, *Al-Fiqh Al-Islâmî bayn Al-Ashâlah wa At-Tajdîd*, Tasikmalaya, 2014, h. 56

yang nantinya akan menjadi pedoman atau panduan dalam perencanaan pembuatan rancangan peraturan daerah.

## **2. Keadilan Pancasila**

Keadilan untuk masyarakat majemuk seperti Indonesia belum juga dapat disepakati. Persoalannya adalah bentuk keadilan tidak sejalan dengan pemahaman dan penilaian tentang keadilan. Keadilan merupakan suatu hal yang sangat sulit untuk diwujudkan. Keadilan merupakan dambaan bagi manusia untuk mendapatkan suatu kehidupan yang layak, yang terpenuhinya hak-hak mereka dalam menjalani kehidupan. Dalam menjalankan kehidupan, manusia merupakan makhluk sosial yang tidak lepas dari kelemahan dan kekurangan. Kelemahan dan kekurangan inilah yang menyebabkan keadilan itu sulit untuk diwujudkan karena keadilan adalah milik Tuhan Yang maha Esa<sup>11</sup>.

Sebagai bangsa yang majemuk, Indonesia mempunyai banyak suku bangsa, ras dan agama. Hal ini yang menyebabkan sulitnya mewujudkan keadilan yang diinginkan oleh bangsa yang majemuk seperti yang terjadi di Indonesia, karena definisi dari adil banyak ditafsirkan berbeda antara penafsiran oleh suku bangsa yang satu dengan suku bangsa yang lain. Akan tetapi bangsa Indonesia merupakan bangsa yang hidup dengan banyaknya budaya yang dapat memunculkan aturan-aturan hukum adat, kearifan lokal, dan kebiasaan yang menjadi pedoman atau landasan bagi terwujudnya keadilan.

Aturan hukum adat, kearifan lokal, dan kebiasaan tersebut, terangkum ke dalam suatu bingkai hukum nasional yang dijadikan hukum positif yang berlaku bagi semua suku bangsa dan budaya di Indonesia. Norma-norma hukum dan kaidah-kaidah hukum yang diperoleh dari suku bangsa, budaya dan agama yang ada di Indonesia, kemudian diwujudkan sebagai landasan hukum tertinggi bangsa Indonesia dalam mewujudkan keadilan hukum yang diinginkan oleh masyarakat. Landasan atau dasar hukum tertinggi bangsa Indonesia adalah Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

---

<sup>11</sup> 10.5281/zenodo.1171049

Pancasila adalah pandangan hidup bangsa Indonesia yang telah dimurnikan dan dipadatkan menjadi dasar falsafah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pandangan hidup yaitu pandangan dunia atau *way of life*, yaitu bagaimana cara menjalani kehidupan. Sebagai falsafah hidup atau pandangan hidup, Pancasila mengandung wawasan dengan hakekat, asal, tujuan, nilai, dan arti dunia seisinya, khususnya manusia dan kehidupannya, baik secara perorangan maupun sosial.

### 3. Regulasi Transportasi Laut Indonesia

Pada tahun 1985 diterbitkan Instruksi Presiden Nomor 4 yang bertujuan meningkatkan ekspor nonmigas dan menekan biaya pelayaran dan pelabuhan. Pelabuhan yang melayani perdagangan luar negeri ditingkatkan jumlahnya secara drastis, dari hanya 4 menjadi 127. Untuk pertamakalinya pengusaha pelayaran Indonesia harus berhadapan dengan pesaing seperti *feeder operator* yang mampu menawarkan biaya lebih rendah. Liberasi berlanjut pada tahun 1988 ketika pemerintah melonggarkan proteksi pasar domestik. Sejak itu, pendirian perusahaan pelayaran tidak lagi disyaratkan memiliki kapal berbendera Indonesia. Jenis ijin pelayaran dipangkas, dari lima menjadi hanya dua. Perusahaan pelayaran memiliki fleksibilitas lebih besar dalam rute pelayaran dan penggunaan kapal (bahkan penggunaan kapal berbendera asing untuk pelayaran domestik). Secara *de facto*, prinsip *cabotage* tidak lagi diberlakukan.

Pada tahun itu pula diberlakukan keharusan men-*scrap* kapal tua dan pengadaan kapal dari galangan dalam negeri. Undang-Undang Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992, semakin memperkuat pelonggaran perlindungan tersebut. Berdasarkan UU21/92 perusahaan asing dapat melakukan usaha patungan dengan perusahaan pelayaran nasional untuk pelayaran domestik. Melalui Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999, Pemerintah berupaya mengubah kebijakan yang terlalu longgar, dengan menetapkan kebijakan sebagai berikut:

1. Perusahaan pelayaran nasional Indonesia harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 175 GT.

2. Kapal berbendera asing diperbolehkan beroperasi pada pelayaran domestik hanya dalam jangka waktu terbatas (3 bulan).
3. Agen perusahaan pelayaran asing kapal harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5,000 GT.
4. Di dalam perusahaan patungan, perusahaan nasional harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5,000 GT (berlipat dua dari syarat deregulasi 1988 yang 2,500). Pengusaha agen kapal asing memprotes keras, sehingga pemberlakuan ketentuan ini diundur hingga Oktober 2003.
5. Jaringan pelayaran domestik dibagi menjadi 3 jenis trayek, yaitu utama (main route), pengumpan (feeder route) dan perintis (pioneer route). Jenis ijin operasi pelayaran dibagi menurut jenis trayek tersebut dan jenis muatan (penumpang, kargo umum, dan kontener).

Rangkaian regulasi dan deregulasi tersebut di atas menjadi salah satu faktor terhadap kondisi dan masalah yang dihadapi sektor transportasi maritim Indonesia, dari waktu ke waktu.

#### **a. Profil Armada Transportasi Maritim Di Indonesia**

Dari sisi besaran DWT, kapasitas kapal konvensional dan tanker mendominasi armada pelayaran yang uzur (umur rata-rata kapal Indonesia 21 tahun, 2001, dibandingkan dengan Malaysia yang 16 tahun, 2000, atau Singapura yang 11 tahun, 2000). Meskipun demikian, justru pada kapasitas muatan *dry-bulk* dan *liquid-bulk* pangsa pasar domestik armada nasional paling kecil. Pada umumnya, kapal Indonesia mengangkut kargo umum, tapi sekitar setengah muatan *dry-bulk* dan *liquid-bulk* diangkut oleh kapal asing atau kapal sewa berbendera asing. Secara keseluruhan armada nasional meraup 50% pangsa pasar domestik. Sekitar 80% *liquid-bulk* berasal dari P.T. Pertamina. Penumpang angkutan laut bukan feri terutama dilayani oleh PT Pelni yang mengoperasikan 29



kapal (dalam lima tahun terakhir, PT Pelnindo menambah 10 kapal). Perusahaan swasta juga membesarkan armada dari 430 (1997) menjadi 521 unit (2001).

Armada Pelayaran Rakyat, yang terdiri dari kapal kayu (misalnya jenis Phinisi, seperti yang banyak berlabuh di pelabuhan Sunda Kelapa) membentuk mekanisme industri transportasi laut yang unik. Kapal-kapal yang berukuran relatif kecil (tapi sangat banyak) melayani pasar yang tidak diakses oleh kapal berukuran besar, baik karena alasan finansial (kurang menguntungkan) atau fisik (pelabuhan dangkal). Industri pelayaran rakyat berperan sangat penting dalam distribusi barang ke dan dari pelosok Indonesia. Armada pelayaran rakyat mengangkut 1.6 juta penumpang (sekitar 8% penumpang bukan feri) dan 7.3 juta MetricTon barang (sekitar 16% kargo umum). Tapi kekuatan armada ini cenderung melemah, terlihat dari kapasitas 397,000 GRT pada tahun 1997 menjadi 306,000 GRT pada tahun 2001. (Sumber data: Stramindo, berdasarkan statistik DitjenHubLa).

## **b. Tol Laut Indonesia**

### 1) Pengertian Tol Laut

Tol Laut merupakan konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo. Program ini bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok.

Sekalipun sudah beberapa kali diungkap oleh Jokowi, orang masih sering salah arti dengan maksud “tol laut” itu. Banyak orang mengira bahwa membangun “tol laut” adalah jalan tol di atas laut. Ternyata bukan itu. Sebenarnya yang dimaksud “tol laut” ala Jokowi adalah sebagai berikut:

1. “Tol laut” adalah menyiapkan kapal-kapal besar sebagai alat distribusi barang, mulai dari Pulau Sumatera hingga Papua.

2. “Tol laut” berarti juga menyediakan pelabuhan-pelabuhan dalam sebagai tempat kapal-kapal besar itu. Berarti, ide membuat “tol laut” turut mengupayakan revitalisasi pelabuhan di Indonesia.



## 2) Dampak Tol Laut Bagi Industri Kapal Indonesia

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan lebih dari 17.500 pulau besar dan kecil dengan panjang garis pantai 80.000 km, sebagai negara kepulauan yang luas, industri sektor maritim (pelayaran, perkepalan, perikanan, lepas pantai dan energy kelautan) semestinya mejadi tulang punggung perekonomian Negara Kesatuan Republik Indonesia ini. Posisi Indonesia sangat strategis dengan berada persilangan rute perdagangan Internasional, tetapi Indonesia belum dapat memanfaatkan peluang tersebut.

Peran pelabuhan sangat penting dalam kondisi geografis Indonesia ini, pelabuhan menjadi sarana penting dalam menghubungkan dan menerima segala muatan antar pulau maupun dunia. Namun Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan kurang dari standar. Dari 134 negara, menurut Global Competitiveness Report 2009-2010, daya saing pelabuhan di Indonesia berada di peringkat ke-95, sedikit meningkat dari posisi 2008 yang berada di urutan ke-104. Namun, posisi Indonesia itu kalah dari Singapura, Malaysia, dan Thailand. Kelemahan pelabuhan di Indonesia terletak pada kualitas infrastruktur dan suprastruktur.

Setelah terpilihnya Presiden RI Joko Widodo kemaritiman Indonesia mendapat angin segar dan ada peluang untuk meningkatkan industri maritim. Dalam acara debat capres yang ditayangkan secara live di salah satu stasiun televisi swasta Capres Joko Widodo mengatakan untuk membangun tol laut demi meningkatkan perekonomian Indonesia melalui sektor maritim ini. Tol laut merupakan solusi Joko Widodo untuk membuat Indonesia kembali menjadi macan Asia dengan peningkatan ekonomi melalui maritim, juga menjawab keluhan masyarakat Papua dan pengusaha mengenai tingginya harga pokok di Papua. Harga BBM, sembako dan lainnya yang rata-rata 50-100% meningkat dari harga aslinya terutama dibandingkan dengan harga di pulau Jawa.

Tol laut merupakan transportasi berciri masal di lima pulau besar, (Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, Papua dan Jawa), di pastikan akan berdampak pada penurunan persentasi konsumsi BBM di sektor transportasi, saat ini 40,58 persen total konsumsi BBM nasional ada disektor transportasi. Tol laut diyakini akan menekan biaya pengangkutan, sehingga di satu sisi meningkatkan keunggulan kompetitif produk ekspor, di sisi lain memperkecil kesenjangan harga barang konsumsi antar kota se-Indonesia, tol laut juga bermanfaat sebagai kekuatan sosial untuk mempertahankan keutuhan NKRI, dengan tol laut tidak akan ada jarak antar pulau bahkan di daerah perbatasan sekali pun.

Rencananya Sorong merupakan pintu masuk utama tol laut yang ada di Papua, karena letak Sorong yang strategis dan kondisi geografisnya, pesisir Sorong memiliki kedalaman laut lebih dari 12 m dan letaknya tidak jauh dari laut bebas yang membuat kapal besar internasional dapat berlabuh di pelabuhan Sorong. Ada juga dua alternatif pelabuhan di Papua yakni Biak dan Mimika. Kedua daerah tersebut memiliki pelabuhan yang sangat strategis, hanya perlu pembenahan infrastruktur. Dengan hadirnya tol laut akan mempermudah sarana prasarana di Papua dan Papua Barat.

Tol Laut juga akan berdampak positif pada pembangunan di Papua, sehingga membuat tidak adanya perbedaan harga anatara Papua dengan pulau lain. Jika infrastruktur Papua telah diatas standar maka investor asing tidak

menuntut kemungkinan akan menanam modal atau membangun perusahaannya di Papua, membuat semakin banyaknya lowongan pekerjaan yang akan terbuka.

Bagi industri kapal di pastikan akan mendapatkan pesanan lebih besar lagi dengan tol laut. Mengingat kapal merupakan sarana pokok dalam program ini. Melihat Inpres Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dimana menggunakan asas kabotase diterapkan secara konsisten. Asas kabotase merupakan kegiatan angkutan laut dalam negeri menggunakan bendera negara tersebut dan awak kapal merupakan berkewarganegaraan setempat, diperkuat dengan Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang mengharuskan angkutan laut dalam negeri menggunakan kapal bendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan Indonesia dan oleh awak kapal berkebangsaan Indonesia.

Penerapan asas kabotase berdampak pada kapal laut nasional telah tumbuh pada Maret 2005 sekitar 6.041 tumbuh 100% menjadi sekitar 12.000 unit pada Maret 2013, 70% kapal laut berasal dari impor kapal bekas dan lebih separuh relatif berusia tua (> 20 tahun). As Dampak signifikan pengibaran benderan Indonesia sangat terlihat, tetapi mayoritas kapal bersal dari kapal bekas asing. Fenomena ini terjadi ketika tol laut belum terlaksana bahkan belum terucap dari mulut Presiden RI Joko Widodo.

Kenarikan lebih signifikan akan lebih terjadi ketika tol laut telah dilaksanakan dengan efektif, maka banyak perusahaan lebih meningkatkan armada lautnya demi kualitas perusahaan.

Melihat telah diterbitkannya Inpres No 2 tahun 2009 maka semua belanja pemerintah wajib menggunakan produk dalam negeri. Prosedur pemberlanjauan ini juga diatur dalam Keppres No. 80 tahun 2003 dan Perpres No. 54 tahun 2010. Regulasi-regulasi ini menjadi landasan yang positif bagi industri kapal dalam negeri untuk memperluas perusahaan perkapalan domestik dan memperkuat industri perkapalan baik pengembangan kapal baru ataupun perbaikan kapal, ketika tol laut sudah berjalan efektif yang mana kapal merupakan sarana pokok pada program tol laut ini. Peningkatan produksi kapal domestik akan semakin

meningkat, karena banyaknya kebutuhan yang mengharuskan perusahaan kapal menambah armadanya.

Kebijakan baru lainnya yang membuat industri kapal akan meningkat secara signifikan dari dampak tol laut adalah pelarangan impor kapal bekas. Kementerian Kelautan dan Perikanan memastika Peraturan Meteri untuk larangan impor kapal bekas untuk menyetop impor kapal bekas, upaya kapal dalam negeri juga diupayakan melalui program *Beyond Cabotage*. Perumusan kebijakan ini oleh Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perdagangan bersama-sama Dewan Pimpinan Pusat INSA untuk meningkatkan muatan pelayaran nasional dalam perdagangan internasional.

Pemerintah benar-benar ingin memanfaatkan program tol laut Jokowi, dibuktikannya dengan menciptakan Kawasan Industri Maritim. Pemerintah terus meningkatkan sejumlah fasilitas dan infrastruktur demi menarik investor. Sejalan dengan Kebijakan Industri Nasional, peluang pengembangan industry kapal nasional sangat besar dengan adanya program Bapak Joko Widodo ini. Kebutuhan kapal dalam negeri diprediksi akan semakin banyak, sebagai kapal transportasi penumpang antar pulau atau sebagai kapal logistic antar pulau. Program tol laut ini juga membuat pengamanan laut yang semakin ketat dari pihak berwajib, sehingga sistem pertahanan (alusista) seperti kapal perang dan semacamnya sangat dibutuhkan dan pasti akan bertambah jumlahnya. Perusahaan kapal dalam bidang alusista akan semakin banyak produksi demi memenuhi pesanan TNI/POLRI.

Secara ekonomi , jika terlaksananya program tol laut maka industri perkapalan akan sangat diuntungkan, apalagi dengan adanya regulasi Asas Cabotage pada Ipres No. 5 Tahun 2005 yang mewajibkan muatan dalam negeri diangkut oleh kapal bendera merah putih. Dalam hal ini TNI/POLRI jugs dituntut bekerja ekstra demi keamanan dan kedaulatan NKRI, karena tidak menuntut kemungkinan para pihak tidak bertanggung jawab mencari celah dari landasan hukum yang ada.

### 3) Pembangunan Tol Laut Sebagai Penunjang Pereknomian Indonesia

Selama ini, banyak orang memandang laut sebagai pemisah daratan. Perspektif dari kacamata daratan telah membuat kita terasing dan kurang memanfaatkan kekuatan dan kelebihan laut. Padahal, menggeser cara pandang ini membuat kita dapat melihat Indonesia sebagai satu kesatuan, bukan sekadar pulau-pulau terpisah.

Pemahaman tersebut yang memunculkan gagasan tentang tol laut, untuk menegaskan kembali Indonesia sebagai bangsa maritim. Tol laut yang dimaksud adalah membangun transportasi laut dengan kapal atau sistem logistik kelautan, yang melayani tanpa henti dari Sabang hingga Merauke.

Tujuannya menggerakkan roda perekonomian secara efisien dan merata. Nantinya akan ada kapal-kapal besar yang bolak-balik di laut Indonesia, sehingga biaya logistik menjadi murah. Itulah sebabnya, tol laut menjadi salah satu program prioritas Presiden Jokowi untuk mengembangkan sektor kemaritiman. Salah satu faktor penunjangnya adalah kebutuhan akan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) untuk memberi jalan bagi kapal-kapal besar yang melintasi rute dari Sabang sampai Merauke. Sebuah jalur yang membentang sejauh 5.000 kilometer atau seperdelapan keliling bumi.



“Kita bangun 24 pelabuhan, di antaranya *deep sea port* di Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Sorong. Ada empat sudah berjalan, Presiden sudah melakukan *ground breaking* di Kuala Tanjung dan 2018 mulai beroperasi,” papar Indroyono Soesilo, Menko Kemaritiman awal Februari lalu.

Dari lima pelabuhan tersebut, hanya Pelabuhan Sorong yang belum dimulai saat ini. Pelabuhan Sorong diharapkan sebagai penopang kawasan ekonomi khusus yang akan ditetapkan di wilayah Papua Barat. Selain pelabuhan, di wilayah tersebut akan dibangun industri galangan kapal, industri perikanan, pembangkit listrik, serta pengembangan wisata bahari di Raja Ampat.

Menko Indroyono menyebutkan angka US\$7 miliar atau setara Rp75 triliun sebagai anggaran yang dibutuhkan pemerintah untuk membangun lima pelabuhan besar pendukung program tol laut Presiden Jokowi. Nantinya tol laut tersebut akan terintegrasi dengan infrastruktur di darat dan udara. “Sehingga biaya transportasi jadi murah, distribusi logistik jadi murah dan harga-harga yang berkaitan dengan kebutuhan pokok juga turun dengan signifikan,” ujarnya.

Sebagai negara kepulauan, tol laut memang menjadi andalan masyarakat di daerah-daerah terpencil. Meskipun mempunyai komoditas yang berpotensi, namun karena tak ada kapal yang melayari banyak potensi daerah-daerah tersebut yang tidak muncul ke permukaan. Tol laut bakal memunculkan pusat-pusat pertumbuhan baru sebagai sebuah *multiplier effect*.

Lebih dari sekedar rencana Menteri Perhubungan Ignasius Jonan telah meresmikan KMP Mutiara Persada III sebagai kapal jalur tol laut perdana di Pelabuhan Panjang, awal Mei tahun ini.

Kapal ro-ro (*roll on roll off*) yang melayani trayek tetap pelayaran Pelabuhan Panjang-Tanjung Perak Surabaya itu, akan beroperasi setiap tiga hari satu kali. “Ini untuk mengurangi beban jalan raya, bahwa biaya logistik harus turun, salah satunya kalau diterjemahkan bisnis multi moda. Yakni menggunakan darat, laut, udara, dan kereta api,” kata Jonan.

Gagasan tol laut adalah upaya untuk mewujudkan Nawacita pertama yakni memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan Nawacita ketiga, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selain itu tol laut juga menjadi penegasan,

bahwa negara memang benar hadir ke seluruh daerah lewat kapal-kapal yang menyambangi di wilayah tersebut.

## **F. KERANGKA TEORI**

### **1. Teori Keadilan Pancasila sebagai *Grand Theory***

#### **a. Pancasila Sebagai Ideologi Bangsa (*Rechtsidee*)**

Pancasila sebagai ideologi bangsa yang artinya Pancasila merupakan kumpulan atau seperangkat nilai yang diyakini kebenarannya oleh pemerintah dan rakyat Indonesia dan digunakan oleh bangsa Indonesia untuk menata dan mengatur masyarakat Indonesia atau berwujud ideologi yang dianut oleh bangsa Indonesia secara keseluruhan, bukan milik perseorangan atau golongan tertentu atau masyarakat tertentu saja, namun milik bangsa Indonesia secara keseluruhan.<sup>12</sup> Pada hakekatnya, Pancasila tidak lain adalah hasil olah pikir dan nilai-nilai asli bangsa Indonesia berkat kemampuannya dalam menghadapi kemajuan dan tantangan jaman.

Pancasila berisikan gagasan untuk menjawab sejumlah persoalan dasar sebuah bangsa yang hendak merdeka sekaligus pula gagasan yang berhasil dirumuskan ini menjadi gagasan bersama dalam arti diterima sebagai bentuk kesepakatan di atas gagasan-gagasan lain tentang kehidupan berbangsa dan bernegara. Membentuk suatu ideologi mencerminkan cara berpikir bangsa Indonesia, namun juga membentuk bangsa Indonesia menuju cita-cita yang hendak dicapai. Oleh sebab itu, ideologi bukanlah sebuah pengetahuan teoretis belaka tetapi merupakan sesuatu yang dihayati menjadi sebuah keyakinan akan sebuah gagasan.

Ideologi Pancasila adalah satu pilihan yang jelas membawa komitmen bagi bangsa Indonesia untuk mewujudkannya. Oleh karena itu, semakin mendalam kesadaran ideologis setiap bangsa Indonesia akan berarti tinggi pula rasa komitmennya untuk melaksanakannya. Komitmen itu tercermin dalam sikap setiap orang Indonesia yang meyakini ideologinya sebagai ketentuan yang pasti dan harus ditaati dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. A. Hamid S. Attamimi dalam karangannya yang berjudul "*Pancasila*

---

<sup>12</sup> [guslossy.xtgem.com/Pancasila+sbg+Ideologi+Nasional](http://guslossy.xtgem.com/Pancasila+sbg+Ideologi+Nasional).



*Cita Hukum dalam Kehidupan Hukum Bangsa Indonesia*” membahas Pancasila dari sudut filsafat hukum. Ia sengaja tidak memakai istilah ideologi dalam karangannya, karena menurutnya istilah cita hukum (*rechtsidee*) lebih tepat, karena ideologi mempunyai konotasi program sosial politik yang cenderung menempatkan lain-lainnya termasuk hukum, sebagai alatnya dan oleh karena itu berada dalam subordinasinya. Cita hukum itu tidak lain adalah Pancasila sebagai pokok-pokok pikiran yang mewujudkan cita hukum bangsa Indonesia<sup>13</sup>.

#### **b. Pancasila Sebagai Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)**

Sebagai dasar Negara, Pancasila merupakan pedoman bagi kehidupan berbangsa dan bernegara di Indonesia. Sebagai pedoman kehidupan berbangsa dan bernegara, Pancasila tidak dapat lepas dari NKRI begitu juga NKRI tidak dapat lepas dari Pancasila. NKRI tidak akan terwujud jika tidak ada pedoman yang disebut Pancasila. Pancasila merupakan harga mati bagi bangsa Indonesia yang menjadi pedoman kehidupan berbangsa dan bernegara. Sebagai pedoman kehidupan berbangsa dan bernegara, tentunya sikap dan perilaku bangsa Indonesia harus mencerminkan nilai-nilai yang bersumber dari Pancasila.

Nilai-nilai yang terkandung di dalam Pancasila harus direalisasikan ke dalam kehidupan nyata yaitu kehidupan berbangsa dan bernegara di Indonesia. Pancasila dan NKRI ibarat mata uang yang tidak dapat dipisahkan, menjadi satu kesatuan yang utuh dalam terlaksananya kehidupan berbangsa dan bernegara yang bermartabat, menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dan menjunjung tinggi nilai keadilan. Oleh sebab itu, nilai-nilai Pancasila dapat terwujud nyata dalam kehidupan berbangsa dan bernegara melalui adanya Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Negara kesatuan adalah negara berdaulat yang diselenggarakan sebagai satu kesatuan tunggal yaitu pemerintah pusat merupakan kekuasaan yang tertinggi dan satuan-satuan subnasionalnya hanya menjalankan kekuasaan-kekuasaan yang dipilih oleh pemerintah pusat untuk didelegasikan. Bentuk pemerintahan kesatuan

---

<sup>13</sup> Attamimi, A. Hamid S. *Loc.Cit.*

diterapkan oleh banyak negara di dunia<sup>14</sup>. Negara Kesatuan Republik Indonesia tidak dapat dipisahkan dari Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945, karena dengan proklamasi, bangsa Indonesia berhasil mendirikan negara sekaligus menyatakan kedaulatannya bahwa sejak saat itu telah lahir negara baru yaitu Negara Kesatuan Republik Indonesia. Negara Kesatuan Republik Indonesia yang lahir pada tanggal 17 Agustus 1945 belum lengkap menjadi negara karena belum mempunyai dasar atau *staatsfundamentalnorm*.

Pada tanggal 18 Agustus 1945 PPKI telah menetapkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 sebagai dasar negara dan tujuan negara. Para pendiri bangsa *Founding fathers/mothers* sepakat memilih bentuk negara kesatuan karena bentuk negara kesatuan itu dipandang paling cocok bagi bangsa Indonesia yang memiliki berbagai keanekaragaman suku bangsa dan agama untuk mewujudkan paham negara. Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara yang dibentuk berdasarkan semangat kebangsaan oleh seluruh bangsa Indonesia yang bertujuan untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial yang sesuai dengan preambule Undang-Undang Dasar 1945.

Negara Indonesia ialah negara kesatuan, yang berbentuk republik. Hal ini sesuai dengan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Kemudian pada BAB XVI Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 37 ayat (5) berbunyi “Khusus mengenai bentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia tidak dapat dilakukan perubahan”. Melihat pasal tersebut, maka NKRI atau Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah disepakati dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 tidak dapat dirubah.

Sebagai negara hukum yang mempunyai norma dasar yaitu Pancasila, Indonesia merupakan negara kesatuan yang tunduk dan patuh terhadap hukum. Peraturan perundang-undangan yang berlaku di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia harus tunduk dan patuh terhadap norma dasar

---

<sup>14</sup> [id.m.wikipedia.org/wiki/Negara\\_kesatuan](http://id.m.wikipedia.org/wiki/Negara_kesatuan).

*fundamentalnorm* bangsa Indonesia yaitu Pancasila. Pancasila sebagai dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan suatu kesepakatan yang tidak dapat dirubah. Pancasila tidak bisa lepas dari Negara Kesatuan Republik Indonesia, sebaliknya juga begitu, Negara Kesatuan Republik Indonesia tidak bisa lepas dari Pancasila sebagai *staatfundamentalnorm* bangsa Indonesia. Sebagai negara kesatuan yang berbentuk republik, negara Indonesia harus tunduk pada norma dasar yaitu Pancasila. Segala perilaku moral dan etika bangsa harus sesuai dengan Pancasila, karena Pancasila tidak bisa lepas dari Negara Kesatuan Negara Republik Indonesia.

### c. Karakteristik Keadilan Pancasila

Pancasila mempunyai karakter atau sifat yang fleksibel dan mampu memberikan tuntutan jaman dalam mengikuti globalisasi perubahan jaman. Di dalam pembahasan persoalan keadilan yang muncul di dalam masyarakat, Pancasila mampu memberikan jawaban untuk permasalahan itu. Pancasila mampu memberikan nilai-nilai keadilan sebagai pembaharuan hukum di Indonesia. Pembaharuan hukum di Indonesia sangat diperlukan karena masih banyaknya persoalan-persoalan baru yang belum dapat dijangkau oleh hukum. Persoalan-persoalan tersebut seyogyakan diselesaikan sengan satu visi, misi, tujuan dan persepsi tentang Pancasila dalam melakukan pembaharuan hukum di Indonesia. Selain persoalan-persoalan baru yang belum terselesaikan, persoalan lama juga menjadi permasalahan yang juga dianggap *urgent* untuk segera diselesaikan, mengingat hukum selalu hadir dalam kehidupan masyarakat untuk memberikan kepastian, keadilan dan manfaat.

Pada era reformasi saat ini, bahwa Pancasila ikut dalam pandangan bagian dari pengalaman masa lalu yang dianggap buruk. Sebagai suatu konsep politik, Pancasila pada jaman orde baru pernah dipakai sebagai legitimasi ideologi dalam membenarkan negara orde baru dengan segala tujuannya. Persoalan ini kemudian menjadikan Pancasila terlupakan. Jadi sangat sulit untuk dielakkan jika muncul pendeskreditan atas Pancasila dimasa kini. Pancasila ikut disalahkan dan menjadi sebab kehancuran serta menjadi dasar utama dalam melakukan kesalahan dengan berkaca pada pemerintahan orde baru.

Banyak orang enggan berbicara Pancasila dan merasa tidak perlu untuk membicarakannya. Bahkan bisa jadi orang yang berbicara Pancasila dianggap ingin kembali ke masa lalu. Namun beranjak dari itu, tentunya kita harus mencermati lebih spesifik lagi arti penting dari Pancasila. Di dalam substansi Pancasila terkandung nilai-nilai yang positif yang mampu memberikan perubahan bagi bangsa ini. Nilai-nilai positif ini mampu memberikan landasan bagi terciptanya suatu keadilan bagi bangsa Indonesia. Relevansi dengan keadilan maka nilai keadilan yang terkandung di dalam Pancasila dapat menjadi landasan dasar bagi terbentuknya hukum yang berkemanusiaan yang adil dan beradab serta berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Kemanusiaan yang adil dan beradab merupakan dasar dari perlindungan hak asasi yaitu memanusiaikan manusia secara beradab tanpa mengurangi haknya sedikitpun. Sedangkan keadilan sosial merupakan keadilan yang digunakan untuk membedakan keadilan sosial dengan konsep keadilan dalam hukum. Keadilan sosial juga merupakan salah satu sila dalam Pancasila yaitu sila kelima dari Pancasila yang dirumuskan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 alinea keempat.

Dalam sila kedua dan sila kelima tersebut tertuang nilai-nilai tujuan Negara untuk menciptakan keadilan dalam konteks kehidupan bersama. Makna dari sila kedua dan sila kelima mengandung makna keadilan yang berupa nilai, tentunya harus diwujudkan dalam kehidupan bersama. Keadilan tersebut didasari dan dijiwai oleh hakekat keadilan sosial yaitu keadilan dalam hubungan manusia dengan dirinya sendiri, hubungan manusia dengan sesama, hubungan manusia dengan bangsa dan negaranya kemudian yang terakhir adalah hubungan manusia dengan Tuhannya. Walaupun banyak pendapat yang memberikan persepsi yang sama antara keadilan sosial dan Marxisme, akan tetapi sesuai dengan fleksibilitas Pancasila, ideologi ini sudah tidak dapat diaktualisasikan pada era reformasi seperti sekarang ini. Keadilan sosial pada era reformasi merupakan keadilan bagi masyarakat karena sosial bukan merupakan ideologi Marxisme. Sosial merupakan hal yang berkaitan dengan masyarakat bukan merupakan ideologi Marxisme seperti yang diagung-agungkan oleh komunis.

Pancasila sebagai akar dari cita hukum bangsa Indonesia memberikan konsekuensi bahwa dalam dinamika kehidupan berbangsa dan bernegara, sebagai pandangan hidup yang dianut akan memberikan arah pada pikiran dan tindakan. Cita hukum adalah gagasan, karsa, cipta dan pikiran berkenaan dengan hukum atau persepsi tentang makna hukum, yang dalam intinya terdiri atas tiga unsur yakni keadilan, kehasil-gunaan atau manfaat dan kepastian hukum. Cita hukum terbentuk dalam pikiran dan sanubari manusia sebagai produk berpadunya pandangan hidup, keyakinan keagamaan dan kenyataan kemasyarakatan. Sejalan dengan itu maka, Ilmu hukum dan hukum Indonesia seyogyanya bertumpu dan mengacu pada cita hukum tersebut.

Karakteristik keadilan Pancasila jika dianalisis dengan *Theory of Justice* John Rawls memiliki keasamaan dengan pendapat Aristoteles. Kesamaan pendapat ini yaitu keadilan harus dipahami sebagai kesamaan. Manusia sebagai makhluk sosial harus memperoleh kesamaan di dalam hukum ataupun keasamaan dalam memperoleh keadilan. Pandangan Rawls memposisikan adanya situasi yang sama dan sederajat antara tiap-tiap individu di dalam masyarakat. Tidak ada pembedaan status, kedudukan atau memiliki posisi lebih tinggi antara satu dengan yang lainnya, sehingga satu pihak dengan lainnya dapat melakukan kesepakatan yang seimbang. Pandangan Rawls tersebut diyakinkan dengan ajaran Plato mengenai penggunaan hukum sebagai sarana keadilan yaitu berangkat dari idealismenya tentang "negara ideal" dimana tiap orang berkesempatan menikmati keadilan dalam arti setiap orang mempunyai hak yang sama dalam memperoleh keadilan.

Dalam teorinya Rawls bermaksud mengembangkan suatu tatacara yang akan menghasilkan asas-asas keadilan : "Asas-asas keadilan itu menurut Rawls dapat ditentukan dengan semacam proses perjanjian di antara anggota-anggota masyarakat dengan mengindahkan antara lain kerjasama manusia, moralitas yang minimal, rasa keadilan, pilihan rasional, dan apa yang dinamakan *primary goods* (hal-hal utama yang ingin diperoleh setiap orang)".<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Glenn R. Negley, "Justice", dalam Louis Shores, ed., *Collier's Encyclopedia*, Volume 13, Crowell\_Co- llier, 1970

Berdasarkan tata cara yang demikian itu Rawls menyimpulkan bahwa 2 (dua) asas keadilan akan disetujui secara bulat oleh anggota-anggota masyarakat, yaitu:

1. Setiap orang hendaknya memiliki suatu hak yang sama atas sistem menyeluruh yang terluas mengenai kebebasan-kebebasan dasar (*basic liberties*)
2. Perbedaan sosial dan ekonomi hendaknya diatur sedemikian hingga.
  - a. memberikan manfaat yang terbesar bagi mereka yang berkedudukan paling menguntungkan.
  - b. bertalian dengan jabatan dan kedudukan yang terbuka bagi semua orang berdasarkan persamaan kesempatan yang layak<sup>16</sup>.

Prinsip keadilan yang pertama menyangkut distribusi dari kebebasan dasar yang sama bagi setiap orang dalam arti kesamaan. Kebebasan dasar yang utama adalah Hak Asasi Manusia yang wajib diberikan secara sama untuk setiap orang. Prinsip keadilan pertama ini sesuai dengan kemanusiaan yang adil dan beradab sila kedua dari Pancasila. Prinsip keadilan yang kedua berkaitan dengan jabatan, kedudukan sosial, penghasilan dan kekayaan. Dalam hal ini Rawls menganut asas perbedaan, dalam arti kedudukan sosial tidak bisa disamaratakan akan tetapi pembagian keadilan sesuai dengan jasa atau kedudukan bagi individu orang tersebut. Hal ini sesuai dengan prinsip keadilan distributif.

Pandangan Rawls tentang dua prinsip diatas sesuai dengan prinsip keadilan Aristoteles yakni jika satu dengan yang lain mempunyai persamaan harus diperlakukan sama, jika berbeda harus pula diperlakukan beda, akan tetapi dalam porsi yang sama dalam konteks keadilan. Teori keadilan Aristoteles tersebut berdasar pada prinsip persamaan (*equality*). Prinsip persamaan tersebut sesuai dengan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Seluruh rakyat Indonesia mengartikan bahwa pemberian hak yang sama kepada seluruh rakyat Indonesia sesuai asas persamaan. Kedua prinsip Rawls diatas kemudian digunakan sebagai pranata hukum dalam menciptakan kepastian yang berkeadilan serta mendistribusikan manfaat.

---

<sup>16</sup> *Ibid.*

Karakteristik keadilan Pancasila yaitu memanusiakan manusia secara adil dan beradab sesuai hak asasinya. Hak Asasi Manusia telah melekat semenjak manusia di dalam kandungan. Hak Asasi Manusia harus selalu dilindungi karena hukum ada untuk masyarakat. Hak asasi merupakan hak perlakuan yang sama dihadapan hukum. Selain memanusiakan manusia, karakteristik keadilan Pancasila juga memberikan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Manusia sebagai makhluk sosial, sehingga harus saling hormat menghormati antar sesama sesuai dengan ajaran Agustinus adalah soal nilai-nilai yakni harga dan cinta, dan mengasihi sesama.

Hormat-menghormati antar sesama bertujuan untuk menghormati hak manusia dalam memperoleh keadilan dan kesejahteraan karena keadilan dalam sila kelima Pancasila memberikan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Karakteristik keadilan Pancasila merupakan kaidah-kaidah moral serta nilai *Value* tentang kebenaran yaitu keadilan yang berfungsi sebagai landasan untuk membentuk keadilan hukum dalam pembentukan peraturan perundang-undangan yang mengadopsi nilai-nilai keadilan yang berdasarkan Pancasila sebagai ideologi bangsa *Rechtsidee*.

Cita hukum *Rechtsidee* tentunya mempunyai tujuan yaitu keadilan. Di dalam hukum, keadilan berbeda dengan keadilan sosial Pancasila ataupun dengan kemanusiaan yang adil dan beradab. Keadilan dalam hukum secara harfiahnya mempunyai makna yang sempit yakni apa yang sesuai dengan hukum dianggap adil sedang yang melanggar hukum dianggap tidak adil. Jika terjadi pelanggaran hukum, maka harus dilakukan pengadilan untuk memulihkan keadilan. Berbeda dengan konsep keadilan Pancasila.

Dalam keadilan berdasarkan Pancasila, merupakan kewajiban moral yang mengikat anggota masyarakat dalam hubungannya dengan anggota masyarakat yang lainnya. Keadilan sosial di dalam Pancasila merupakan suatu sumber nilai yang harus dijabarkan menjadi keadilan hukum. Tujuan mencapai keadilan itu melahirkan konsep keadilan sebagai hasil atau keputusan yang diperoleh dari penerapan atau pelaksanaan sepatutnya asas-asas dan perlengkapan hukum. Pengertian keadilan ini dapat disebut keadilan prosedural (*“procedural” Justice*)

dan konsep inilah yang dilambangkan dengan dewi keadilan, pedang, timbangan, dan penutup mata untuk menjamin pertimbangan yang tak memihak dan tak memandang orang<sup>17</sup>.

Perbedaan keadilan Pancasila dengan keadilan hukum perlu dipahami, karena keadilan Pancasila merupakan nilai moral dan nilai keadilan yang berfungsi sebagai asas- asas hukum. Asas-asas hukum tersebut dijadikan pedoman dalam penyusunan hukum dan diaplikasikan ke dalam masyarakat sebagai aturan hukum. Karakteristik keadilan Pancasila merupakan nilai-nilai keadilan yang terkandung di dalam Pancasila sebagai asas atau dasar untuk membentuk hukum yang pada hakekatnya hukum bertujuan untuk menemukan keadilan. Undang-undang sebagai salah satu penjelmaan hukum merupakan upaya untuk mewujudkan keadilan tersebut. Dalam perspektif filsafat hukum, hukum mengandung sejumlah nilai-nilai yang menjadi landasan atau dasarnya<sup>18</sup>. Nilai-nilai atau landasan bagi hukum tersebut yaitu nilai-nilai yang bersumber dari Pancasila.

## 2. Teori Kewenangan sebagai *Middle Theory*

Secara konseptual, istilah wewenang atau kewenangan sering disejajarkan dengan istilah Belanda "*bevoegdheid*" ( yang berarti wewenang atau berkuasa). Wewenang merupakan bagian yang sangat penting dalam Hukum Tata Pemerintahan (Hukum Administrasi), karena pemerintahan baru dapat menjalankan fungsinya atas dasar wewenang yang diperolehnya. Keabsahan tindakan pemerintahan diukur berdasarkan wewenang yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Perihal kewenangan dapat dilihat dari Konstitusi Negara yang memberikan legitimasi kepada Badan Publik dan Lembaga Negara dalam menjalankan fungsinya. Wewenang adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan dan perbuatan hukum.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> Glenn R. Negley, "Justice", dalam Louis Shores, ed., *Collier's Encyclopedia*, Volume 13, Crowell\_Co- llier, 1970.

<sup>18</sup> [www.google.com/m?q=keadilan+menurut+rawls+implementasi+keadilan+sosial+Indonesia+anil+dawan&client=ms-opera-mini&channel=new](http://www.google.com/m?q=keadilan+menurut+rawls+implementasi+keadilan+sosial+Indonesia+anil+dawan&client=ms-opera-mini&channel=new)

<sup>21</sup> SF. Marbun, *Peradilan Administrasi Negara dan Upaya Administrasi di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1997, h. 154.



Wewenang terdiri atas sekurang-kurangnya tiga komponen yaitu pengaruh, dasar hukum, dan konformitas hukum. Komponen pengaruh ialah bahwa penggunaan wewenang dimaksudkan untuk mengendalikan perilaku subyek hukum, komponen dasar hukum ialah bahwa wewenang itu harus ditunjuk dasar hukumnya, dan komponen konformitas hukum mengandung adanya standard wewenang yaitu standard hukum (semua jenis wewenang) serta standard khusus (untuk jenis wewenang tertentu).<sup>32</sup>

Menurut Philipus M. Hadjon, “dalam hukum tata negara wewenang (*bevoegdheid*) dideskripsikan sebagai kekuasaan hukum (*rechtsmacht*). Ia berpendapat bahwa dalam konsep hukum publik, wewenang selalu berkaitan dengan kekuasaan.<sup>19</sup> Lain halnya dengan F.P.C.L. Tonner dalam Ridwan AR berpendapat “*Overheidsbevoegdheid wordt in dit verband opgevat als het vermogen om positief recht vast te stellen en Aldus rechtsbetrekkingen tussen burgers onderling en tussen overhead en te scheppen*” (kewenangan pemerintah dalam kaitan ini dianggap sebagai kemampuan untuk melaksanakan hukum positif, dan dengan begitu dapat diciptakan hubungan hukum antara pemerintahan dengan warga negara)<sup>20</sup>. Sedangkan Ferrazi endefinisikan kewenangan sebagai hak untuk menjalankan satu atau lebih fungsi manajemen, yang meliputi pengaturan (regulasi dan standarisasi), pengurusan (administrasi) dan pengawasan (supervisi) atau suatu urusan tertentu<sup>21</sup>.

Dalam teori Kewenangan Hukum terdapat unsur-unsur Kewenangan yaitu:

- 1) Pengaruh, bahwa penggunaan wewenang dimaksudkan untuk mengendalikan perilaku subyek hukum.
- 2) Dasar hukum, bahwa wewenang itu selalu harus dapat ditunjuk dasar hukumnya, dan

---

<sup>32</sup> Philipus M. Hadjon, *Penataan Hukum Administrasi*, Fakultas Hukum Unair, Surabaya, 1998. h.2.

<sup>19</sup> Philipus M. Hadjon, “*tentang Wewenang*”, YURIDIKA, No.5 & 6 Tahun XII, September-Desember, 1997, h.1

<sup>20</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: Rajawali Pers, 2006, h. 100

<sup>21</sup> Ganjong, *Pemerintahan Daerah Kajian Politik dan Hukum*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2007, h. 93

- 3) Konformitas hukum, mengandung makna adanya standard wewenang, yaitu standard umum (semua jenis wewenang) dan standard khusus (untuk jenis wewenang tertentu)".

Macam-macam kewenangan juga dibedakan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu:

- 1) Atribusi, yaitu wewenang yang diberikan atau ditetapkan untuk jabatan tertentu. Dengan demikian wewenang atribusi merupakan wewenang yang melekat pada suatu jabatan.
- 2) Pelimpahan, wewenang diberikan kepada pihak lain untuk melaksanakan tugas ataupun tujuan hukum melalui 2 (dua) cara, yaitu:
  - a) Delegasi, yaitu wewenang yang bersumber dari pelimpahan suatu organ pemerintahan kepada organ lain dengan dasar peraturan perundang-undangan
  - b) Mandat: wewenang yang bersumber dari proses atau prosedur pelimpahan dari pejabat atau badan yang lebih tinggi kepada pejabat yang lebih rendah (atasan bawahan).

Sedangkan sifat kewenangan kewenangan hukum terbagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu:

- 1) Kewenangan Terikat: apabila peraturan dasarnya menentukan kapan dan dalam keadaan bagaimana kewenangan tersebut dapat digunakan.
- 2) Kewenangan fakultatif: terjadi dalam hal badan tata usaha negara tidak wajib menerapkan wewenangnya atau sedikit banyak masih ada pilihan.
- 3) Kewenanga bebas: apabila peraturan dasarnya memberikan kebebasan kepada badan tata usaha negara untuk menentukan mengenai isi dari keputusan yang akan dikeluarkan. Kewenangan tersebut oleh Hadjon dibagi menjadi 2 yakni kewenangan i) untuk memutus secara mandiri, dan ii) kebebasan penilaian terhadap tersamar.

Setiap wewenang itu dibatasi oleh isi/materi (*materiae*), wilayah/ruang (*locus*), dan waktu (*tempus*). Cacat dalam aspek-aspek tersebut menimbulkan

cacat wewenang atau dalam artian bahwa di luar-luar batas-batas itu suatu tindakan pemerintahan merupakan tindakan tanpa wewenang (*onbevoegdheid*). Tindakan tanpa wewenang bisa berupa i) *onbevoegdheid ratione materiae*, ii) *onbevoegdheid ratione loci*, dan iii) *onbevoegdheid ratione temporis*.

### 3. Teori Penegakkan Hukum sebagai *Applied Theory*

Penegakan hukum atau *law enforcement*, meliputi pengertian yang bersifat makro dan mikro. Bersifat makro mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara, sedangkan dalam pengertian mikro terbatas dalam proses pemeriksaan di pengadilan termasuk proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan hingga pelaksanaan putusan pidana yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.<sup>22</sup>

Penegakan hukum sebagai suatu proses yang pada hakikatnya merupakan penerapan direksi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum akan tetapi mempunyai unsur-unsur penilaian pribadi (*Wayne La-Favre*). Secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, melahirkan dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup<sup>23</sup>.

Menurut Satjipto Raharjo penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran, kemamfaatan sosial, dan sebagainya. Jadi Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide dan konsep-konsep tadi menjadi kenyataan.

Hakikatnya penegakan hukum mewujudkan nilai-nilai atau kaedah-kaedah yang memuat keadilan dan kebenaran, penegakan hukum bukan hanya menjadi tugas dari para penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional , tetapi

---

<sup>22</sup> Chaerudin, Syaiful Ahmad Dinar, Syarif Fadillah, 2008. *Strategi Pencegahan Dan Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi*, Refika Editama, Bandung, h. 87

<sup>23</sup> Soerjono Soekanto, 2012, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, h. 5.

menjadi tugas dari setiap orang. Meskipun demikian, dalam kaitannya dengan hukum publik pemerintahlah yang bertanggung jawab.

Penegakan hukum dibedakan menjadi dua, yaitu:<sup>3</sup>

1. Ditinjau dari sudut subyeknya:

Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum.

Dalam arti sempit, penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

2. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya:

Dalam arti luas, penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

Dalam menegakkan hukum ada tiga unsur yang harus diperhatikan, yaitu<sup>44</sup> :

- a. Kepastian Hukum (*rechtssicherheit*) :
- b. Manfaat (*zweckmassigkeit*) :
- c. Keadilan (*gerechtigkeits*) :

### G. Orisinalitas Penelitian

Berdasarkan penelusuran pustaka dan sumber informasi lainnya, penelitian yang memiliki fokus kajian tentang “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila”, namun demikian terdapat beberapa penelitian yang memiliki relevansi dengan disertasi ini, karya ilmiah dalam bentuk disertasi sebagai bahan pembanding orisinalitas disertasi ini dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

**Tabel Orisinalitas Penelitian**

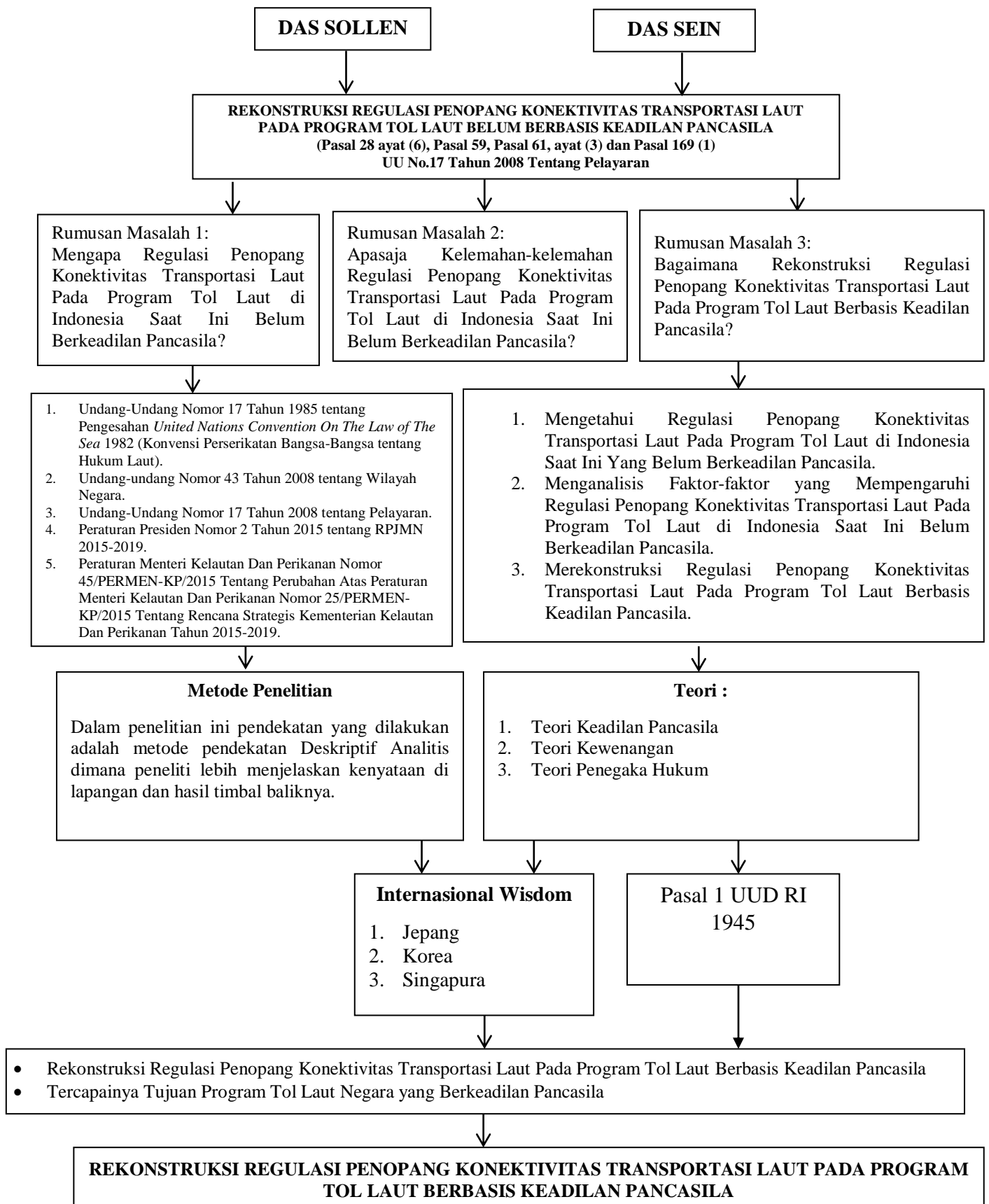
| No. | Judul Penelitian   | Penulis                        | Temuan   | Kebaruan Penelitian   |
|-----|--|--------------------------------|--|---|
| 1.  | Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan | Tri Cahyadi,<br>Unissula, 2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perlindungan hukum pelaut di Indonesia saat ini</li> <li>- Problematika perlindungan hukum pelaut di Kapal Indonesia saat ini</li> <li>- Rekonstruksi perlindungan hukum pelaut di Kapal Indonesia berbasis nilai keadilan</li> </ul> | Meneliti Program Tol Laut Berbasis Nilai Keadilan Pancasila”. |

|    |  |  |   |  |
|----|--|--|---|--|
| 2  | Peranan Transportasi Laut Dalam Mendukung Pemenuhan Kebutuhan Barang Logistic Pada Pulau Sebatik Provinsi Kalimantan | Nurhanisah, UIN Alauddin Makassar, 2017  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peranan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan barang logistik pada pulau Sebatik</li> <li>- Strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan barang logistik pada pulau Sebatik</li> </ul>  | Meneliti Regulasi Konektivitas Transportasi laut dalam Program Tol Laut. |
| 3. | Analisa Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut pada PT. Karunia Utama Asia Timur                            | Dennis Agusdianto, Universitas Kristen Petra, Surabaya, 2017                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Organizing for Quality</i> Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut</li> <li>- <i>Directing for Quality</i> Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut</li> <li>- <i>Controlling for Quality</i> Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut</li> </ul> | Meneliti Regulasi Konektivitas Transportasi Laut Dalam Program Tol Laut. |
| 4. | Pengembangan Transportasi Laut Dalam Upaya Meningkatkan Konektivitas Di Wilayah Nusa Tenggara Timur                  | Syafril dan Feronika SP., Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta Pusat, 2017 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengembangan Transportasi Laut</li> <li>- Upaya Meningkatkan Konektivitas Transportasi Laut</li> </ul>   | Meneliti Regulasi Tol Laut yang berbasis Keadilan Pancasila              |
| 5. | Analisis Tingkat Pelayanan   | Dr. Johny Malisan,   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penunjang Pelayanan Terminal</li> </ul>  | Meneliti Regulasi Tol  |

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  | Terminal Penumpang<br>Pelabuhan Balikpapan | Puslitbang<br>Transportasi SDP,<br>Jakarta Pusat, 2017<br>(Jurnal Penelitian<br>Transportasi Laut) | Penumpang Pelabuhan<br>- Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang<br>Pelabuhan Balikpapan | Laut yang berbasis<br>Keadilan Pancasila |
|--|--|--|---|--|

Berdasarkan hasil penelusuran pustaka yang penulis lakukan hingga saat ini intinya belum ada penelitian yang mengangkat permasalahan tentang “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila”.

## H. Kerangka Pemikiran





## **I. METODE PENELITIAN**

### **1. Paradigma Penelitian**

Paradigma konstruktivisme menyatakan bahwa (1) dasar untuk menjelaskan kehidupan, peristiwa sosial dan manusia bukan ilmu dalam kerangka positivistik, tetapi justru dalam arti common sense. Menurut mereka, pengetahuan dan pemikiran awam berisikan arti atau makna yang diberikan individu terhadap pengalaman dan kehidupannya sehari-hari, dan hal tersebutlah yang menjadi awal penelitian ilmu-ilmu sosial; (2) pendekatan yang digunakan adalah induktif, berjalan dari yang spesifik menuju yang umum, dari yang konkrit menuju yang abstrak, (3) ilmu bersifat idiografis bukan nomotetis, karena ilmu mengungkap bahwa realitas tertampilkan dalam simbol-simbol melalui bentuk-bentuk deskriptif; (4) pengetahuan tidak hanya diperoleh melalui indra karena pemahaman mengenai makna dan interpretasi adalah jauh lebih penting; dan (5) ilmu tidak bebas nilai. Kondisi bebas nilai tidak menjadi sesuatu yang dianggap penting dan tidak pula mungkin dicapai.

### **2. Pendekatan Penelitian**

Pendekatan (*approach*) pada penelitian ini menggunakan pendekatan *Yuridis Empiris* yaitu penelitian yang dilakukan di lapangan melalui wawancara dengan responden sebagai data primer dan meneliti bahan pustaka sebagai data sekunder atau disebut penelitian kepustakaan berdasarkan pada norma hukum dan teori keberlakuan hukum yang ada dengan meninjau hukum dari sudut pandang undang-undang tentang “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila”.<sup>24</sup>

### **3. Jenis dan Sumber Data**

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah<sup>25</sup>:

---

<sup>24</sup> Esmi Warassih, 2005, *Pranata Hukum: Sebuah Telaah Sosiologis*, Suryandaru Utama, Semarang, h. 23-24.

<sup>25</sup> L. Moleong, 2002, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung, h. 34-35

- a. Data Primer, adalah data yang diperoleh dari keterangan-keterangan dan informasi dari responden secara langsung yang diperoleh melalui wawancara dan observasi. Dalam hal ini adalah data yang diperoleh dari “Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila”.
- b. Data Sekunder, adalah sumber tidak langsung yang mampu memberikan tambahan serta penguatan terhadap data penelitian. Sumber data sekunder diperoleh melalui dokumentasi dan studi kepustakaan dengan bantuan media cetak dan media elektronik. Selain itu, sumber data sekunder dapat berupa arsip dan berbagai sumber data tambahan yang sesuai. Sumber dari data sekunder yakni berupa: Bahan Hukum Primer, Bahan Hukum Sekunder dan Bahan Hukum Tersier<sup>26</sup>.

#### **4. Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data adalah cara atau strategi untuk mendapatkan data yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan. Teknik pengumpulan data bertujuan untuk memperoleh data dengan cara yang sesuai dengan penelitian sehingga peneliti akan memperoleh data yang lengkap baik secara lisan maupun tertulis. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu studi kepustakaan, wawancara dan dokumentasi.

#### **5. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian dalam penulisan ini adalah di beberapa Pelabuhan di Indonesia terutama Indonesia bagian timur. Adapun lokasi penelitian ini adalah sebagai berikut: 1) Pelabuhan Aceh; 2) Pelabuhan Ternate; dan 3) Pelabuhan Sorong.

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, h. 39

## 6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain,<sup>27</sup> yaitu dengan: 1) data *reduction*, 2) data *displays* dan 3) *conclusion drawing/veriffication*).<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Lexy J. Moleong, Ibid, h. 248

<sup>28</sup> M.B. Miles & A.M. Huberman, *Qualitative Data Analysis*, (Beverly Hills, California: Sage Publication Inc., 1984), hlm 21-23.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. TRANSPORTASI DAN TOL LAUT

Transportasi didefinisikan sebagai perpindahan orang dan atau barang dengan menggunakan kendaraan atau alat lain dari dan ketempat - tempat yang terpisah secara geografis. Secara umum dapat disimpulkan transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana<sup>29</sup>.

Melalui implementasi seluruh elemen yang dikembangkan dalam konsep Tol Laut diatas, maka terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya kekuatan industri nasional di seluruh hinterland pelabuhan strategis, serta tercapainya PDB tertinggi di Asia Tenggara yang disertai pemerataan nasional dan disparitas harga yang rendah dapat direalisasikan. Namun keberhasilan implementasi tol laut memerlukan langkah-langkah lain dalam kerangka mengefisienkan sistem transportasi maritim Indonesia. selain elemen utama seperti pengembangan pelabuhan, pengembangan hinterland, penyusunan rute terjadwal dan rutin dengan konsep pendulum, pembangunan galangan kapal, juga diperlukan elemen pendukung Tol Laut seperti sarana prasarana navigasi, patroli, sumber daya manusia (SDM), serta infrastruktur pendukung lainnya untuk keberhasilan implementasi tol laut. Peningkatan jumlah serta kualitas SDM sesuai kompetensi standar keselamatan dan keamanan transportasi, khususnya SDM Perhubungan Laut (khususnya awak kapal negara dan penjaga menara suar) diperlukan guna memenuhi potensi kebutuhan SDM laut yang tinggi. Target lulusan 5 tahun hingga 2019 dalam Renstra perhubungan mencapai 1.347.641 lulusan<sup>30</sup>.

Infrastruktur pendukung lainnya yang perlu dikembangkan untuk mendukung implementasi transportasi laut adalah:

---

<sup>29</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: 1991, h. 89

<sup>30</sup> Bakry Noor Ms., *Orientasi Filsafat Pancasila*, Liberty, Yogyakarta, 1990, h. 54

1. Pembangunan jaringan listrik hingga ke seluruh pelabuhan
2. Pembangunan jalan akses menuju pelabuhan
3. Integrasi kereta api dengan pelabuhan
4. Layanan distribusi logistik dari/ke pelabuhan menggunakan jaringan pipa
5. Pengembangan akses pelabuhan ke hinterland melalui angkutan sungai
6. Pengembangan coastal shipping/short sea shipping
7. Pengembangan skema pembiayaan inovatif untuk implementasi tol laut
8. Perkuatan linkage dengan perguruan tinggi sebagai basis penelitian dan pengembangan perhubungan laut

Kini Indonesia menghadapi tantangan baru dengan meluncurkan konsep Tol laut. Konsep ini dilakukan untuk meningkatkan efisiensi biaya barang, untuk memanfaatkan posisi maritim yang strategis di mana 40 persen perdagangan internasional melewati Indonesia (90 persen perdagangan internasional dilakukan melalui laut) dan untuk memecahkan masalah *backhaul* yang serius. Tol Laut Indonesia adalah pengorganisasian transportasi maritim secara teratur menghubungkan pelabuhan hub dari barat ke timur Indonesia. Port hub didukung oleh port yang lebih kecil yang bertindak sebagai pengumpan. Dengan menggunakan jalan raya ini bertujuan untuk menghemat jalur perdagangan maritim dan mempermudah konektivitas yang akan membawa manfaat ekonomi besar.

Terobosan ini juga bersamaan dengan konsep yang digaungkan oleh pemerintah China berupa *The 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* (MSR). MSR adalah terobosan brilian dari Tiongkok untuk menyediakan peluang perdagangan baru, membuat hubungan baru dengan negara lain di sepanjang rute dan menjadikan Asia sebagai wilayah lebih diperhitungkan. MSR akan meluas ke selatan dari Laut Cina Selatan ke Laut Merah dan Teluk Aden, dengan kata lain, Jalan akan meluas dari Asia ke Timur Tengah, Afrika Timur dan Eropa.

Sementara Norwegia juga telah lebih dahulu meluncurkan Norwegian Maritime Cluster (NMC). Norwegia adalah negara yang dikenal sebagai salah satu negara maritim utama yang memiliki armada komersial terbesar dan mendominasi dalam layanan maritim. Norwegia telah membuat koneksi laut yang indah di antara pelabuhan pantai mereka yang indah dan memainkan peran penting untuk mengangkut orang dan barang<sup>31</sup>.

Konsep tentang Tol laut bukanlah jalan tol di atas laut seperti yang telah ada di Bali, tetapi tol laut yang diusung Presiden Jokowi itu mengacu pada kondisi wilayah Indonesia yang dua pertiganya adalah lautan dan selama ini kurang diperhatikan. Dengan mewujudkan konsep tol laut, kapal-kapal besar akan terus berlayar dari ujung barat sampai timur sehingga memudahkan transportasi barang, jasa, dan orang ke seluruh wilayah Indonesia. Didalam pelaksanaannya Tol laut didukung oleh kapal-kapal besar yang lalu lalang di seluruh perairan Indonesia. Untuk pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia akan didukung oleh kapal yang berukuran kecil tugasnya menjangkau wilayah yang tidak terjangkau kapal besar<sup>32</sup>.

Rute kapal dalam konsep tol laut tersebut meliputi Aceh, Jakarta, Surabaya, Nusa Tenggara, Maluku sampai Papua. Jalur tersebut akan menjadi rute utama, sedangkan distribusi ke kepulauan lain menggunakan kapal-kapal lebih kecil dibanding dengan armada di jalur utama. Apabila kapal yang melintas di jalur utama tersebut rutin berlayar maka harga barang di wilayah Timur, yaitu Papua, misalnya, tidak akan selisih banyak dibanding di Jawa.

Banyak usaha untuk mendukung konsep tol laut, yang sesuai draf rencana disusun oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), yaitu akan dibangun 24 pelabuhan strategis. Pelabuhan tersebut terbagi atas pelabuhan yang bertugas menjadi penghubung hubungan internasional, pelabuhan utama, dan pelabuhan pengumpul. Dari 24 pelabuhan itu ada dua yang hubungan internasional, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung yang akan menjadi ruang tamu

---

<sup>31</sup> Utomo. 2017. "Implementasi Yuridis Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan Di Lintas Penyeberangan Ketapang – Gilimanuk", *Skripsi*, Surabaya : Universitas Negeri Surabaya, h. 154-155

<sup>32</sup><http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/umum/112-infrastruktur/520-perjelas-konsep-tol-laut>

bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara. Juga disiapkan lima pelabuhan utama yang dapat dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 hingga 10 ribu TEUS, yakni Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Sorong<sup>33</sup>.

Selain pelabuhan, juga akan dibangun transportasi multimoda serta infrastruktur penunjang tol laut. Sementara di sektor darat, konsep tol laut akan dipadukan dengan jaringan rel kereta api di Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi hingga Papua. Jika ditotal, menurut hitungan kasar, dana yang dibutuhkan untuk mewujudkan tol laut sekitar Rp 700 triliun. Angka sebesar itu sudah termasuk investasi pengadaan kapal sekitar Rp 100-150 triliun dan investasi untuk membangun pelabuhan terintegrasi lengkap dengan pembangkit listrik dan sebagainya sekitar Rp 70 triliun<sup>34</sup>.

Konsep tol laut memang cocok bagi Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan dan memiliki 17.500 pulau besar dan kecil. Namun, mewujudkan konsep tol laut tidak semata membangun pelabuhan, tapi juga harus dibarengi pembenahan sistem transportasi laut nasional secara menyeluruh. Bila hanya membangun pelabuhan, tanpa membenahi sistem transportasi yang ada, maka sistem tol laut yang dicanangkan Presiden Jokowi akan sulit terealisasi. Implementasi tol laut harus didukung pula oleh peningkatan kapasitas dan produktivitas pelabuhan-pelabuhan yang ada untuk mempercepat arus barang keluar-masuk pelabuhan.

## **B. MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL**

Konvensi SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) umumnya dianggap sebagai ketentuan yang paling penting dari semua peraturan internasional tentang keselamatan kapal niaga. SOLAS versi pertama diadopsi pada tahun 1914, sebagai respons terhadap bencana yang dialami oleh Kapal Penumpang “Titanic”, kedua pada tahun 1929, ketiga pada tahun 1948 dan keempat pada tahun 1960 (kemudian dikenal sebagai SOLAS Convention 1960), diadopsi pada 17 Juni 1960 dan mulai berlaku (*entered into force*) pada 26 Mei 1965. Ini merupakan

---

<sup>33</sup> Basah Sjachran, *Eksistensi dan Tolak Ukur Badan Peradilan Administrasi di Indonesia*, Alumni, Bandung, 1997, h. 90

<sup>34</sup> Bedjaoui Mohammed, *The Difficult Advance of Human Rights Towards Universality*, h. 67

tugas utama IMO setelah terbentuknya organisasi tersebut dan merupakan representasi dari langkah maju dalam modernisasi peraturan maritim dan sejalan dengan perkembangan teknologi industri perkapalan. Regulasi bidang keselamatan pelayaran oleh pemerintah telah diadopsi dari peraturan yang dikeluarkan oleh IMO yakni peraturan tentang *International Safety Management Code* (ISM-Code) dan mulai diberlakukan sejak tanggal 1 juli 1998. Sistem manajemen keselamatan (ISM-Code) wajib diaplikasikan secara "mandatory" oleh negara-negara yang telah meratifikasi SOLAS. Penerapannya di Indonesia diwujudkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PY.67/1/9-96 tanggal 12 juli 1996. Berdasarkan hal tersebut, ISM-Code menghendaki adanya komitmen dari manajemen puncak (*top management*) sampai pelaksana, di darat dan di kapal. ISM-Code dapat dipahami sebagai "Koda Manajemen Keselamatan Internasional untuk Pengoperasian Kapal dengan Selamat dan Pencegahan Pencemaran"<sup>35</sup>.

ISM-Code menetapkan standar untuk membuat pelayaran yang aman dan bahaya yang sekecil mungkin terhadap lingkungan. Selanjutnya manajemen standar, termasuk tanggung jawab awak, skenario pelaksanaan tindakan tanggap darurat dapat ditemukan di sini. Ketentuan ini bukan merupakan jaminan tidak terjadinya kecelakaan laut, melainkan dapat membantu memperkecil atau mengurangi kecelakaan dan pencemaran laut dengan menerapkan ketentuan tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Oleh karena itu, ISM Code merupakan kewajiban bagi setiap perusahaan, akan tetapi penerapannya yang tepat adalah merupakan tanggung jawab pemilik kapal. Dengan pemberlakuan ISM-Code diharapkan keselamatan kapal akan lebih dijamin. Pemenuhan ISM-Code mengacu kepada 13 elemen diantaranya umum; kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan; tanggung jawab dan wewenang perusahaan; petugas yang ditunjuk di darat; tanggung jawab dan wewenang nahkoda; sumber daya dan tenaga kerja; pengembangan rencana pengopersian kapal; kesiapan menghadapi keadaan darurat; pelaporan dan analisis

---

<sup>35</sup> Friedrich Carl Joachim, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusa Media, Bandung, h.



ketidaksesuaian, kecelakaan dan kejadian berbahaya; pemeliharaan kapal dan perlengkapan; verifikasi, tinjauan, dan evaluasi perusahaan; sertifikasi, verifikasi, dan pengawasan. Di dalam menjamin keselamatan kapal, unsur manusia mempunyai peran yang sangat besar dalam melaksanakan fungsi manajemen keselamatan kapal, terdapat tiga kelompok unsur manusia yang berperan dalam manajemen keselamatan kapal, yaitu pengusaha (operator) kapal, nakhoda, dan pengawas kapal. Ketiga kelompok inilah yang membuat keputusan layak tidaknya kapal berlayar. Hasil penelitian yang terungkap menyatakan terdapat hubungan positif antara persepsi pemahaman terhadap keselamatan kapal berkorelasi dengan pendidikan, pengalaman dan penghasilan. Persepsi para pengambil keputusan dan tingkat implementasi standar keselamatan kapal pada kapal- kapal pelayaran rakyat didominasi pada tingkatan kategori sedang, bahkan cenderung rendah dan masih sedikit pada kategori tinggi. Hasil-hasil ini mendukung penelitian dan data-data yang menjadi latar belakang penelitiannya bahwa penyebab utama kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor kesalahan manusia. Disamping itu, hasil pengamatan sementara dari pihak pemerintah adalah bahwa penyebab utama kecelakaan di laut adalah faktor kelebihan muatan baik itu barang maupun penumpang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa memaksakan diri naik atau menambah volume muatan meskipun kapal telah penuh. Kurangnya kesadaran operator dalam mematuhi aturan dan terkesan menyampingkan hal ini demi untuk mengejar keuntungan. Disinilah terjadi distorsi kepentingan yang saling bertentangan dimana misi perusahaan untuk mengejar keuntungan sering mengabaikan pelayanan prima kepada pemakai jasa sehingga tidak sejalan dengan upaya untuk mengedepankan keselamatan kapal<sup>36</sup>.

Peraturan bagi pelayaran rakyat tidak luput dari perhatian Pemerintah karena diharapkan keberadaannya dapat menjadi bagian integral dari sistem transportasi laut nasional. Pemerintah memperkuat eksistensinya dan berupaya meningkatkan keselamatan armada melalui beberapa regulasi antara lain<sup>37</sup>:

---

<sup>36</sup> Gautama Sudargo, *Pengertian Tentang Negara Hukum*, Alumni, Bandung, 1973. Gosita Arif, *Masalah Perlindungan Anak*, Akademik Presindo, Jakarta, h. 712

<sup>37</sup> *Golden Terayon Press, Jakarta, 1992.*

- 1) Instruksi Presiden Nomor: 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
- 2) Undang-Undang Nomor: 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan.
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- 5) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*).
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor: 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten / Kota.
- 8) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PY.68/1/5-86 tanggal 1 Juli 1986 tentang Surat Kecakapan Mualim / Juru Motor Pelayaran Rakyat.
- 9) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PY.66/1/2-02 tentang Persyaratan Keselamatan Kapal Layar Motor (KLM) berukuran Tonase Kotor sampai dengan GT 500.
- 10) Peraturan Kepala Badan Diklat Perhubungan Nomor: SK.225/DL-002/II/Diklat-2010 tanggal 9 Februari 2010 tentang Standar Pelatihan Dasar Keselamatan (Basic Safety Training/BST) Khusus Awak Kapal dan Pekerja pada Kapal Layar Motor (KLM) dan Kapal Penangkap Ikan Dalam Negeri.
- 11) SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), Tahun 1974
- 12) *International Safety Management Code (ISM-Code)* Tahun 2018

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 tahun 2017 Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan Pasal 10, setiap kapal yang melayani Angkutan Penyeberangan wajib:

- 1) Memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
- 2) Memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani;
- 3) Memiliki dan/atau mempekerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan untuk kapal penyeberangan;
- 4) Memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang dan kendaraan beserta muatannya;
- 5) Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian samping kiri dan kanan kapal; dan
- 6) Mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

Sebagai gambaran awal dari proses pelaksanaan audit keselamatan kapal. Ada beberapa hal yang dilakukan oleh konsultan, diantaranya adalah<sup>38</sup>:

- 1) Mendapatkan data tentang Regulasi yang mengatur kegiatan audit keselamatan kapal.
- 2) Mendapatkan data tentang Tingkat resiko terjadinya kecelakaan kapal dan data frekuensi terjadinya kecelakaan kapal.
- 3) Melakukan survey untuk Pelaksanaan audit keselamatan yang selama ini telah dilakukan, selanjutnya dilakukan Analisa kekuatan, kekurangan,

tantangan dan kesenpatan untuk mendapatkan model /pola prosedur audit yang baik dan efektif.

- 4) Perlunya pihak terkait untuk melakukan koordinasi untuk dapat melaksanakan proses audit keselamatan kapal yang merupakan kepentingan Bersama antara pemerintah dan masyarakat.
- 5) Membuat dokumen Penyusunan Tata Cara Audit Manajemen Keselamatan Kapal.

### **C. KESYAHBANDARAAN DAN KEPELABUHANAN**

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran<sup>39</sup>.

Pada Pasal 208 disebutkan bahwa Syahbandar mempunyai tugas antara lain:

- 1) mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- 2) mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- 3) mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- 4) mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
- 5) mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- 6) mengawasi pemanduan;
- 7) mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;

---

<sup>39</sup> Ikshantono. 2009. *Analisis Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Pada Sektor Transportasi Terhadap Pertumbuhan Sektor Transportasi di Kota Medan*, Skripsi. Medan : FEUSU

- 8) mengawasi pengisian bahan bakar;
- 9) mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- 10) mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- 11) mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- 12) melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- 13) memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- 14) mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Sedangkan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi<sup>40</sup>.

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009, Fungsi Pelabuhan dapat di bedakan menjadi 2 yaitu Pelabuhan berfungsi sebagai *tempat*

---

<sup>40</sup> Tri Cahyadi. 2017. *Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*, Disertasi PDIH Unissula. Semarang.

*pemerintahan dan tempat pengusaha.* Adapun fasilitas pokok pelabuhan ini meliputi<sup>41</sup>:

- 1) terminal penumpang;
- 2) penimbangan kendaraan bermuatan (angkutan c. barang);
- 3) jalan penumpang keluar masuk kapal (*gang way*);
- 4) perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa;
- 5) fasilitas *bunker*,
- 6) instalasi air bersih, listrik, dan telekomunikasi;
- 7) akses jalan *dan/atau* jalur kereta api;
- 8) fasilitas pemadam kebakaran; dan
- 9) tempat tunggu (lapangan parkir) kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

## **H. TOL LAUT INDONESIA DALAM KONSEP POROS MARITIM**

Dalam usaha mewujudkan perekonomian Indonesia yang lebih baik dalam bidang bahari, era pemerintahan Presiden Jokowi mengusulkan ide Tol Laut Indonesia. Tol laut ini merupakan bagian dari mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Tol (*tax on location*) diterapkan pada jalur laut kita yang akan menjadi penghubung (hub) pelayaran, perdagangan, arus keluar masuk barang dan manusia di kawasan asia khususnya ASEAN. Ada sejumlah pelabuhan deep sea port dikembangkan sebagai pintu *export* dan *import* antara lain yang sekarang sedang dibangun melalui konsep pendulum nusantara di Medan, Batam, Jakarta, Surabaya, Makassar, Sorong dilengkapi dengan kawasan pergudangan, bongkar muat serta pusat distribusi domestik modern berbasis IT *management* -

---

<sup>41</sup> Sugiyono.2012.*Metode Penelitian Kuantitatif,kualitatif dan R&D.*Bandung:Alfabeta, h. 77

*single gateway* - untuk kepabeanan dan keimigrasian. Setiap port didukung oleh sepuluh pelabuhan lain disekitarnya dan sentra industri kelautan<sup>42</sup>.

Presiden menjelaskan lima agenda pembangunan agar dapat mewujudkan Poros Maritim Dunia tersebut. Pertama adalah dengan membangun kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri dari jumlah pulau yang lebih dari 13.500 buah dan mencakup wilayah sepanjang 3.000 mil laut, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera<sup>43</sup>.

Kedua adalah dengan menjaga dan mengelola sumber daya laut, berfokus pada kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan rakyat.

Ketiga adalah dengan memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, melalui pembangunan tol laut, deep seaport, logistik, dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Paradigma pembangunan pun harus digeser menjadi berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan wilayah darat. Paradigma ini menegaskan jaminan bahwa pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat.

Keempat dari strategi Poros Maritime adalah melalui diplomasi maritim. Pemerintah mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerjasama di bidang kelautan ini baik dalam maupun luar negeri. Bekerja sama untuk menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut<sup>44</sup>.

Kelima, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal tersebut diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan

---

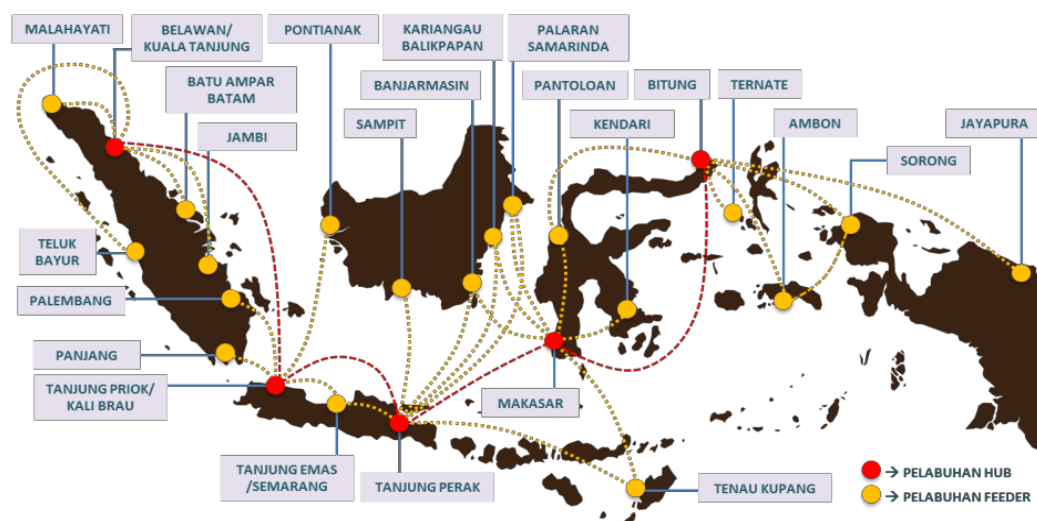
<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> <https://www2.facebook.com/muhammad.salahuddien.manggalanny/posts/10203288015415630>

<sup>44</sup> *Ibid.*

dan kekayaan maritim kami, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritime. Posisi sebagai Poros Maritim Dunia membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat. Oleh karena itu, cita-cita dan agenda tersebut akan menjadi fokus Indonesia di abad ini.

Tol laut adalah sebuah sistem distribusi logistik nasional berbasis kelautan dengan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Indonesia. Dengan tol laut, diharapkan tercipta trayek yang menjamin kelancaran dan efisiensi pada arus pergerakan kapal antar pelabuhan. Bila terlaksanakan, sistem ini direncanakan akan mengganti sistem distribusi logistik nasional yang selama ini mengacu kepada rancangan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) pada era kepemimpinan Presiden SBY<sup>45</sup>.



Pelabuhan Pendukung Konsep Tol Laut Indonesia

<sup>45</sup> Amir, HT., 2007. *Pengembangan Program Pelatihan Kerja pada Balai Latihan Kerja Instruktur dan Pengembangan Surabaya*. Jurnal Balitbang Jawa timur, cakrawala edisi I, bulan ke-6



### BAB III

#### REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT PADA PROGRAM TOL LAUT BELUM BERKEADILAN PANCASILA

##### A. REGULASI TENTANG PENGAWAKAN KAPAL DAN STRUKTUR ORGANISASI DI DALAM KAPAL

Dengan diberlakukannya Amandemen International Convention on *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1995 sebagai penyempurnaan STCW 1978, maka Menteri Perhubungan menetapkan peraturan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan No.70 Th.1998 tanggal, 21 Oktober 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga<sup>46</sup>.

Pada BAB II Pasal 2 ayat (1) dan (2) bahwa pada setiap kapal niaga yang berlayar harus diawaki dengan susunan terdiri dari : seorang Nakhoda, sejumlah perwira, sejumlah rating. Susunan awak kapal didasarkan pada : daerah pelayaran, tonase kotor kapal (*gross tonnage/GT*) dan ukuran tenaga penggerak kapal (kilowatt/KW). Pada pasal 8 menetapkan dan memperjelas bahwa awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut<sup>47</sup>:

- 1) bagi Nakhoda, Mualim atau Masinis harus memiliki sertifikat keahlian pelaut yang jenis dan tingkat sertifikatnya sesuai dengan daerah pelayaran, tonase kotor dan ukuran tenaga penggerak kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan pelaut;
- 2) bagi operator radio harus memiliki sertifikat keahlian pelaut bidang radio yang jenis dan tingkat sertifikatnya sesuai dengan peralatan radio yang ada di kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan pelaut;

---

<sup>46</sup> Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker. Jurnal Hukum. 10(1)

<sup>47</sup> Rifdy Fachry, Imam Muchlas, Soetrisno, *Jurusan Matematika, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Penentuan Pola Jaringan Pergerakan Logistik yang Optimal Pada Transportasi Laut menggunakan minimum Spanning Tree Berbasis Algoritma Genetika*, Jurnal Sains dan Seni ITS

- 3) bagi rating harus memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat ketrampilan pelaut yang jenis sertifikatnya sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan jenis kapal serta tata susunan kapal.

Adapun struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*). Struktur organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Misalnya di kapal pesiar ada jabatan-jabatan *Bartender, cabinboy, swimmingpool boy, general purpose* dan lain sebagainya. Dikapal lain misalnya terdapat jabatan juru listrik (*electrician*), greaser dan lain sebagainya. Semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal itu disebut Awak kapal, termasuk Nakhoda, tetapi Anak kapal atau Anak Buah Kapal (ABK) adalah semua orang yang mempunyai jabatan diatas kapal kecuali jabatan Nakhoda<sup>48</sup>. Untuk kapal penangkap ikan masih ada jabatan lain yaitu *Fishing master, Boy-boy* (pembuang umpan, untuk kapal penangkap *pole and Line* (cakalang), dsb<sup>49</sup>.

## **B. REGULASI JARINGAN TRAYEK DALAM SISTEM TRANSPORTASI LAUT**

Pengembangan penyelenggaraan angkutan laut dicerminkan melalui penambahan dan perluasan jaringan trayek. Pengembangan jaringan trayek angkutan laut dapat dilakukan melalui pendekatan fungsi mendorong (*promoting function*) dan pendekatan fungsi pelayanan (*servicing function*). Pendekatan fungsi mendorong adalah perencanaan yang dilakukan dengan mempertimbangkan keinginan pemerintah untuk memperluas jangkauan pelayanan dan pemerataan pembangunan. Pendekatan fungsi pelayanan adalah perencanaan yang sepenuhnya mengikuti kecenderungan permintaan jasa

---

<sup>48</sup> Suparmin. (2016). Fungsi Pengawasan dalam meningkatkan Keselamatan Penumpang Angkutan Penyeberangan Kapal Ferry Tradisional di Desa Perjiwa Kecamatan Tenggarong Seberang Kabupaten Kutai Kartanegara. *Jurnal Sosiologi*. 4(1):126-140.

<sup>49</sup> Rifusa, Agus Imam.2010. Analisis Faktor-faktor Permintaan Transportasi Busway. [http://www.lontar.ui.ac.id/file\\_file=digital\\_132635-T\\_27840](http://www.lontar.ui.ac.id/file_file=digital_132635-T_27840) diakses pada tanggal 10 Desember 2018 pukul. 21.30 WIB

transportasi. Sejak pemberlakuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri belum terlaksana sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah itu<sup>50</sup>. Oleh karena itu, seharusnya diperlukan penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri seperti<sup>51</sup>:

- 1) Mengevaluasi sistem jaringan trayek angkutan laut dalam negeri yang berlangsung saat ini.
- 2) Menyusun rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri. Sesuai dengan tujuan yang disebutkan di atas, batasan masalah dalam kajian penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri ini;
- 3) Identifikasi dan evaluasi jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk petikemas, serta daerah layanannya masing-masing.

### **C. REGULASI PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN**

Peraturan perundangan yang mengatur penyelenggaraan angkutan penyeberangan, yaitu<sup>52</sup>:

- 1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

---

<sup>50</sup> Prihartono, Bambang. 2015. *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia

<sup>51</sup> [www.google.com/m?q=keadilan+menurut+rawls+implementasi+keadilan+sosial+Indonesia+anil+dawan&client=ms-opera-mini&channel=new](http://www.google.com/m?q=keadilan+menurut+rawls+implementasi+keadilan+sosial+Indonesia+anil+dawan&client=ms-opera-mini&channel=new)

<sup>52</sup> <http://www.republika.co.id/berita/ramadhan/info-mudik/16/07/04/o9r6iu280-pemudik-pelabuhan-bakauheni-naik-enam-persen>

## BAB IV

### KELEMAHAN TRANSPORTASI LAUT INDONESIA DAN REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS PADA PROGRAM TOL LAUT SAAT INI BELUM BERBASIS KEADILAN PANCASILA

#### A. MASALAH TRANSPORTASI MARITIM DI INDONESIA

Data tahun 2018 menunjukkan bahwa pelayaran armada nasional Indonesia semakin terpuruk di pasar muatan domestik. Penguasaan pangsa hanya menciut 19% menjadi hanya 50% (2017: 69%). Sementara untuk muatan internasional tetap di kisaran 5%. Dari sisi finansial, Indonesia kehilangan kesempatan meraih devisa sebesar US\$10.4 milyar, hanya dari transportasi laut untuk muatan ekspor/impur saja. Alih-alih memperoleh manfaat dari penerapan prinsip *cabotage* (yang tidak ketat) industri pelayaran nasional Indonesia malah sangat bergantung pada kapal sewa asing. Armada nasional pelayaran Indonesia menghadapi banyak masalah, seperti: banyak kapal, terutama jenis konvensional, menganggur karena waktu tunggu kargo yang berkepanjangan; terjadi kelebihan kapasitas, yang kadang-kadang memicu perang harga yang tidak sehat; terdapat cukup banyak kapal, tapi hanya sedikit yang mampu memberikan pelayanan memuaskan; tingkat produktivitas armada *dry cargo* sangat rendah, hanya 7,649 ton-miles/DWT atau sekitar 39.7% dibandingkan armada sejenis di Jepang yang 19,230 ton-miles/DWT<sup>53</sup>.

Armada pelayaran nasional Indonesia kurang mampu meningkatkan daya saing dan bertumbuh karena beberapa faktor, yaitu pemilik kapal tidak mampu memperkuat armada dengan pembiayaan sendiri; tingkat bunga yang tinggi dalam sistem perbankan nasional; dan tidak ada subsidi; tidak ada kebijakan yang memihak (seperti penerapan asas *cabotage*); sisa-sisa kebijakan yang tak menunjang, misalnya keharusan men-*scrap* kapal tua (padahal secara teknis dan ekonomis masih dapat dioperasikan) dan keharusan membeli kapal produksi dalam negeri (padahal kapasitas pasokannya masih relatif terbatas) keterbatasan

---

<sup>53</sup> *Kamus Besar Bahasa Indonesia, edisi kedua*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1991) Yan Pramadya Puspa, *Kamus Hukum*, (Jakarta : Penerbit Aneka Ilmu, 1977), h. 320

fasilitas dan infrastruktur pelabuhan nasional (lebih pada muatan ekspor/impor); ketaktersediaan jaringan informasi yang memadai<sup>54</sup>.

Situasi pelayaran nasional juga tergantung pada kapal sewa asing terjadi bersamaan dengan kelebihan kapasitas armada domestik. Situasi bagai lingkaran tak berujung itu disebabkan lingkungan investasi perkapalan yang tidak kondusif. Banyak perusahaan pelayaran ingin meremajakan armadanya, tapi sulit memperoleh pinjaman dari pasar uang domestik. Dan di sisi lain lebih mudah memperoleh pinjaman dari sumber-sumber luar negeri. Beberapa perusahaan besar cenderung mendaftarkan kapalnya di luar negeri (*flagged-out*). Tapi perusahaan kecil dan menengah tidak mampu melakukannya, sehingga tak ada alternatif kecuali menggunakan kapal berharga murah, tapi tua dan *scrappy*. Akibatnya terjadi ketergantungan yang semakin besar pada kapal sewa asing dan pemerosotan produktivitas armada.

## **B. PENGAWASAN KESELAMATAN PELAYARAN MASIH LEMAH TERUTAMA LLASDP (LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN)**

Setelah merdeka, pengawasan keselamatan pelayaran ini diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Pasal 40 yang berbunyi: “*Setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh Syahbandar*”, kemudian terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Menurut Peraturan Bersama Menteri Perhubungan dengan Kepala Badan Kepegawaian Negara Nomor KM. 61 Tahun 2005 dan Nomor 20 Tahun 2005 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jabatan Fungsional Pengawas Keselamatan Pelayaran dan Angka Kreditnya. Pada Pasal 1 disebutkan bahwa<sup>55</sup>:

---

<sup>54</sup> A.S Hornby, *Oxford Advanced Learner's Dictionary*, (Oxford : Oxford University Press, 1995), h. 109

<sup>55</sup> Amir Santoso, Analisa Kebijakan Publik : Suatu Pengantar, Jurnal Ilmu Politik No. 3, Gramedia, Jakarta, 1992, h. 4 dalam skripsi Hernani, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

- 1) Pengawas Keselamatan Pelayaran, adalah Pegawai Negeri Sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan tugas/kegiatan pengawasan keselamatan pelayaran dan kelancaran lalu lintas angkutan laut;
- 2) Angka Kredit, adalah nilai dari tiap butir kegiatan dan/atau akumulasi nilai butir-butir kegiatan yang harus dicapai oleh Pengawas Keselamatan Pelayaran dan digunakan sebagai salah satu syarat untuk pengangkatan dan kenaikan jabatan/pangkat;

### C. KONDISI KESELAMATAN MODA ASDP YANG LEMAH

Kondisi Syahbandar di Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan saat ini belum secara optimal menjalankan fungsinya yaitu mengawasi kelaikan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, sehingga kedepannya perlu ditingkatkan baik dari aspek sumber daya manusia maupun kelembagaan. Kecelakaan pada moda transportasi sungai, danau, dan penyeberangan yang terjadi secara beruntun dalam satu terakhir yang menjadi perhatian antara lain:

**Tabel Kejadian Kecelakaan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan**

| o. | Kejadian kecelakaan  | Penyebab kecelakaan              |
|----|--|----------------------------------|
|    | Pada tanggal 18 Mei 2018, Kapal Ro-ro Dharma Kencana dari Semarang menuju Sampit terbakar. Sekitar pukul 12.00 WIB kapal nahas ini terbakar. Lokasi kapal yang terbakar sekitar 20 mil   | korsleting listrik pada car deck |
|    | Pada tanggal 18 Juni 2018, terjadi kecelakaan KM Sinar Bangun karam di Danau Toba, Sumatera Utara, Sebanyak 21 penumpang berhasil diselamatkan namun 164 penumpang dinyatakan hilang dan | kelebihan muatan                 |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>Pada tanggal 3 Juli 2018 terjadi kecelakaan yaitu kandasnya Kapal Motor (KM) Lestari Maju di perairan Selayar, Sulawesi Selatan, jumlah korban sebanyak 34 penumpang meninggal dunia dan 155 lainnya selamat.</p> | <p>Kapal mengalami kebocoran dan kondisi cuaca buruk</p> |
|--|--|--|

Dari kejadian dalam tabel di atas menunjukkan bahwa masih kurangnya kondisi keselamatan pelayaran terutama moda ASDP yang lemah. Itu belum termasuk kapal-kapal kecil di bawah 7 GT atau antara 7-35 GT yang tenggelam/karam/hilang dan belum terdata.

#### **D. LEMAHNYA IMPLEMENTASI REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT PADA PROGRAM TOL LAUT YANG MENYEBABKAN MASIH BANYAKNYA KECELAKAAN**

Kecelakaan-kecelakaan pada transportasi laut sudah banyak terjadi. Insiden yang terjadi biasanya adalah tenggelam akibat kelebihan muatan, terbakar atau meledak, ataupun tenggelam akibat dari faktor alam. Tetapi berdasarkan data dari Mahkamah Pelayaran faktor kesalahan manusia adalah penyebab utama dari kecelakaan transportasi laut yang ada. Sebanyak 88% kejadian disebabkan oleh *human error* dari orang-orang yang ada dalam sistem transportasi laut. Dan hanya beberapa saja yang disebabkan oleh faktor alam atau cuaca .

*Human error* yang terjadi pada kecelakaan transportasi laut dapat disebabkan oleh berbagai faktor pada sistem transportasi laut yang ada. Misalkan kurangnya keahaman para awak kapal akan rambu-rambu yang ada pada rute perjalanan, kelalaian petugas pelabuhan dalam melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar. Atau kelalaian awak kapal dalam melakukan maintenance terhadap mesin-mesin yang ada pada kapal.

Berbagai cara dan sarana untuk menghindari kecelakaan serta mermperkecil resiko akibat daei kecelakaan di laut. Seperti yang dilakukan

Administrasi pelabuhan (Adpel Gresik) beberapa waktu lalu, instansi yang berada di kompleks pelabuhan ini mengadakan sosialisasi keselamatan pelayaran. Mereka mengadakan sosialisasi di hadapan para penumpang kapal yang menuju Bawean. Selain melalui paparan, para penumpang, nakhoda dan awak kapal ditunjukkan visualisasi gambar video cara-cara yang harus yang harus dilakukan saat situasi genting di laut. Selain itu sebelum melakukan pelayaran keadaan kapal harus menjadi faktor utama agar diwaktu berlayar tidak terjadi kecelakaan<sup>56</sup>.

## **G. LEMAHNYA PERLINDUNGAN HUKUM PELAUT DI KAPAL INDONESIA**

Tidak lain tujuan perlindungan hukum yang seimbang antara pelaut dan pengusaha Kapal Indonesia, guna mewujudkan kesejahteraan pelaut, harmonisasi kesejahteraan pelaut dan produktifitas Perusahaan Pelayaran Indonesia yang berbasis nilai keadilan. Namun pada kenyataannya masih ada beberapa permasalahan mengenai perlindungan hukum pelaut di kapal Indonesia antara lain sebagai berikut<sup>57</sup>:

- 1) Kelemahan Substansi Hukum.
- 2) Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut.
- 3) Belum diratifikasinya Maritime Labour Convention (MLC) oleh pemerintah Indonesia.
- 4) Kelemahan Struktur Hukum, diantaranya yaitu:
  - a. Penyelesaian perselisihan hubungan industrial pelaut di Pengadilan Hubungan Industrial belum mampu menyelesaikan permasalahan yang terjadi. Di dalam Perjanjian Kerja Laut telah diatur mengenai tempat bekerja yaitu di atas kapal dengan lokasi yang selalu berpindah-pindah.

---

2018 <sup>56</sup> [http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI\\_MISI\\_Jokowi-JK.pdf](http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf) diakses pada tanggal 5 Desember

<sup>57</sup> (<http://www.jawapos.com/read/2016/04/25/25407/tol-laut-lampung-surabaya-tak-Rifusa>, Agus Imam.2010. Analisis Faktor-faktor Permintaan Transportasi Busway.



Bila selama bertugas di atas kapal dengan tempat yang selalu berpindah-pindah maka kepastian tempat perselisihan juga menjadi masalah tersendiri.

- b. Aparat penegak hukum yang masih berparadigma positivisme dalam mengambil keputusan di lembaga peradilan. Karena sejak awal dididik dengan metode demikian maka pada saat nanti para penegak hukum terjun di lapangan pekerjaan juga masih membawa paradigma yang dia pelajari selama ini bahwa hukum itu adalah peraturan yang tertulis, sehingga dalam pemecahan kasus dia juga berpedoman pada pasal-pasal yang ada.

5) Kelemahan Budaya Hukum. Antara lain:

- a. Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk mewujudkan hal tersebut tentusaja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi undang- undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut. Kurangnya kesadaran dan pemahaman pelaut tentang undang- undang atau peraturan yang terkait menjadi faktor penghambat implementasi di lapangan.
- b. Kurangnya kompetensi pendidikan formal pelaut. Kemampuan yang dimiliki tenaga pelaut Indonesia untuk menembus pasar global terancam bakal tersingkir. Hal ini disebabkan karena etos kerja pelaut Indonesia di luar negeri dinilai telah menurun.
- c. Rendahnya kedisiplinan pelaut untuk mengelola pendapatan hasil bekerja di laut. Besarnya pendapatan tidak akan ada artinya tanpa pengelolaan keuangan yang baik. Rendahnya kedisiplinan dalam pengelolaan pendapatan sangatlah penting untuk menjamin kehidupan di hari tua.

## **BAB V**

### **REKONSTRUKSI REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT PADA PROGRAM TOL LAUT BERBASIS KEADILAN PANCASILA**

#### **A. REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT PADA PROGRAM TOL LAUT DI BERBAGAI NEGARA (INTERNATIONAL WISDOM)**

Regulasi pelayaran merupakan salah satu instrumen penting dalam mensukseskan program pemerintah dan mampu membawa kesejahteraan pelaut. Di negara-negara maju seperti Jepang, Korea dan Singapura pengaturan dan regulasi tentang sistem pelayaran sangatlah ditekankan terutama dalam menjamin kejelasan regulasi bagi para pihak-pihak yang terkait dengan sistem pelayaran itu sendiri baik dari pihak pemerintah, pengusaha, pemilik kapal, awak kapal bahkan setiap orang yang terlibat dalam kresyahbandaran, kepelabuhanan dan juga angkutan laut.

##### **1. Jepang**

Jepang yang dikenal sebagai Negara kepulauan yang dikelilingi lautan juga memberlakukan hukum bagi setiap pelaut, hal ini terdapat dalam *Marine Law of Japan (Law No. 100, September 1, 1947)* yang mengatur pelaut secara umum termasuk kewenangan seorang pelaut dan pembagian tugas di atas kapal, perjanjian dan kontrak kerja, gaji dan numerisasi, jam kerja, libur, makanan dan kesehatan, kompensasi serta asuransi. Dari sini kita bisa melihat bahwa pemerintah Jepang benar-benar antusias dalam mengatur seorang pelaut agar memiliki standar kompetensi yang memadai terutama juga perlindungan awak kapal.

##### **2. Korea**

Bagi negara Korea seorang pelaut memiliki posisi yang penting dalam memajukan perekonomian negaranya. Tidak jauh dari Jepang yang terkenal

sebagai Negara industri, Korea juga merupakan Negara eksportir yang cukup besar dalam hal produk elektronik dan kecantikan. Dengan adanya peran pelaut dalam mendistribusikan produk Negara maka disini bisa diketahui bahwa pelaut Korea memiliki posisi penting dalam mempengaruhi naik turunnya devisa Negara. Oleh sebab itu pemerintah Korea betul-betul memperhatikan tingkat kesejahteraan para pelaut.

Hal ini bisa dilihat dalam regulasi Seafarer's Act No. 13186, Pebruary 3, 2015. Dalam regulasi tersebut pemerintah Korea secara tegas pada artikel ke 27 on *Clear Statement Of Labor Condition*:

- 1) *Where a shipowner enters into a seafarer labor contract, he/she shall make wages, working hours and other labor conditions specifically clear to a seafarer. The same shall also apply where he/she changes a seafarer labor contract.*
- 2) *When a shipowner enters into a seafarer labor contract with a seafarer, where the seafarer wishes, the shipowner shall give an opportunity that the seafarer may review the details of a seafarer labor contract and be provided with advice and suggestions about the same. The same shall also apply where the shipowner changes a seafarer labor contract.*

Artinya:

- 1) *Dimana pemilik kapal yang masuk ke dalam kontrak kerja pelaut, ia / dia harus membuat upah, jam kerja dan kondisi kerja lainnya khusus secara jelas dengan seorang pelaut. Hal yang sama juga berlaku di mana ia / dia mengubah kontrak kerja pelaut.*
- 2) *Ketika pemilik kapal yang masuk ke dalam kontrak kerja pelaut dengan pelaut, di mana ketika pelaut keinginan, pemilik kapal harus memberikan kesempatan yang pelaut dapat meninjau rincian kontrak kerja pelaut dan diberikan nasihat dan saran tentang hal yang sama. Hal yang sama juga berlaku di mana pemilik kapal melakukan perubahan kontrak kerja pelaut.*

### 3. Singapura

Posisi strategis Negara Singapura yang berada pada Selat Melaka menjadikan Negara ini sebagai pintu masuk bagi kapal-kapal *tanker, container, cargo* dll. dari berbagai penjuru dunia terutama wilayah Asia Tengah, Barat dan Tenggara. Standar pengelolaan pelabuhan yang baik dan professional menjadikan Singapura sebagai salah satu Negara yang memiliki *Standart Operation Procedure* (SOP) baik dalam hal kemaritiman dan bea cukai. Pelaut-pelaut Singapura juga dituntut untuk memiliki kualitas dan kemampuan yang memadai dalam bekerja di atas kapal. Sekalipun Singapura merupakan Negara di Asia, namun tingkat keprofesionalan pelautnya sesuai standar Eropa. Hal ini di atur dalam *Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Act 2014 No. 6 of 2014*.

#### **B. REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT PADA PROGRAM TOL LAUT DI INDONESIA (*NATIONAL WISDOM*)**

Indonesiapun seharusnya tidak boleh kalah dengan Negara-negara di atas dalam hal pengurusan dan tata kelola pelaut. Apalagi Indonesia terkenal sebagai Negara maritim yang memiliki sejarah kepelautan yang luhur. Segala peraturan-perundang-undangan pun telah dibuat namun masih ada beberapa regulasi yang belum sesuai bahkan ada beberapa hal yang belum diatur dalam peraturan tersebut.

Di Indonesia peraturang mengenai dunia kemaritiman salah satunya terdapat pada Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur tatakelola serta pengaturan masalah kelautan, perkapalan, kepelabuhan, kesyahbandaran, awak kapal dsb. Selain itu juga diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 jo. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan. Dalam hal kepelabuhan pun terdapat dalam Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 jo. Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan belum termasuk peraturan perundangan lainnya.

Namun pada kenyataannya masih banyak tingkat kecelakaan akibat kelalaian awak kapal dan pola pengaturan yang belum tepat.

Dalam hal kesejahteraan pelaut Indonesia diatur dalam Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa<sup>58</sup>: kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Segala sesuatu yang berhubungan dengan kesejahteraan awak kapal tercantum di dalam Perjanjian Kerja Laut yang mana hanya menyangkut dua belah pihak yaitu awak kapal yang bersangkutan dan Perusahaan tempat bekerja.

Berbicara masalah tersebut, Pancasila mempunyai karakter atau sifat yang fleksibel dan mampu memberikan tuntutan jaman dalam mengikuti globalisasi perubahan jaman. Di dalam pembahasan persoalan keadilan yang muncul di dalam masyarakat, Pancasila mampu memberikan jawaban untuk permasalahan itu. Pancasila mampu memberikan nilai-nilai keadilan sebagai pembaharuan hukum di Indonesia. Pembaharuan hukum di Indonesia sangat diperlukan karena masih banyaknya persoalan-persoalan baru yang belum dapat dijangkau oleh hukum. Persoalan-persoalan tersebut seyogyakan diselesaikan sengan satu visi, misi, tujuan dan persepsi tentang Pancasila dalam melakukan pembaharuan hukum di Indonesia. Selain persoalan-persoalan baru yang belum terselesaikan, persoalan lama juga menjadi permasalahan yang juga dianggap urgent untuk segera diselesaikan, mengingat hukum selalu hadir dalam kehidupan masyarakat untuk memberikan kepastian, keadilan dan manfaat terutama dalam masalah transportasi laut.

Di dalam substansi Pancasila terkandung nilai-nilai yang positif yang mampu memberikan perubahan bagi bangsa ini. Nilai-nilai positif ini mampu memberikan landasan bagi terciptanya suatu keadilan bagi bangsa Indonesia.

---

<sup>58</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Relevansi dengan keadilan maka nilai keadilan yang terkandung di dalam Pancasila dapat menjadi landasan dasar bagi terbentuknya hukum yang berkemanusiaan yang adil dan beradab serta berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Kemanusiaan yang adil dan beradab merupakan dasar dari perlindungan hak asasi yaitu memanusiakan manusia secara beradab tanpa mengurangi haknya sedikitpun. Sedangkan keadilan sosial merupakan keadilan yang digunakan untuk membedakan keadilan sosial dengan konsep keadilan dalam hukum. Keadilan sosial juga merupakan salah satu sila dalam Pancasila yaitu sila kelima dari Pancasila yang dirumuskan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 alinea keempat.

Dalam sila kedua dan sila kelima tersebut tertuang nilai-nilai tujuan Negara untuk menciptakan keadilan dalam konteks kehidupan bersama. Makna dari sila kedua dan sila kelima mengandung makna keadilan yang berupa nilai, tentunya harus diwujudkan dalam kehidupan bersama. Keadilan tersebut didasari dan dijiwai oleh hakekat keadilan sosial yaitu keadilan dalam hubungan manusia dengan dirinya sendiri, hubungan manusia dengan sesama, hubungan manusia dengan bangsa dan negaranya kemudian yang terakhir adalah hubungan manusia dengan Tuhannya pada sila kesatu.

Nilai kemanusiaan yang adil dan beradab mencerminkan sikap hormat menghormati dan saling menghargai antara sesama manusia. Sikap saling menghargai inilah yang diharapkan bagi bangsa Indonesia dalam mencapai tujuan hidup bermasyarakat sesuai dengan Pancasila. Sikap tersebut merupakan sikap yang adil yaitu memanusiakan manusia sebagai makhluk yang sama derajat dan kedudukannya dalam memperoleh keadilan terutama dalam hal kepelautan maupun transportasi laut. Pancasila merupakan falsafah dan ideologi bangsa Indonesia. Pancasila berisi nilai fundamental dan sebagai karakteristik dasar bangsa Indonesia. Karakteristik keadilan Pancasila yaitu memanusiakan manusia secara adil dan beradab sesuai hak asasinya. Hak Asasi Manusia telah melekat semenjak manusia di dalam kandungan. Hak Asasi Manusia harus selalu

dilindungi karena hukum ada untuk masyarakat. Hak asasi merupakan hak perlakuan yang sama dihadapan hukum. Selain memanusiakan manusia, karakteristik keadilan Pancasila juga memberikan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia sesuai sila kelima.

Menilik permasalahan-permasalahan di atas mencerminkan bahwa Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Belum Berbasis Keadilan Pancasila, oleh sebab itu Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Yang Berbasis Keadilan Pancasila, adalah sebagai berikut:

**TABEL REKONSTRUKSI REGULASI PENOPANG KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT PADA PROGRAM TOL  
LAUT BERBASIS KEADILAN PANCASILA**

| <b>o.</b> | <b>Sebelum Rekonstruksi</b>  | <b>Kelemahan-kelemahan</b>  | <b>Setelah Rekonstruksi Hukum</b>  |
|-----------|--|---|--|
|           | <p align="center"><b>Pasal 28 ayat (6)</b> UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi:</p> <p>Selain memiliki izin usaha untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh:</p> <p>a. bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;</p> | <p>1. Pemberian persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh bupati/walikota bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; gubernur provinsi yang bersangkutan tidak lagi relevan karena telah keluarnya Peraturan Menteri No. 122 Tahun 2018 Tentang Organisasi</p> | <p align="center"><b>Pasal 28 ayat (6) :</b></p> <p>Selain memiliki izin usaha untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal laut lepas yang menuju antar wilayah yang dipisahkan oleh selat dan/atau teluk dan ijinnya diberikan oleh:</p> <p>a. Direktorat Jenderal; dan/atau</p> <p>b. Syahbandar; dan/atau</p> <p>c. Balai Pengelola Transportasi Darat</p> |



|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | <p>b. gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antar kabupaten/kota dalam provinsi; dan</p> <p>c. Menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antar provinsi dan/atau antar negara</p> | <p>dan Tata Kerja Perhubungan yang semua perijinan dan persetujuan pengoperasian kapal telah diambil semua kewenangannya oleh pusat;</p>   | <p>(BPTD).</p>   |
|  |   | <p>2. Di dalam pasal tersebut tidak terdapat aturan khusus mengenai pengawasan dalam pengoperasian kapal, baik di Sungai, Danau, maupun Penyeberangan. Hal ini terjadi karena adanya kekosongan hukum pada wilayah Transportasi Sungai, Danau, dan</p> | <p>Tambahan Pasal mengenai Pengawasan:</p> <p>(1) Pelaksanaan Penyelenggaraan angkutan penyeberangan tidak hanya terbatas pada wilayah itu saja namun juga masuk pada Transportasi Sungai dan Danau serta dilakukan Pengawasan terhadap:</p> <p>a) penerbitan pas kapal sungai</p> |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <p>Penyeberang (TSDP), selain itu minimnya angka pengawasan sesuai standard dan banyaknya tingkat kecelakaan kapal, terutama berkaitan dengan kelaiklautan kapal itu sendiri.</p> | <p>dan pas kapal danau;</p> <p>b) penerbitan sertifikat awak kapal sungai dan danau;</p> <p>c) penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau;</p> <p>d) kewajiban penyampaian surat pernyataan nakhoda kapal sungai dan danau.</p> <p>(2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, b dan c dilakukan oleh Direktur Jenderal.</p> <p>(3) Balai Pengelola Transportasi Darat melakukan pengawasan terhadap kewajiban penyampaian surat</p> |
|--|--|---|---|

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  |  |   | <p>pernyataan nakhoda kapal sungai dan danau.</p>  |
|  |  | <p>3. Ijin usaha dan pemberian ruang gerak bagi pengusaha jasa angkutan penyeberangan swasta juga tidaklah mencerminkan keadilan pancasila karena dari segi penjadwalan, keberangkatan, dermaga bongkar muat, dermaga tambat dan pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) terdapat gap bahkan bisa dikatakan tidak adil antara pembagian ruang kebebasan dari PT. ASDP Indonesia Ferry yang terkesan justru</p> | <p>Adanya keadilan pancasila bagi kedua pengelola transportasi penyeberangan, baik BUMN yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry dan perusahaan swasta, sehingga mereka sama-sama menerima haknya dalam menjalankan tugas sebagai komponen penyelenggara transportasi penyeberangan rakyat dan terdapat sinergitas antara pihak swasta maupun pemerintah dalam melayani masyarakat terutama para penumpang angkutan penyeberangan lebih-lebih angkutan sungai dan danau juga.</p> <p>Oleh sebab itu dibutuhkan peraturan yang mengatur tentang pembagian tugas kewenangan antara pihak pemerintah dengan pihak swasta. Terutama dalam penggiliran</p> |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <p>memonopoli suatu pelabuhan. Hal ini disebabkan tidak adanya peraturan tentang pembagian wilayah kerja antara perusahaan swasta dan pihak pemerintah.</p>   | <p>jadwal keberangkatan kapal dan penyediaan dermaga sandar serta bongkar muat</p>  |
|  |  | <p>4. Dalam prakteknya persetujuan pengoperasian pelabuhan yang masuk wilayah penyeberangan antara laut dan sungai masih terdapat perebutan wilayah kekuasaan antara Dirjen Laut dan Dirjen Darat meskipun telah diundangkannya Peraturan Menteri No. 122 Tahun</p> | <p>Perubahan dan penambahan pasal mengenai pengoperasian pelabuhan penyeberangan:</p> <p>(1) Pengoperasian pelabuhan penyeberangan dapat dilaksanakan setelah memenuhi persyaratan:</p> <p>a) Pelabuhan telah selesai dibangun dan hasil pemeriksaan dinyatakan layak oleh Pejabat yang</p> |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Perhubungan. | berwenang;<br><br>b) Tersedia petugas pengelola pelabuhan penyeberangan yang memiliki kompetensi;<br><br>c) Tersedia fasilitas kantor untuk pelaksanaan tugas pengawasan;<br><br>d) Mempunyai Standar Operasional Prosedur (SOP) pengoperasian pelabuhan penyeberangan;<br><br>e) Tersedianya peralatan keselamatan untuk keadaan darurat dan peralatan pemadam kebakaran (APAR); |
|--|--|---|---|

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  |   |   | <p><b>f)</b> Memiliki rekomendasi teknis dari Balai Pengelola Transportasi Darat sesuai dengan wilayah kewenangannya.</p>   |
|  | <p><b>Pasal 59</b> UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi:</p> <p>Sanksi administratif berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. peringatan;</li> <li>b. denda administratif;</li> <li>c. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau</li> <li>d. pencabutan izin atau pencabutan sertifikat.</li> </ol> | <p>Sanksi administratif masih belum mencakup pencabutan kewenangan seseorang untuk menjadi awak kapal</p> | <p><b>Pasal 59 :</b></p> <p>Sanksi administratif berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. peringatan;</li> <li>b. denda administratif;</li> <li>c. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat;</li> <li>d. pencabutan izin atau pencabutan sertifikat;</li> <li>e. Pencabutan kewenangan seseorang untuk menjadi awak kapal, karena</li> </ol> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  | belum memenuhi sertifikat kecakapan sebagai awak kapal   |
|  | <p><b>Pasal 61, ayat (3)</b> UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi:</p> <p>Setiap kapal yang melayani angkutan penyeberangan wajib:</p> <p>a. memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan;</p> <p>b. memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal</p> | <p>Persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan tidak dilengkapi dengan persyaratan kapal dan spesifikasinya</p> | <p><b>Pasal 61, ayat (3)</b> tidak cukup relevan dengan praktek dilapangan, khususnya syarat teknis yang kurang tepat dalam prakteknya, rekonstruksi yang tepat seharusnya:</p> <p>(1) Persyaratan teknis meliputi:</p> <p>a) rancang bangun, konstruksi, permesinan, dan perlistrikan memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran;</p> <p>b) surat ukur kapal;</p> <p>c) peralatan pencegahan pencemaran kapal sungai dan danau;</p> <p>d) identitas pemilik kapal sungai dan danau;</p> |

|  |   |  |                                 |
|--|---|--|---------------------------------|
|  | <p>penyeberangan pada lintas yang dilayani;</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) memiliki dan/atau mempekerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan untuk kapal penyeberangan;</li><li>2) memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang dan kendaraan beserta muatannya;</li><li>3) mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian samping kiri dan kanan kapal; dan</li><li>4) mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan</li></ol> |  | <p>e) pas sungai dan danau.</p> |
|--|---|--|---------------------------------|



|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  | bahasa Inggris.  |   |   |
|  | <p><b>Pasal 151 (1)</b> UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi : Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja</p> | <p>Tidak merinci regulasi kesejahteraan pelaut di Kapal Indonesia</p> | <p>Pasal 151 (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi: Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan &amp; perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja, dan mendapatkan kesejahteraan yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan di dalam <i>Maritime Labour Convention 2006</i>.</p> |
|  | <b>Pasal 169 (1)</b> UU No.17 Tahun 2008   | Sanksi yang diberikan bila  | <b>Pasal 169 (1)</b> UU No.17 Tahun 2008  |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | <p>Tentang Pelayaran berbunyi : Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.</p> | <p>pemilik kapal dan operator kapal melanggar aturan ini adalah sanksi administratif</p> | <p>Tentang Pelayaran berbunyi: Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pelanggaran atas ketentuan ini akan dikenakan sanksi pidana dan sanksi administratif.</p> |
|--|--|--|---|

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

1. Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut di Indonesia Saat Ini Belum Berkeadilan Pancasila disebabkan oleh beberapa pasal pada UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang belum berkeadilan pancasila yaitu;
  - a. Dalam Pasal 28 ayat (6) terjadi Perebutan kewenangan regulasi pemberian ijin pengoperasian kapal oleh Bupati/Walikota, Gubernur, dan Menteri selain itu juga perebutan kewenangan antara Dirjen Laut dan Dirjen Darat mengenai pengelolaan Pelabuhan yang mengurus Penyeberangan, hal ini terjadi karena kekosongan hukum seperti siapa yang berhak mengeluarkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dan siapa yang berhak mengurus segala permasalahan di sekitar pelabuhan penyeberangan padahal pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya, oleh sebab itu karena masalah ini akan lahir rancangan peraturan baru.
  - b. Dalam Pasal 59 hanya menerangkan sanksi administratif berupa peringatan, denda administratif, pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau pencabutan izin atau pencabutan sertifikat dan tidak membahas masalah pencabutan kewenangan seseorang untuk menjadi awak kapal.
  - c. Dalam Pasal 61, ayat (3) dalam hal persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan tidak dilengkapi dengan persyaratan kapal dan spesifikasinya
  - d. Dalam Pasal 151 (1) masalah kesejahteraan pelaut tidak diperhatikan.
  - e. Dalam Pasal 169 (1) terdapat ketidaktegasan dalam pemberian sanksi karena belum mencakup sanksi pidana.

- f. Selain itu juga termasuk masalah Masih timpangnya regulasi yang bertabrakan dengan kebutuhan transportasi turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya serta kurangnya sarana transportasi yang ada di laut, padahal di dalam regulasi ketersediaan jumlah moda memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain terutama dalam program tol laut.
2. Kelemahan-kelemahan yang Mempengaruhi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut di Indonesia Saat Ini Belum Berkeadilan Pancasila di antaranya dikarenakan 1) Pengawasan Keselamatan Pelayaran Masih Lemah Terutama LLASDP (Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan), 2) Masalah Transportasi Maritim Di Indonesia Yang Meliputi Masalah Investasi Transportasi Maritim, Hambatan Dalam Pendanaan Kapal, Lemahnya Manajemen Pelabuhan Dan Pelayaran, Iklim Investasi Dan Finansial Yang Tidak Kondusif, Kurangnya Pembantu Syahbandar, Jabatan Fungsional Pengawas Keselamatan Pelayaran Dan Angka Kreditnya Belum Terlalu Diperhatikan, 3) Kondisi Keselamatan Moda Asdp Yang Lemah, 4) Lemahnya Implementasi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Yang Menyebabkan Masih Banyaknya Kecelakaan, 5) Realisasi Pembangunan Tol Laut Sebagai Konektivitas Antar Pulau Di Indonesia Dalam Menghadapi Era Globalisasi Ekonomi Dunia dan 6) Lemahnya Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia.
  3. Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila adalah sebagai berikut:
    - a. Pasal 28 ayat (6) dalam hal pemberian ijin pengoperasian kapal oleh Bupati/Walikota, Gubernur, dan Menteri selain itu juga perebutan kewenangan antara Dirjen Laut dan Dirjen Darat mengenai pengelolaan Pelabuhan yang mengurus Penyeberangan direkonstruksi menjadi pemberian ijin dan pengelolaannya diserahkan kepada Direktorat Jenderal; dan/atau Syahbandar dan/atau Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

- b. Pasal 59 direkonstruksi dengan penambahan pencabutan kewenangan seseorang untuk menjadi awak kapal.
- c. Pasal 61, ayat (3) direkonstruksi dengan penambahan persyaratan kapal dan spesifikasinya.
- d. Pasal 151 (1) direkonstruksi dengan penambahan ayat yang mengatur kesejahteraan pelaut.
- e. Pasal 169 (1) direkonstruksi dengan pemberian sanksi pidana.

## **B. SARAN**

1. Untuk memajukan dunia maritim Indonesia, pemerintah harus menaruh perhatian besar pada Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut yang dilakukan oleh DPR dan Presiden yaitu dengan melakukan Perubahan (*Amandement*) pada UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
2. Selain membangun berbagai infrastruktur transportasi, pemerintah hendaknya meningkatkan pengawasan pada aktifitas transportasi laut dan keselamatan di atas kapal.
3. Dalam jangka pendek perlu adanya Peraturan Pemerintah (PP) dan Rancangan Peraturan Menteri (RPM) dalam upaya mendukung program Tol Laut di Indonesia.

## **C. IMPLIKASI KAJIAN DISERTASI**

1. Adanyanya sinergitas antara penegak hukum terkhusus dalam masalah kemaritiman dan kelautan dengan pemerintah termasuk Kementerian Perhubungan.
2. Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut di Indonesia Saat Ini Belum Berkeadilan Pancasila dalam disertasinya ini melingkupi sistem

pengawasan, pengoperasian kapal, persyaratan teknis, kesejahteraan pelaut dan sistem sanksi.

3. Pelaut, pengusaha, dan pemerintah semakin yakin akan kepastian hukum dan perlindungan hukum terhadap para pelaut Indonesia, baik di dalam negeri maupun di luar negeri