

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Laut bukan pemisah, tetapi pemersatu berbagai pulau, daerah dan kawasan Indonesia. Melalui Pelayaran antar-pulau, antar-pantai, dan antara pelabuhan persatuan dan kesatuan Indonesia dapat terwujud. Pelayaran, yang menghubungkan pulau-pulau, adalah urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya atau Majapahit menjadi bukti nyata bahwa kejayaan suatu negara di Nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan maritim. Oleh karena itu, pembangunan industri pelayaran nasional sebagai sektor strategis, perlu diprioritaskan agar dapat: meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global, karena nyaris seluruh komoditi untuk perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi maritim. Industri pelayaran nasional dapat pula sebagai bentuk keseimbangan pembangunan kawasan (antara Kawasan Timur Indonesia dan Barat) dalam mewujudkan keadilan dan kesatuan Indonesia, karena daerah terpencil dan kurang berkembang (yang mayoritas berada di Kawasan Timur Indonesia yang notabene kaya sumberdaya alam) tentu saja membutuhkan akses dan layanan untuk memasarkan hasil alamnya.

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatannya. Secara garis besar pelayaran dibagi menjadi dua, yaitu Pelayaran Niaga (yang terkait dengan

kegiatan komersial) dan Pelayaran Non-Niaga (yang terkait dengan kegiatan non-komersial, seperti pemerintahan dan bela-negara)⁵⁹.

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 menjadi⁶⁰:

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

Teritori Pelayaran terbagi menjadi⁶¹:

3. Dalam Negeri: untuk angkutan domestik, dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di wilayah Indonesia;
4. Luar Negeri: untuk angkutan internasional (ekspor/impor), dari pelabuhan Indonesia (yang terbuka untuk perdagangan luar negeri) ke pelabuhan luar negeri, dan sebaliknya.

⁵⁹ Dedi Darmawan, "Perusahaan Pelayaran Nasional Diimbau Aktif Mengembangkan Tenaga Pelaut, Suara Karya, 20 Januari 2015

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ <http://www.itb.ac.id/news/4682.xhtml>, di akses tanggal 23 Januari 2019

Angkutan dalam negeri diselenggarakan dengan kapal berbendera Indonesia, dalam bentuk⁶²:

3. 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.
4. 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)⁶³, beroperasi di wilayah perairan laut, dan sungai dan danau, di dalam negeri.

Pelayaran Nasional, oleh badan hukum yang didirikan khusus untuk usaha pelayaran, dan yang memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia jenis non-tradisional, beroperasi di semua jenis wilayah perairan (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dan teritori (dalam negeri dan luar negeri). Pelayaran Perintis yang diselenggarakan oleh pemerintah di semua wilayah perairan (laut, sungai dan danau, penyeberangan) dalam negeri, untuk melayani daerah terpencil (yang belum dilayani oleh jasa pelayaran yang beroperasi tetap dan teratur atau yang moda transportasi lainnya belum memadai) atau daerah belum berkembang

⁶² Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA (Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia) Tahun 2005.

⁶³ *Ibid.*

(tingkat pendapatan sangat rendah), atau yang secara komersial belum menguntungkan bagi angkutan laut⁶⁴.

Angkutan Luar Negeri diselenggarakan dengan kapal berbendera Indonesia dan asing, oleh: perusahaan pelayaran nasional yang memiliki minimal satu kapal Berbendera Indonesia, berukuran 175 GT; perusahaan pelayaran patungan, antara perusahaan asing dengan perusahaan nasional yang memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5,000 GT; dan perusahaan pelayaran asing, yang harus diageni oleh perusahaan nasional dengan kepemilikan minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5,000 GT untuk pelayaran internasional atau minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 175 GT untuk pelayaran lintas-batas)⁶⁵.

Pelayaran 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 nasional⁶⁶.

Pelayaran atau angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan ke depan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara massal. Dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional

⁶⁴ <http://www.liputan6.com/tag/tol-laut-jokowi>, diakses tanggal 28 Februari 2019.

⁶⁵ 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

⁶⁶ *Ibid.*

maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang-Undang Dasar 1945⁶⁷.

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 dan standar keamanan yang ada dan dalam hal ini lembaga yang khusus menangani keselamatan di bidang pelayaran adalah Direktorat Keselamatan Penjagaan Laut Pantai atau biasa disingkat KPLP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut⁶⁸. Tugas pokok dari Direktorat KPLP Ditjen Perhubungan Laut sesuai dengan Keputusan Menteri No.KM.24 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan antara lain⁶⁹:

1. Melaksanakan perumusan kebijakan
2. Bimbingan teknis dan evaluasi di bidang pengamanan
3. Patroli, penanggulangan musibah dan pencemaran
4. Tertib Perairan dan pelabuhan
5. *Salvage* dan pekerjaan bawah air serta sarana penjagaan dan penyelamatan

⁶⁷ Undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

⁶⁸ <http://www.presidentri.go.id/maritim/pembangunan-tol-laut-memandang-laut-sebagai-penghubung-bukan-pemisah-pulau.html>

⁶⁹ Arikunto S, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 2002, h.45

Dari berbagai jenis tugas dan pekerjaan yang berkaitan dengan penjagaan dan penyelamatan di laut sangat didominasi pada masalah kemampuan sumber daya manusia yang didukung oleh sarana teknologi pelayaran, sehingga telah mendorong pemerintah melakukan berbagai kebijakan dalam mengatur masalah pelayaran atas sistem angkutan laut berstandar internasional oleh karena kondisi peraturan yang sekarang perlu dilakukan perbaikan sesuai dengan kemajuan dan perkembangan teknologi, perangkat modern serta sistem navigasi lebih maju sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan kelancaran dalam sistem angkutan laut, apalagi jika dikaitkan dengan masyarakat pengguna jasa laut masih relatif besar (massal) yang menghubungkan daerah kepulauan yang satu dengan lainnya. Namun demikian berbagai kebijakan dan peraturan yang dibuat jika tidak didukung pelayanan yang baik tentunya akan mengkhawatirkan mengenai keselamatan di bidang pelayaran, baik bagi nakhoda, awak kapal penumpang, para taruna yang sedang praktik laut maupun alat transportasinya itu sendiri.

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 transportasi. Sejak pemberlakuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan pada tanggal 1 Februari

2010, penyusunan jaringan trayek angkutan laut dalam negeri belum terlaksana sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah itu. Selama ini, penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri lebih didasarkan pada laporan dari pelaku usaha⁷⁰.

Dalam periode 5 tahun (1996-2000) jumlah perusahaan pelayaran di Indonesia meningkat, dari 1,156 menjadi 1,724 buah, atau bertambah 568 perusahaan (peningkatan rata-rata 10.5 % p.a). Sementara kekuatan armada pelayaran nasional membesar, dari 6,156 menjadi 9,195 unit (peningkatan rata-rata 11.3 % p.a). Tapi dari segi kapasitas daya angkut hanya naik sedikit, yaitu dari 6,654,753 menjadi 7,715,438 DWT. Berarti kapasitas rata-rata perusahaan pelayaran nasional menurun. Sepanjang periode tersebut, volume perdagangan laut tumbuh 3 % p.a. Volume angkutan naik dari 379,776,945 ton (1996) menjadi 417,287,411 ton (2000), atau meningkat sebesar 51,653,131 ton dalam waktu lima tahun, tapi tak semua pertumbuhan itu dapat dipenuhi oleh kapasitas perusahaan pelayaran nasional (kapal berbendera Indonesia), bahkan untuk pelayaran domestik (antar pelabuhan di Indonesia). Pada tahun 2000, jumlah kapal asing yang mencapai 1,777 unit dengan kapasitas 5,122,307 DWT meraup muatan domestik sebesar 17 juta ton atau sekitar 31%.⁷¹

Alhasil, saat ini industri pelayaran Indonesia sangat buruk. Perusahaan pelayaran nasional kalah bersaing di pasar pelayaran nasional dan internasional, karena kelemahan di semua aspek, seperti ukuran, umur, teknologi, dan kecepatan kapal. Di bidang muatan internasional (ekspor/impor) pangsa perusahaan

⁷⁰ Berita Pusat Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan, 13 April, 2010

⁷¹ *Ibid.*

pelayaran nasional hanya sekitar 3 % to 5%, dengan kecenderungan menurun (lihat Tabel di bawah). Proporsi ini sangat tidak seimbang dan tidak sehat bagi pertumbuhan kekuatan armada pelayaran nasional⁷².

Data tahun 2002 menunjukkan bahwa pelayaran armada nasional Indonesia semakin terpuruk di pasar muatan domestik. Penguasaan pangsa nya menciut 19% menjadi hanya 50% (2000: 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/impor 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, mengganggu 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/DWT⁷³.

Pada tahun 2001 perusahaan pelayaran di Indonesia mencapai jumlah 3,078, atau berlipat 3.3 kali dari jumlah tahun 1998. Tapi dalam periode yang sama, jumlah perusahaan yang memiliki kapal sendiri hanya berlipat 1.3 kali. Perusahaan pemilik kapal yang menjadi anggota INSA (Indonesia National

⁷² Tri Cahyadi, *Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*, Disertasi PDIH Unissula, Semarang, 2017

⁷³ *Ibid.*

Shipowner Association) pada tahun 2001 tercatat 914. Dari jumlah tersebut 82% diantaranya adalah perusahaan yang mengoperasikan kurang dari 3 buah kapal, dan hanya 4% yang mengoperasikan lebih dari 10 kapal. Hanya sekitar 80% anggota INSA yang mengoperasikan kapal milik sendiri, sisanya mengoperasikan kapal sewaan⁷⁴.

Hasil survai Stramindo di kalangan perusahaan pelayaran pada tahun 2002 menunjukkan bahwa persepsi bahwa pengembangan perusahaan pelayaran terhambat karena lima faktor utama, yaitu: regulasi dan pelaksanaannya; armada yang uzur kesulitan pendanaan untuk investasi operasi pelabuhan yang kurang baik biaya siluman yang tinggi Survai Stramindo juga menunjukkan adanya keinginan besar di kalangan perusahaan pelayaran nasional untuk meremajakan kapal dan memperbesar kapasitas asramanya. Dari sumber lain juga terindikasi adanya harapan untuk memperbesar pangsa pasar domestik dan internasional bagi armada pelayaran nasional. Seperti terlihat dari proyeksi INSA untuk memperbesar kapasitas armada pelayaran nasional hingga tahun 2020 terealisasi Tapi keinginan atau harapan tersebut tidak mudah diwujudkan, karena berbagai kendala dan persoalan yang sulit. Armada pelayaran nasional Indonesia kurang mampu meningkatkan daya saing dan bertumbuh karena beberapa faktor, yaitu⁷⁵:

- pemilik kapal tidak mampu memperkuat armada dengan pembiayaan sendiri; tingkat bunga yang tinggi dalam sistem perbankan nasional; dan tidak ada subsidi;

⁷⁴ Berita Pusat Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan, 13 April, 2010

⁷⁵ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA (Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia) Tahun 2005.

- 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 fasilitas dan infrastruktur pelabuhan nasional (lebih pada muatan ekspor/impor); ketakterediaan jaringan informasi yang memadai⁷⁶.

Situasi pelayaran nasional sangat pelik, karena ketergantungan 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 armada⁷⁷.

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

⁷⁶ https://id.wikipedia.org/wiki/Tol_Laut

⁷⁷ <https://www2.facebook.com/muhammad.salahuddien.manggalanny/posts/10203288015415630>

hanya menyelenggarakan pelayaran khusus untuk melayani kepentingan sendiri. 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 tersendiri⁷⁸.

Dunia pelayaran Indonesia menghadapi banyak hambatan struktural dan sistematis di bidang finansial, seperti dipaparkan di bawah⁷⁹:

- a. Keterbatasan lingkup dan skala sumber dana: *Official Development Assistance* (ODA): terkonsentrasi untuk investasi publik di berbagai sektor pembangunan, kecuali pelayaran. *Other Official Finance* (OOF): kredit ekspor dari Jepang sedang terjadwal-ulang. *Foreign Direct Investment* (FDI): sejauh ini tidak ada Anggaran Pemerintah: hanya dialokasikan untuk pengadaan kapal pelayaran perintis. Pinjaman Bank Asing: tersedia hanya untuk perusahaan pelayaran besar (credit worthy) Pinjaman Bank Swasta Nasional: hanya disediakan dalam jumlah sangat kecil (dalam kasus Bank Mandiri hanya 0.25% dari jumlah total kredit tersalur)
- b. Tingkat suku bunga pinjaman domestik 15-17% p.a. untuk jangka waktu pinjaman 5 tahun.
- c. Jangka waktu pinjaman yang hanya 5 tahun terlalu singkat untuk industri pelayaran;

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ International Maritime Organization, “*Standards Of Training, Certification and Watchkeeping for Sailors Convention, As Amended in 1995*”.

- d. Saat ini, kapal yang dibeli tidak bisa dijadikan sebagai kolateral.
- e. Tidak ada program kredit untuk kapal *feeder* termasuk pelayaran rakyat, kecuali pinjaman jangka pendek berjumlah sangat kecil dari bank nasional. Program kredit lunak untuk pelayaran rakyat akan dihentikan, program untuk dok dan galangan kapal sudah dihapus.
- f. Tidak ada kebijakan pendukung.
- g. Prosedur peminjaman (appraisal, penyaluran, angsuran) kurang ringkas.

Proyeksi dalam *Study on the Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia* (Stramindo) – JICA (2003) Gambaran suram tentang transportasi maritim Indonesia bagai mendung yang menutupi matahari. Potensi yang ada sangat besar, sehingga masa depan sebenarnya bisa lebih cerah. Terlihat dari hasil kajian Stramindo yang memproyeksikan pembangunan transportasi maritim Indonesia untuk 20 tahun ke depan (2004-2024)⁸⁰.

Stramindo memprediksi bahwa dalam periode 20 tahun ke depan (2004-2024), volume *dry cargo* akan berlipat 2.8 kali, volume *liquid cargo* berlipat 1.4 kali, dan secara keseluruhan volume angkutan domestik akan berlipat 2 kali. Jenis muatan yang paling pesat pertumbuhannya adalah kargo kontener. Volumennya akan berlipat 5.2 kali, dari 11 juta ton (2004) menjadi 59 juta ton (2024). Pertumbuhan *dry cargo* sejalan dengan kecenderungan pertumbuhan

⁸⁰ *Study on the Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia* (Stramindo) – JICA (2003)

ekonomi, dan tidak terlalu bergantung pada ketersediaan sumberdaya alam. Tingkat produksi minyak saat ini akan terhenti pada tahun 2006, seperti diperkirakan oleh Pemerintah. Di masa 20 tahun ke depan, volume angkutan minyak akan menurun, sekalipun konsumsi bertambah. Struktur logistik minyak akan berubah, sebagian volume domestik minyak mentah akan diganti dengan impor minyak⁸¹.

Sebagai akibatnya, pertumbuhan volume angkutan *liquid-cargo* (yang didominasi minyak) tidak sepesat *dry-cargo*. Pertumbuhan volume penumpang (transportasi maritim maupun udara) akan sejalan dengan pertumbuhan GDP. Tapi GDP yang semakin tinggi hanya berpengaruh positif terhadap transportasi udara, dan berpengaruh negatif terhadap transportasi laut. Karena itu diprediksi proporsi laut-udara akan berubah dari 60-40 (2001) menjadi 51-49 (2024) dengan tingkat pertumbuhan rendah 1.5 kali lipat. Proyeksi pertumbuhan volume muatan barang dan penumpang domestik yang menggunakan transportasi maritim⁸².

Pertumbuhan volume muatan domestik membutuhkan penambahan kapasitas armada transportasi maritim domestik. Tapi perkiraan penambahan kapasitas dipengaruhi beberapa hal, antara lain pertumbuhan pangsa pasar, atau tingkat produktivitas. Stramindo menargetkan perbaikan tingkat produktivitas kapal *dry-cargo*, yaitu dari 7,649 ton-miles/DWT (2001) menjadi 10,000 ton-miles/DWT (2024)⁸³. Hal ini bisa dilakukan melalui berbagai peningkatan dan penyempurnaan di berbagai bidang, antara lain seperti: peningkatan volume

⁸¹ *Maritime Labour Convention*, 7 February, 2006.

⁸² Tri Cahyadi, *Rekonstruksi Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*, Disertasi PDIH Unissula, Semarang, 2017

⁸³ *Ibid.*

muatan, karena ekstensifikasi kontenerisasi; peningkatan kecepatan kapal, karena penggunaan armada yang berumur lebih muda; penambahan jumlah hari produktif (*commissionable days*), karena perbaikan manajemen kapal; pemangkasan waktu tunggu di pelabuhan, karena perbaikan manajemen pelabuhan dan sebagainya.

Disamping itu, Stramindo mengasumsikan pembesaran pangsa dari 60% (2001) menjadi 86% (2014) dan 100% (2024). Target pangsa pasar armada domestik ini bisa dicapai melalui kebijakan penerapan bertahap asas *cabotage*, dengan tujuan membentuk armada yang berdayasaing tinggi. Berdasarkan data tahun 2001, kapasitas armada nasional adalah 7.1 juta DWT/GT dengan umur rata-rata 21 tahun. Pada akhir dasawarsa pertama, tahun 2014, kekuatan armada nasional untuk pelayaran domestik bisa mencapai 86% besaran proyeksi akhir, dengan penambahan kapasitas 3.4 juta DWT. Hal ini hanya bisa dicapai dengan penerapan *cabotage* pada 7 komoditi terpilih (minyak bumi, minyak sawit, batubara, pupuk, kayu, beras, dan karet). Selain tetap mempertahankan *cabotage* seperti yang ada sekarang, dan penggantian kapal tua. Pada akhir dasawarsa kedua, tahun 2024, jika modernisasi kapal dan manajemen pelayaran berhasil dilakukan secara gradual dan penerapan sepenuhnya prinsip *cabotage*, kapasitas armada pelayaran domestik akan bertambah 3.2 juta DWT sehingga mencapai 13.1 juta DWT untuk kargo dan 0.7 juta GT untuk penumpang (atau 14.4 juta DWT/GT) dengan umur rata-rata 14 tahun. Berdasarkan proyeksi kapasitas armada pelayaran tersebut di atas, diperlukan investasi sebesar Rp 54.5 triliun untuk pengadaan armada kapal dalam periode 2004-2014, dan sebesar Rp 75,3 triliun dalam periode berikutnya, 2015-2024. Pengadaan 4,617 kapal dalam periode selama 20 tahun membutuhkan dana total

sebesar Rp 130 triliun (US\$15.3 milyar), atau sama dengan 8% GDP Indonesia tahun 2002⁸⁴.

Karena keterbatasan anggaran pemerintah, JICA merekomendasikan agar Pemerintah Indonesia mencari pinjaman sebesar Rp 2.8 triliun dari *Official Development Assistance* (ODA) melalui program pembangunan pelayaran antar-pulau (interinsuler), untuk memenuhi 10% investasi domestik dalam periode 2005-2009. Melalui investasi peremajaan dan modernisasi armada transportasi maritim, diperkirakan ekonomi Indonesia akan menikmati *multiplier-effect* senilai Rp 251.3 triliun pada tahun 2024. Patut digarisbawahi, bahwa selain beberapa asumsi dasar umum (misalnya pertumbuhan GDP), proyeksi tersebut di atas disusun dengan mengandaikan keberhasilan pembenahan di beberapa bidang. Pada dasarnya pembenahan tersebut bertujuan meningkatkan produktivitas dan menciptakan iklim investasi yang kondusif untuk industri pelayaran. Proyeksi di atas akan berhenti hingga sebatas kertas, tanpa pembenahan yang disarankan.

Pada tahap awal, proyeksi dalam *Study on Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia* ini dapat dipergunakan untuk memaparkan potensi besar industri transportasi maritim, yang disusun berdasarkan kondisi faktual saat ini⁸⁵.

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

⁸⁴ *Study on Development of Domestic Sea Transportation and Maritime Industry in the Republic of Indonesia of 2013.*

⁸⁵ *Ibid.*

tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang menunjang konektivitas nasional. Rencana pola trayek angkutan petikemas pada bulan Januari hingga September 2011 berjumlah 201 jaringan trayek dengan dukungan armada sebanyak 218 kapal. Setiap jaringan trayek mencakup beberapa pelabuhan singgah. Variasi jumlah pelabuhan singgah dari 201 jaringan trayek itu adalah mulai dari 2 hingga 18 pelabuhan. Jumlah gabungan pelabuhan singgah dari keseluruhan jaringan trayek itu adalah 158 pelabuhan. Namun, jumlah pelabuhan singgah sesungguhnya hanya 79 pelabuhan. Rencana jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri yang disusun melalui kajian ini merupakan hasil evaluasi dari rencana pola trayek yang telah diterapkan hingga tahun 2011. Evaluasinya didasarkan pada pertimbangan permintaan jasa angkutan, pengembangan pusat-pusat kegiatan pada enam koridor ekonomi Indonesia dan penguatan Konektivitas nasional, desain pola jaringan tetap dan teratur. Berdasarkan pendekatan tersebut, rencana kebutuhan jaringan trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri untuk muatan petikemas ditentukan adalah sebanyak 93 jaringan trayek. Susunan rencana jaringan trayek yang dimaksud di atas dapat dijadikan bahan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Jaringan Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri⁸⁶.

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.

⁸⁶ Alif Kholifah, "Pemerintah Terus Berupaya Wujudkan Poros Maritim Dunia", dalam <http://redaksiindonesia.com/read/pemerintah-terus-berupaya-wujudkan-poros-maritim-dunia.html>, akses 16 Agustus 2018.

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?

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

3. 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.

4. 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

4. 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 bentuk⁸⁷. 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 semula⁸⁸, 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 bersangkutan⁸⁹.

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.⁹⁰

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

⁸⁷ Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, 2005

⁸⁸ B.N. Marbun, *Kamus Politik*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1996, hal.469.

⁸⁹ James P. Chaplin, *Kamus Lengkap Psikologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1997, h.421

⁹⁰ Yusuf Qardhawi dalam Problematika Rekonstruksi Ushul Fiqih, *Al-Fiqh Al-Islâmî bayn Al-Ashâlah wa At-Tajdîd*, Tasikmalaya, 2014, h. 56

digantikan dengan aturan main yang baru. Rekonstruksi tersebut inilah yang nantinya akan menjadi pedoman atau panduan dalam perencanaan pembuatan rancangan peraturan daerah.

5. Keadilan Pancasila

d. 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.⁹¹ 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

⁹¹ guslossy.xtgem.com/Pancasila+sbg+Ideologi+Nasional.

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 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 Indonesia⁹².

e. 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

⁹² Attamimi, A. Hamid S. *Loc.Cit.*

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 diterapkan oleh banyak negara di dunia⁹³. 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 *staatfundamentalnorm*.

⁹³ id.m.wikipedia.org/wiki/Negara_kesatuan.

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 *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 *staatsfundamentalnorm* 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.

f. 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 dengan 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 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. 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.⁷

Pancasila menjadi sumber dari segala sumber hukum yang menjadi norma dasar bangsa Indonesia dalam membentuk peraturan perundang-undangan. Pendapat Aristoteles bahwa keadilan harus dipahami dalam pengertian kesamaan. Pendapat ini sesuai dengan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dapat disimpulkan bahwa seluruh rakyat Indonesia mendapatkan perlakuan yang sama dalam memperoleh keadilan. Akan tetapi Aristoteles membuat perbedaan penting antara kesamaan numerik dan kesamaan proporsional. Kesamaan numerik mempersamakan setiap manusia sebagai satu unit yang sama hak dan kewajibannya. Persamaan ini mengartikan bahwa kesamaan hak yang sama bagi semua masyarakat dalam memperoleh keadilan hak asasinya. Sebagai contoh hak hidup, hak merdeka, hak menyatakan pendapat dan lain-lain. Sedangkan kesamaan proporsional memberi tiap orang apa yang menjadi haknya sesuai dengan kemampuannya dan prestasinya.

Pembedaan tersebut, Aristoteles menghadirkan banyak kontroversi dan perdebatan seputar keadilan. Perbedaan dan perdebatan tentang keadilan dapat diselesaikan dengan memantapkan visi, misi, tujuan dan persepsi tentang Pancasila itu sendiri. Tentunya dengan persamaan persepsi dalam memahami nilai-nilai dari Pancasila, akan terwujud persamaan persepsi tentang keadilan. Ajaran Thomas Hobbes terletak pada upaya teoretisnya mencegah konflik total dalam masyarakat, terkait dengan kecenderungan alamiah manusia mementingkan ego-nya. Pengambilan keputusan tentang keadilan jika memiliki norma dasar dengan persepsi sama tanpa mengutamakan ego masing-masing individu atau kelompok, maka keadilan tersebut diakui sebagai keadilan yang adil. Jadi dapat diartikan bahwa karakteristik keadilan Pancasila

membutuhkan pemahaman tentang keasamaan visi, misi, tujuan dan persepsi dalam menciptakan hukum yang berkeadilan. Pancasila bersifat fleksibel dapat berubah-ubah sesuai dengan tuntutan jaman. Dalam pemaknaan nilai-nilai dalam substansi Pancasila, seyogyanya pengambil kebijakan mampu menempatkan Pancasila pada waktu tertentu dan tempat tertentu sesuai perkembangan jaman yang ada.

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)”⁹⁴.

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.

c. memberikan manfaat yang terbesar bagi mereka yang berkedudukan paling menguntungkan.

d. bertalian dengan jabatan dan kedudukan yang terbuka bagi semua orang berdasarkan persamaan kesempatan yang layak⁹⁵.

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

⁹⁴ Glenn R. Negley, “Justice”, dalam Louis Shores, ed., *Collier's Encyclopedia*, Volume 13, Crowell_Co-llier, 1970

⁹⁵ *Ibid.*

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.

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 orang⁹⁶.

Teori keadilan sosial Rawls mencoba menganalisa tentang keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Diakui bahwa keadilan adalah sebagai daya hidup manusia yang substansial bagi kehidupan manusia, sehingga di dalam dasar dan ideologi negara Pancasila, yang dituangkan dalam dua buah sila, yaitu Sila kedua, Kemanusiaan yang adil dan beradab dan sila kelima keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia yang mewakili ciri khas keadilan sosial yang tidak boleh lepas dari sila-sila lain dari Pancasila. Khususnya sila kelima yang merupakan salah satu tujuan atau cita-cita yang perlu dicari realisasinya. Kesamaan antara perhatian utama Rawls mengenai keadilan sosial dengan keadilan sosial di Indonesia, adalah prinsip-prinsip keadilan Rawls dapat berperan sebagai pembatas pembagian yang adil. Mengenai hak milik, Negara Indonesia mengakui adanya hak milik pribadi. Negara berperanan melindunginya, tetapi tidak berarti memaksakan hak-hak milik itu demi tujuan keuntungan yang sebesar-besarnya.

Mengacu pada pandangan Rawls yang mengatakan bahwa keadilan dapat dicapai tanpa perubahan ke arah pemilikan umum atas sarana-sarana produksi⁹⁷. Tentunya pandangan Rawls tidak lepas dari keadilan sosial Pancasila. Nilai keadilan yang bersumber dari Pancasila adalah kemanusiaan yang adil dan beradab yaitu memanusiakan manusia sebagai makhluk sosial dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia yaitu memberikan kesejahteraan yang sama bagi

⁹⁶ Glenn R. Negley, "Justice", dalam Louis Shores, ed., *Collier's Encyclopedia*, Volume 13, Crowell_Co-llier, 1970.

⁹⁷ *Ibid.*

seluruh rakyat Indonesia dalam bentuk keadilan dan mencerminkan sila-sila yang lain dari Pancasila.

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 dasarnya⁹⁸. Nilai-nilai atau landasan bagi hukum tersebut yaitu nilai-nilai yang bersumber dari Pancasila.

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. Pancasila merupakan falsafah dan ideologi bangsa Indonesia. Pancasila berisi nilai fundamental dan sebagai karakteristik dasar bangsa Indonesia.

⁹⁸www.google.com/m?q=keadilan+menurut+rawls+implementasi+keadilan+sosial+Indonesia+anil+dawan&client=ms-opera-mini&channel=new

Dalam ilmu hukum, Pancasila merupakan sumber dari segala sumber hukum. Oleh karena itu, setiap produk hukum harus menyesuaikan diri dengan Pancasila dengan menghormati manusia sebagai makhluk sosial yang membutuhkan keadilan. Dalam negara yang berlandaskan Pancasila, pemahaman atas hak-hak asasi manusia dipandang penting sesuai yang tercantum dalam sila kedua, yaitu “Kemanusiaan yang adil dan beradab” dengan menempatkan manusia dengan kodrat, harkat dan martabatnya. Negara Kesatuan Republik Indonesia mengakui dan menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia dan kebebasan dasar manusia sebagai hak yang secara kodrati melekat dan tidak terpisah dari manusia yang harus dilindungi, dihormati dan ditegakkan demi meningkatkan martabat kemanusiaan, kesejahteraan, kebahagiaan, dan kecerdasan serta keadilan⁹⁹.

Memanusiaikan manusia secara adil mencerminkan sikap yang mengutamakan hak bagi manusia lainnya. Hak bagi manusia lainnya yaitu hak untuk memperoleh keadilan yang beradab. Adil dan beradab merupakan hak bagi manusia dalam memperoleh perlindungan sebagai manusia. Hak ini berfungsi guna menghilangkan diskriminasi terhadap kaum lemah agar keadilan dapat disamaratakan untuk strata sosial yang berbeda-beda. Penyetaraan keadilan tersebut sudah mencerminkan sikap adil dan beradab. Akan tetapi definisi adil menurut teori keadilan Aristoteles tidaklah demikian. Keadilan disamaratakan bagi seluruh umat manusia, akan tetapi porsi keadilan ini dibagi sesuai dengan kondisi kemampuan masing-masing individu.

⁹⁹ Veive Large Hamenda, *Tinjauan Hak Asasi Manusia Terhadap Penerapan Hukum Mati Di Indonesia*, Jurnal Vol.II/No.1/Jan-Mrt/2013, www.portalgaruda.org.

6. 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 izin 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 pelanggaran 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:

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

7. Kapal berbendera asing diperbolehkan beroperasi pada pelayaran domestik hanya dalam jangka waktu terbatas (3 bulan).
8. Agen perusahaan pelayaran asing kapal harus memiliki minimal satu kapal berbendera Indonesia, berukuran 5,000 GT.
9. 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.
10. 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 Pelni 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

4) 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.



5) 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 menjadi 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 antara Papua dengan pulau lain. Jika infrastruktur Papua telah di atas 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 dilaksanan 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 pemberlanjaan 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 juga dituntut bekerja ekstra demi keamanan dan kedaulatan NKRI, karena tidak menuntut kemungkinan para pihak tidak bertanggung jawab mencari celah dari landasan hukum yang ada.

6) Pembangunan Tol Laut Sebagai Penunjang Perekonomian 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*

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 Esa¹⁰⁰.

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

¹⁰⁰ 10.5281/zenodo.1171049

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.

Penjabaran ke dalam norma hukum yang kemudian dinamakan nilai Instrumental. Nilai Instrumental harus tetap mengacu kepada nilai-nilai dasar yang dijabarkannya. Penjabaran itu bisa dilakukan secara kreatif dan dinamis dalam bentuk-bentuk baru untuk mewujudkan semangat yang sama dan dalam batas-batas yang dimungkinkan oleh nilai dasar itu. Penjabaran itu jelas tidak boleh bertentangan dengan nilai-nilai dasarnya. Nilai dasar yang dimaksud merupakan nilai yang diambil dari Pancasila.

Hukum merupakan alat untuk menciptakan keadilan. Keadilan di dalam hukum merupakan keadilan yang didambakan bagi seluruh masyarakat yang hidup di dalam bingkai hukum itu sendiri. Oleh karena itu, hukum memerlukan dasar dalam membentuk keadilan yang dapat diterima oleh masyarakat banyak. Banyaknya permasalahan tentang hukum, terutama permasalahan dalam

pembentukan peraturan perundang-undangan menimbulkan permasalahan dalam mencapai keadilan. Hukum masih menjadi keinginan politik semata, bukan merupakan keinginan masyarakat pada umumnya.

Dengan menggunakan landasan *fundamentalnorm* yaitu Pancasila dalam pembentukan hukum yang baik, maka Pancasila selalu dan harus dijadikan tonggak utama dalam membentuk peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan jiwa bangsa Indonesia yang memanusiakan manusia yang adil dan beradab serta berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Oleh karena itu perlunya pengertian dari keadilan Pancasila guna memberikan kesamaan persepsi tentang keadilan yang akan menjadi dasar terbentuknya hukum yang baik.

Permasalahan yang muncul dalam memaknai hakekat dari Pancasila ini merupakan kendala tersendiri dalam membentuk hukum yang baik. Pancasila bersifat fleksibel, mengikuti perkembangan jaman yang ada. Beberapa ahli berpendapat berbeda tentang hakekat dari Pancasila, tergantung dari kebutuhan keilmuan yang mereka gunakan. Akan tetapi, untuk mengkaji dan meneliti hakekat dari Pancasila tentunya perlu pemahaman yang sama oleh para ahli, sehingga tidak memunculkan multi tafsir dalam memaknai hakekat dari Pancasila.

Tentunya hakekat keadilan di dalam Pancasila harus dijabarkan dalam bentuk norma hukum yang bebas dari kepentingan pribadi maupun golongan. Perwujudan kebenaran dari Pancasila ke dalam norma hukum, tentunya Pancasila mampu memberikan nilai tersendiri tentang keadilan dalam mewujudkan keadilan hukum bagi bangsa Indonesia. Keadilan hukum yang bersumber dari Pancasila, diharapkan mampu memberikan pengertian tentang arti kebenaran keadilan yang

sesungguhnya, yang berasal dari bangsa kita sendiri, bukan warisan dari bangsa asing. Keadilan berdasarkan Pancasila harus diwujudkan, dijabarkan, dan direalisasikan ke dalam norma hukum Indonesia agar terwujud keadilan yang memberikan perlindungan hak dan kewajiban bagi seluruh rakyat Indonesia dalam bentuk peraturan perundang-undangan.

Peraturan perundang-undangan yang baik adalah peraturan perundang-undangan yang memenuhi syarat dasar pembentukan peraturan perundang-undangan yang dimiliki oleh bangsa Indonesia. Hal ini harus sesuai dengan keadilan berdasarkan Pancasila, agar terwujud keadilan hukum yang diakui oleh seluruh bangsa Indonesia tanpa meragukan bentuk keadilan hukum yang ada, karena keadilan hukum dibentuk berdasarkan prinsip-prinsip pembentukan peraturan perundang-undangan yang berdasarkan keadilan Pancasila. Tentunya dasar pembentukan peraturan perundang-undangan yang berdasarkan keadilan Pancasila harus ditemukan dengan pemikiran dan pemahaman mendalam tentang kebenaran Pancasila sebagai dasar falsafah dan ideologi bangsa.

Filsafat Pancasila adalah hasil berpikir atau pemikiran yang sedalam-dalamnya dari bangsa Indonesia yang oleh bangsa Indonesia yang dianggap, dipercaya dan diyakini sebagai sesuatu (kenyataan, norma-norma, nilai-nilai) yang paling benar, paling adil, paling bijaksana, paling baik dan paling sesuai bagi bangsa Indonesia¹⁰¹. Pancasila sebagai dasar negara sering disebut dasar falsafah negara (*philosophische grondslag*) dari negara, ideologi negara (*staatsidee*). Dalam hal ini Pancasila dipergunakan sebagai dasar mengatur

¹⁰¹ Burhanuddin Salam, *Filsafat Pancasilaisme*, Rineka Cipta, Jakarta, 1996

pemerintahan Negara, dengan kata lain, Pancasila digunakan sebagai dasar untuk mengatur penyelenggaraan negara. Pancasila sebagai Dasar Negara.

Pengertian Pancasila sebagai dasar Negara seperti dimaksud tersebut sesuai dengan bunyi Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 Alinea IV yang secara jelas menyatakan bahwa Pancasila merupakan norma dasar atau fundamental Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai dasar negara Pancasila dipergunakan untuk mengatur seluruh tatanan kehidupan bangsa dan negara Indonesia, artinya segala sesuatu yang berhubungan dengan pelaksanaan sistem ketatanegaraan Negara Kesatuan Republik Indonesia harus berdasarkan Pancasila. Hal ini berarti juga bahwa semua peraturan yang berlaku di negara Republik Indonesia harus bersumberkan kepada Pancasila.

Pancasila sebagai dasar negara, artinya Pancasila dijadikan sebagai dasar untuk mengatur penyelenggaraan pemerintahan negara. Pancasila menurut Ketetapan MPR Nomor III/MPR/2000 merupakan “sumber hukum dasar nasional”. Dalam kedudukannya sebagai dasar negara maka Pancasila berfungsi sebagai:

1. Sumber dari segala sumber hukum (sumber tertib hukum) Indonesia.
Dengan demikian Pancasila merupakan asas kerohanian tertib hukum Indonesia;
2. Suasana kebatinan (*geistlichenhinterground*) dari Undang-Undang Dasar;
3. Cita-cita hukum bagi hukum dasar negara;

4. Norma-norma yang mengharuskan Undang-Undang Dasar mengandung isi yang mewajibkan pemerintah dan lain-lain penyelenggara negara memegang teguh cita-cita moral rakyat yang luhur;
5. Sumber semangat bagi Undang-Undang Dasar 1945, penyelenggara negara, pelaksana pemerintahan. MPR dengan Ketetapan No. XVIIIV MPR/1998 telah mengembalikan kedudukan Pancasila sebagai dasar negara RI.¹⁰²

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.

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

¹⁰² www.pengertianahli.com/2013/05/pengertian-pancasila-sebagai-dasar.html?m=1#

dalam menjalankan fungsinya. Wewenang adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan dan perbuatan hukum.²¹

Asas legalitas merupakan salah satu prinsip utama yang dijadikan sebagai dasar dalam setiap penyelenggaraan pemerintahan dan kenegaraan disetiap negara hukum. Dengan kata lain, setiap penyelenggaraan pemerintahan dan kenegaraan harus memiliki legitimasi, yaitu kewenangan yang diberikan oleh undang-undang.

Dengan demikian, substansi asas legalitas adalah wewenang, yaitu suatu kemampuan untuk melakukan suatu tindakan-tindakan hukum tertentu.

Pengertian kewenangan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia diartikan sama dengan wewenang, yaitu hak dan kekuasaan untuk melakukan sesuatu. Hassan Shadhily menerjemahkan wewenang (*authority*) sebagai hak atau kekuasaan memberikan perintah atau bertindak untuk mempengaruhi tindakan orang lain, agar sesuatu dilakukan sesuai dengan yang diinginkan.²²

Hassan Shadhily memperjelas terjemahan *authority* dengan memberikan suatu pengertian tentang “pemberian wewenang (*delegation of authority*)”. *Delegation of authority* ialah proses penyerahan wewenang dari seorang pimpinan (*manager*) kepada bawahannya (*subordinates*) yang disertai timbulnya tanggung jawab untuk melakukan tugas tertentu. Proses *delegation of authority* dilaksanakan melalui langkah-langkah yaitu : menentukan tugas bawahan

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

²² Tim Penyusun Kamus-Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, h. 170.

tersebut; penyerahan wewenang itu sendiri; dan timbulnya kewajiban melakukan tugas yang sudah ditentukan.²³

I Dewa Gede Atmadja, dalam penafsiran konstitusi, menguraikan sebagai berikut : “Menurut sistem ketatanegaraan Indonesia dibedakan antara wewenang otoritatif dan wewenang persuasif. Wewenang otoritatif ditentukan secara konstitusional, sedangkan wewenang persuasif sebaliknya bukan merupakan wewenang konstitusional secara eksplisit”.²⁴

Wewenang otoritatif untuk menafsirkan konstitusi berada ditangan MPR, karena MPR merupakan badan pembentuk UUD. Sebaliknya wewenang persuasif penafsiran konstitusi dari segi sumber dan kekuatan mengikatnya secara yuridis dilakukan oleh: Pembentukan undang-undang (disebut penafsiran otentik); Hakim atau kekuasaan yudisial (disebut penafsiran Yurisprudensi) dan Ahli hukum (disebut penafsiran doctrinal).

Penjelasan tentang konsep wewenang, dapat juga didekati melalui telaah sumber wewenang dan konsep pembenaran tindakan kekuasaan pemerintahan. Teori sumber wewenang tersebut meliputi atribusi, delegasi, dan mandat.²⁵

Prajudi Atmosudirdjo berpendapat tentang pengertian wewenang dalam kaitannya dengan kewenangan sebagai berikut : “Kewenangan adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari Kekuasaan Legislatif (diberi oleh Undang-Undang) atau dari Kekuasaan Eksekutif/Administratif. Kewenangan adalah kekuasaan terhadap segolongan orang-orang tertentu atau

²³ *Ibid*, h.172.

²⁴ Dewa Gede Atmadja, *Penafsiran Konstitusi Dalam Rangka Sosialisasi Hukum: Sisi Pelaksanaan UUD 1945 Secara Murni dan Konsekwen*, Pidato Pengenalan Guru Besar dalam Bidang Ilmu Hukum Tata Negara Pada Fakultas Hukum Universitas Udayana 10 April 1996, h.2.

²⁵ *Ibid*.

kekuasaan terhadap sesuatu bidang pemerintahan (atau bidang urusan) tertentu yang bulat, sedangkan wewenang hanya mengenai sesuatu onderdil tertentu saja. Di dalam kewenangan terdapat wewenang-wewenang. Wewenang adalah kekuasaan untuk melakukan sesuatu tindak hukum publik”.²⁶

Indroharto mengemukakan, bahwa wewenang diperoleh secara *atribusi*, *delegasi*, dan *mandat*, yang masing-masing dijelaskan sebagai berikut : Wewenang yang diperoleh secara “*atribusi*”, yaitu pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Jadi, disini dilahirkan/diciptakan suatu wewenang pemerintah yang baru”. Pada *delegasi* terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh Badan atau Jabatan TUN yang telah memperoleh suatu wewenang pemerintahan secara atributif kepada Badan atau Jabatan TUN lainnya. Jadi, suatu delegasi selalu didahului oleh adanya sesuatu atribusi wewenang. Pada mandat, disitu tidak terjadi suatu pemberian wewenang baru maupun pelimpahan wewenang dari Badan atau Jabatan TUN yang satu kepada yang lain.²⁷

Hal tersebut sejalan dengan pendapat beberapa sarjana lainnya yang mengemukakan atribusi itu sebagai penciptaan kewenangan (baru) oleh pembentuk *wet (wetgever)* yang diberikan kepada suatu organ negara, baik yang sudah ada maupun yang dibentuk baru untuk itu.

Tanpa membedakan secara teknis mengenai istilah wewenang dan kewenangan, Indroharto berpendapat dalam arti yuridis: pengertian wewenang adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan untuk

²⁶ Prajudi Atmosudirdjo, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1981, h. 29.

²⁷ Indroharto, *Usaha memahami Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Pustaka Harapan, Jakarta, 1993, h. 90.

menimbulkan akibat-akibat hukum.²⁸

Atribusi (*attributie*), delegasi (*delegatie*), dan mandat (*mandaat*), oleh **H.D. van Wijk/Willem Konijnenbelt** dirumuskan sebagai berikut :²⁹

1. *Attributie : toekenning van een bestuursbevoegdheid door een weigever aan een bestuursorgaan;*
2. *Delegatie : overdracht van een bevoegdheid van het ene bestuursorgaan aan een ander;*
3. *Mandaat : een bestuursorgaan laat zijn bevoegdheid namens hem uitoefenen door een ander.*

Stroink dan **Steenbeek** sebagaimana dikutip oleh Ridwan, mengemukakan pandangan yang berbeda, sebagai berikut : “Bahwa hanya ada 2 (dua) cara untuk memperoleh wewenang, yaitu atribusi dan delegasi. Atribusi berkenaan dengan penyerahan wewenang baru, sedangkan delegasi menyangkut pelimpahan wewenang yang telah ada (oleh organ yang telah memperoleh wewenang secara atributif kepada organ lain; jadi delegasi secara logis selalu didahului oleh atribusi). Mengenai mandat, tidak dibicarakan mengenai penyerahan wewenang atau pelimpahan wewenang. Dalam hal mandat tidak terjadi perubahan wewenang apapun (dalam arti yuridis formal), yang ada hanyalah hubungan internal”.³⁰

Philipus M. Hadjon mengatakan bahwa: “Setiap tindakan pemerintahan disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah. Kewenangan itu diperoleh melalui tiga sumber, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Kewenangan atribusi lazimnya digariskan melalui pembagian kekuasaan negara oleh undang-undang dasar, sedangkan kewenangan delegasi dan mandat adalah kewenangan yang berasal dari “pelimpahan”.³¹

²⁸ *Ibid*, h.38.

²⁹ H. D. van Wijk/Willem Konijnenbelt, *Hoofdstukken van Administratief Recht*, Culemborg, Uitgeverij LEMMA BV, 1988, h. 56

³⁰ Ridwan, HR, *Hukum Administrasi Negara*, UII Pres, Yogyakarta, 2003, h. 74-75.

³¹ Philipus M. Hadjon, *Fungsi Normatif Hukum Administrasi dalam Mewujudkan Pemerintahan yang Bersih*, Pidato Penerimaan jabatan Guru Besar dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 1994, h. 7.

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).³²

a. Teori Pelimpahan Kewenangan dengan Atribusi

Pada atribusi (pembagian kekuasaan hukum) diciptakan suatu wewenang. Cara yang biasa dilakukan untuk melengkapi organ pemerintahan dengan penguasa pemerintah dan wewenang-wewenangnya adalah melalui atribusi. Dalam hal ini pembentuk undang-undang menentukan penguasa pemerintahan yang baru dan memberikan kepadanya suatu organ pemerintahan berikut wewenangnya, baik kepada organ yang sudah ada maupun yang dibentuk pada kesempatan itu.

Untuk atribusi, hanya dapat dilakukan oleh pembentuk undang-undang orsinil (pembentuk UUD, parlemen pembuat undang-undang dalam arti formal, mahkota, serta organ-organ dari organisasi pengadilan umum), Sedangkan pembentuk undang-undang yang diwakilkan (mahkota, menteri-menteri, organ-organ pemerintahan yang berwenang untuk itu dan ada hubungannya dengan kekuasaan pemerintahan) dilakukan secara bersama.

Atribusi kewenangan terjadi apabila pendelegasian kekuasaan itu didasarkan pada amanat suatu konstitusi dan dituangkan dalam suatu peraturan

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

pemerintah tetapi tidak didahului oleh suatu Pasal dalam undang-undang untuk diatur lebih lanjut.

b. Teori Pelimpahan Kewenangan dengan Delegation

Kata delegasi (*delegation*) mengandung arti penyerahan wewenang dari pejabat yang lebih tinggi kepada yang lebih rendah. Penyerahan yang demikian dianggap tidak dapat dibenarkan selain dengan atau berdasarkan kekuasaan hukum. Dengan delegasi, ada penyerahan wewenang dari badan atau pejabat pemerintahan yang satu kepada badan atau pejabat pemerintahan lainnya.

Delegasi selalu dituntut adanya dasar hukum karena bila pemberi delegasi ingin menarik kembali wewenang yang telah didelegasikannya, maka harus dengan peraturan perundang-undangan yang sama. Wewenang yang diperoleh dari delegasi itu dapat pula di-subdelegasikan kepada subdelegatoris. Untuk subdelegatoris ini berlaku sama dengan ketentuan delegasi. Wewenang yang diperoleh dari atribusi dan delegasi dapat dimandatkan kepada orang atau pegawai-pegawai bawahan bilamana organ atau pejabat yang secara resmi memperoleh wewenang itu tidak mampu melaksanakan sendiri wewenang tersebut.

Menurut **Heinrich Triepel**, pendelegasian dalam pengertian hukum public dimaksudkan tindakan hukum pemenuh sesuatu wewenang kenegaraan. Jadi, pendelegasian ini merupakan pergeseran kompetensi, pelepasan dan penerimaan sesuatu wewenang, yang keduanya berdasarkan atas kehendak pihak yang menyerahkan wewenang itu. Pihak yang mendelegasikan harus mempunyai suatu wewenang, yang sekarang tidak digunakannya. Sedangkan yang menerima mendelegasian juga biasanya mempunyai suatu wewenang, sekarang akan

memperluas apa yang telah diserahkan.³³

c. Teori Pelimpahan Kewenangan dengan Mandat

Kata Mandat (mandat) mengandung pengertian perintah (*opdracht*) yang di dalam pergaulan hukum, baik pemberian kuasa (*lastgeving*) maupun kuasa penuh (*volmacht*). Mandat mengenai kewenangan penguasaan diartikan dengan pemberian kuasa (biasanya bersamaan dengan perintah) oleh alat perlengkapan pemerintah yang memberi wewenang ini kepada yang lain, yang akan melaksanakannya atas nama tanggung jawab pemerintah yang pertama tersebut.

Pada mandat tidak ada pencitaan ataupun penyerahan wewenang. Ciri pokok mandat adalah suatu bentuk perwakilan, mandataris berbuat atas nama yang diwakili. Hanya saja mandat, tetap berwenang untuk menangani sendiri wewenangnya bila ia menginginkannya. Pemberi mandat juga bisa memberi segala petunjuk kepada mandataris yang dianggap perlu. Pemberi mandat bertanggung jawab sepenuhnya atas keputusan yang diambil berdasarkan mandate. Sehingga, secara yuridis-formal bahwa mandataris pada dasarnya bukan orang lain dari pemberi mandat.

3. Teori Penegakkan Hukum sebagai *Applied Theory*

Penegakan hukum dalam bahasa belanda disebut dengan *rechtstoepassing* atau *rechtshandhaving* dan dalam bahasa inggris *law enforcement*, meliputi pengertian yang bersifat makro dan mikro. Bersifat makro mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara, sedangkan dalam

³³ Heinrich Triepel, dalam Sodjuangon Situmorang, *Model Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Provinsi, dan Kabupaten/ Kota*. Disertasi, PPS Fisip UI, Jakarta. 2002. h. 104.

pengertian mikro terbatas dalam proses pemeriksaan di pengadilan termasuk proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan hingga pelaksanaan putusan pidana yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.¹⁰³

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 hidup¹⁰⁴.

Atas dasar uraian tersebut dapat dikatakan bahwa gangguan terhadap penegakan hukum mungkin terjadi apabila ada ketidakserasian antara "tritunggal" nilai, kaidah dan pola perilaku gangguan tersebut terjadi apabila ada ketidakserasian antara nilai-nilai yang berpasangan, yang menjelma di dalam kaidah-kaidah yang bersimpang siur, dan pola perilaku tidak terarah yang mengganggu kedamaian pergaulan hidup¹⁰⁵.

Penegakan hukum merupakan suatu upaya pemerintah untuk menciptakan keadilan dalam kehidupan masyarakat. Akan tetapi penegakan hukum yang dilakukan sampai saat ini sangat bertolak belakang dengan prinsip penegakan hukum yang sebenarnya. Masyarakat yang seharusnya memperoleh perlindungan hukum akan hak-haknya malahan menjadi merasa ditindas.

¹⁰³ Chaerudin, Syaiful Ahmad Dinar, Syarif Fadillah, *Strategi Pencegahan Dan Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi*, Refika Editama, Bandung, 2008, h. 87

¹⁰⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2012, h. 5.

¹⁰⁵ *Ibid*

Fenomena yang menganggap hukum belum mampu sepenuhnya member rasa aman, adil dan kepastian perlu dicermati dengan hati-hati. Dari fenomena tersebut muncul ekspektasi agar hukum dapat ditegaskan secara tegas dan konsisten, karena ketidakpastian hukum dan kemerosotan wibawa hukum akan melahirkan krisis hukum¹⁰⁶.

Menurut Mastra Liba ada 14 faktor yang mempengaruhi kinerja penegakan hukum yaitu¹⁰⁷:

- 1) Sistem ketatanegaraan yang menempatkan “jaksa agung” sejajar menteri
- 2) Sistem perundangan yang belum memadai
- 3) Faktor sumber daya alam (SDM)
- 4) Faktor kepentingan yang melekat pada aparat pelaksana;
 - a. Kepentingan pribadi
 - b. Kepentingan golongan
 - c. Kepentingan politik kenegaraan
- 5) *Corspgeits* dalam institusi
- 6) Tekanan yang kuat pada aparat penegak hukum
- 7) Faktor budaya
- 8) Faktor agama
- 9) Legislatif sebagai “lembaga legislasi” perlu secara maksimal mendorong dan memberi contoh tauladan yang baik dalam penegakan hukum
- 10) Kemauan politik pemerintah
- 11) Faktor kepemimpinan
- 12) Kuatnya jaringan kerja sama pelaku kejahatan (*organize crime*)

¹⁰⁶ Chaerudin, Syaiful Ahmad Dinar, Syarif Fadillah, 2008. *Op.Cit*, h. 55

¹⁰⁷ Rena Yulia, *Viktimologi (Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan)*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2010, h. 85

- 13) Kuatnya pengaruh kolusi “dalam jiwa pensiunan aparat penegak hukum”
- 14) Pemanfaatan kelemahan peraturan perundang-undangan

Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian, sehingga pengertian *law enforcement* begitu populer. Selain itu ada kecenderungan lain yang mengartikan penegakan hukum sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim. Namun pendapat-pendapat seperti itu mempunyai kelemahan apabila pelaksanaan undang-undang atau keputusan hakim tersebut malahan mengganggu kedamaian di dalam pergaulan hidup. Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pokok penegak hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhinya, faktor tersebut mempunyai arti netral sehingga dampak positif dan negatifnya terletak pada isi faktor tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum tersebut adalah¹⁰⁸:

- 1) Faktor hukumnya sendiri
- 2) Faktor penegak hukum
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum
- 4) Faktor masyarakat yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku dan diterapkan
- 5) Faktor kebudayaan yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada rasa kemanusiaan di dalam pergaulan hidup

¹⁰⁸ Soerjono Soekanto, Op.Cit, h. 7-8.

Tujuan penegakan hukum sejalan dengan tujuan hukum itu sendiri, adalah untuk mencapai hasil-hasil tertentu yang diinginkan dan tujuan hukum merupakan upaya mewujudkan tercapainya ketertiban dan keadilan. Suatu ketertiban mustahil akan dapat diwujudkan, jika hukum diabaikan. Kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum, tidak saja berpengaruh terhadap ketertiban dan keadilan, tetapi berperan membentuk kultur (budaya) hukum suatu masyarakat karena mengatur perilaku.¹⁰⁹

Penegakan hukum dalam sebagai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Secara konsepsional, inti dari penegakkan hukum terletak pada kegiatan meyerasikan hubungan nilai-nilai terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Konsepsi yang mempunyai dasar filosofis tersebut memerlukan penjelasan lebih lanjut sehingga akan tampak lebih konkrit¹¹⁰.

Manusia di dalam pergaulan hidup pada dasarnya mempunyai pandangan tertentu mengenai apa yang baik dan apa yang buruk. Pandangan-pandangan tersebut senantiasa terwujud di dalam pasangan-pasangan tertentu, misalnya ada pasangan dengan nilai ketentraman, pasangan nilai kepentingan umum dengan nilai kepentingan pribadi dan seterusnya. Dalam penegakkan hukum pasangan nilai-nilai tersebut perlu diserasikan. Pasangan nilai yang diserasikan tersebut memerlukan penjabaran secara konkret karena nilai lazimnya berbentuk abstrak.

¹⁰⁹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, Raja Grafindo, Jakarta, 1983, h. 7

¹¹⁰ *Ibid.* h. 6

Penjabaran secara konkret terjadi dalam bentuk kaidah hukum, yang mungkin berisi suruhan larangan atau kebolehan. Kaidah tersebut menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku atau sikap tindak yang dianggap pantas atau yang seharusnya¹¹¹.

Penegakkan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Yang disebut keinginan hukum disini tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat Undang-Undang yang dirumuskan dalam peraturan hukum. Peraturan hukum itu. Perumusan pemikiran pembuat hukum yang dituangkan dalam peraturan hukum akan turut menentukan bagaimana penegakan hukum itu dijalankan¹¹². Penegakan hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal, damai tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan. Dalam menegakan hukum ada tiga unsur yang harus diperhatikan, yaitu⁴⁴ :

d. Kepastian Hukum (*rechtssicherheit*) :

Hukum harus dilaksanakan dan ditegakkan. Setiap orang mengharapkan dapat ditetapkannya hukum dalam hal terjadi peristiwa yang konkrit. Bagaimana hukumnya itulah yang harus berlaku, pada dasarnya tidak boleh menyimpang : *fiat justitia et pereat mundus* (meskipun dunia akan runtuh, hukum harus ditegakkan).

¹¹¹ Satjipto Raharjo, *Penegakan Hukum Sebagai Tinjauan Sosiologis*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009, h. 25

¹¹² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty Yogyakarta, Yogyakarta, 1999, h.145

Itulah yang diinginkan oleh kepastian hukum. Kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti seorang akan memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.

e. Manfaat (*zweckmassigkeit*) :

Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum atau penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Jangan sampai justru karena hukumnya dilaksanakan atau ditegakkan timbul keresahan di dalam masyarakat.

f. Keadilan (*gerechtigheit*) :

Masyarakat sangat berkepentingan bahwa dalam pelaksanaan atau penegakan hukum keadilan diperhatikan. Dalam pelaksanaan dan penegakan hukum harus adil. Hukum tidak identik dengan keadilan. Hukum itu bersifat umum, mengikat setiap orang, bersifat menyamaratakan. Barang siapa yang mencuri harus dihukum : siapa yang mencuri harus dihukum, tanpa membedakan siapa yang mencuri. Sebaliknya, keadilan bersifat subjektif, individualistis, dan tidak menyamaratakan.

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

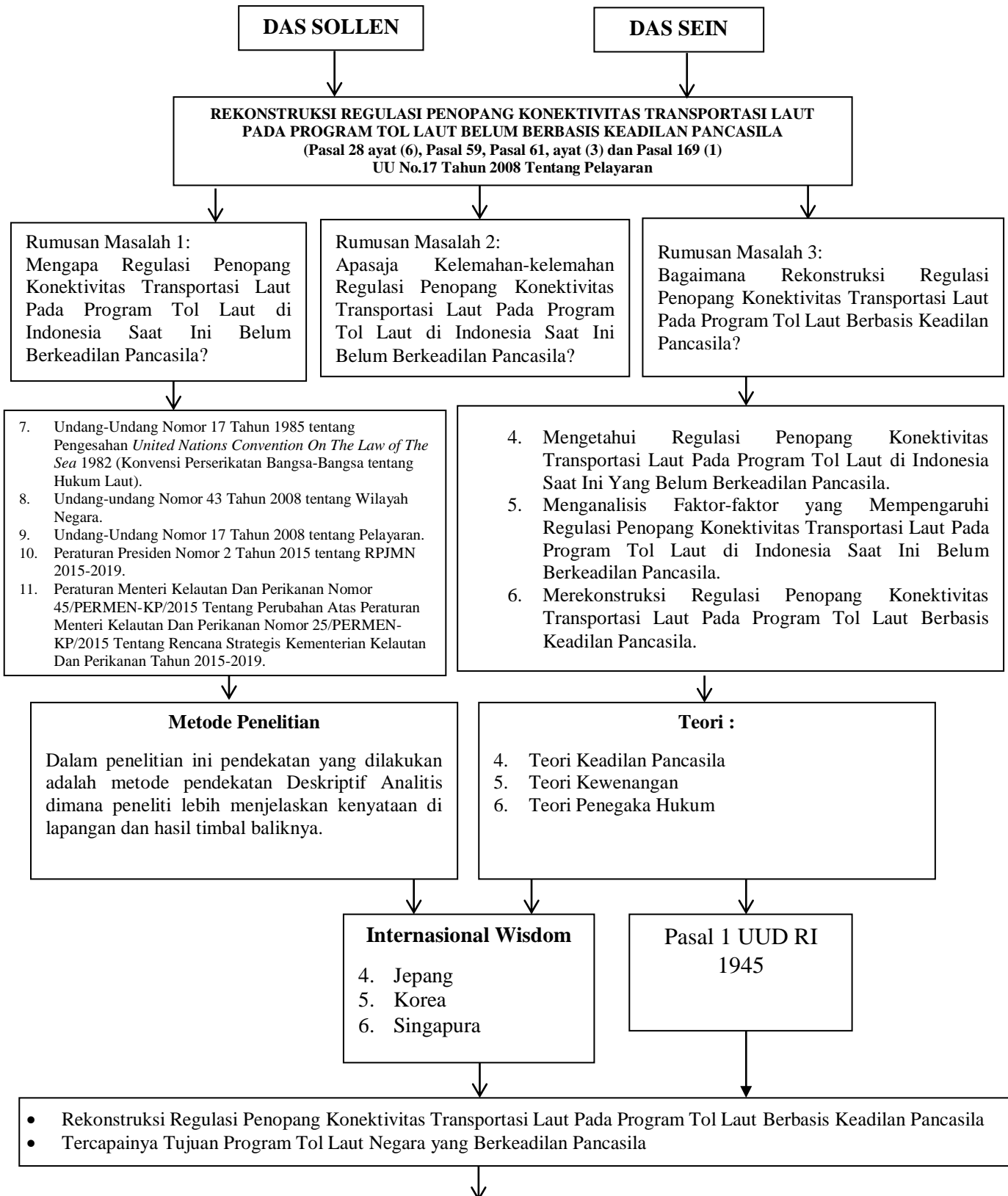
No.	Judul Penelitian	Penulis	Temuan	Kebaruan Penelitian
1.	Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan	Tri Cahyadi, Unissula, 2017	<ul style="list-style-type: none"> - Perlindungan hukum pelaut di Indonesia saat ini - Problematika perlindungan hukum pelaut di Kapal Indonesia saat ini - Rekonstruksi perlindungan hukum pelaut di Kapal Indonesia berbasis nilai keadilan 	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"> - Peranan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan barang logistik pada pulau Sebatik - Strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan barang logistik pada pulau Sebatik 	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"> - <i>Organizing for Quality</i> Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut - <i>Directing for Quality</i> Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut - <i>Controlling for Quality</i> Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut 	Meneliti Regulasi Konektivitas Transportasi Laut Dalam Program Tol Laut.
4.	Pengembangan Transportasi Laut Dalam Upaya Meningkatkan Konektivitas Di Wilayah Nusa Tenggara Timur	Syafiril dan Feronika SP., Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta Pusat, 2017	<ul style="list-style-type: none"> - Pengembangan Transportasi Laut - Upaya Meningkatkan Konektivitas Transportasi Laut 	Meneliti Regulasi Tol Laut yang berbasis Keadilan Pancasila

5.	Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balikpapan	Dr. Johny Malisan, Puslitbang Transportasi SDP, Jakarta Pusat, 2017 (Jurnal Penelitian Transportasi Laut)	<ul style="list-style-type: none"> - Penunjang Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan - Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balikpapan 	Meneliti Regulasi Tol Laut yang berbasis 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



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

Untuk menemukan jawaban atas pertanyaan dalam permasalahan penelitian ini maka disusun kerangka penelitian sebagai berikut:

7. Paradigma Penelitian: Paradigma Konstruktivisme

Paradigma yang digunakan di dalam penelitian ini adalah paradig konstruktivisme. Paradigma konstruktivisme ialah paradigma yang hampir merupakan antitesis dari paham yang meletakkan pengamatan dan objektivitas dalam menemukan suatu realitas atau ilmu pengetahuan. Paradigma ini memandang ilmu sosial sebagai analisis sistematis terhadap *socially meaningful action* melalui pengamatan langsung dan terperinci terhadap pelaku sosial yang bersangkutan menciptakan dan memelihara atau mengelola dunia sosial mereka¹¹³.

Paradigma ini 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

¹¹³ *Ibid.*

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.

Menurut Patton, para peneliti konstruktivisme mempelajari beragam realita yang terkonstruksi oleh individu dan implikasi dari konstruksi tersebut bagi kehidupan mereka dengan yang lain dalam konstruktivis, setiap individu memiliki pengalaman yang unik. Dengan demikian, penelitian dengan strategi seperti ini menyarankan bahwa setiap cara yang diambil individu dalam memandang dunia adalah valid, dan perlu adanya rasa menghargai atas pandangan tersebut.

8. Pendekatan Penelitian

Pendekatan (*approach*) pada penelitian ini menggunakan pendekatan *Yuridis Sosiologis* 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”.¹¹⁴

9. Jenis dan Sumber Data

¹¹⁴ Esmi Warassih, *Pranata Hukum: Sebuah Telaah Sosiologis*, Suryandaru Utama, Semarang, 2005, h. 23-24.

Penelitian dalam penulisan disertasi ini adalah penelitian Kualitatif. Penulisan bertujuan untuk memberikan gambaran tentang suatu masyarakat atau suatu kelompok orang tertentu atau gambaran tentang suatu gejala atau antara dua gejala atau lebih. Lebih jauh penelitian ini berusaha untuk menjelaskan postulat-postulat yang diteliti secara lengkap sesuai dengan temuan-temuan di lapangan¹¹⁵.

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah¹¹⁶:

- c. 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”.
- d. 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:

¹¹⁵ Altherton & Klemmack dalam Irawan Soehartono, *Metode Penelitian Social Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Social Lainnya*, Remaja Rosda Karya, Bandung, 1999, h. 63

¹¹⁶ L. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung, 2002, h. 34-35

a. Bahan Hukum Primer

Hasan¹¹⁷, bahan hukum primer adalah bahan yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti dari sumber-sumber yang telah ada. Bahan hukum primer diperoleh dari kepustakaan, studi dokumentasi atau dari laporan penelitian terdahulu. Sehingga bahan hukum primer dalam penelitian ini dapat diperoleh melalui catatan-catatan, arsip, dan dokumen-dokumen lain yang dapat digunakan sebagai informasi primer. Adapun bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah;

- 1) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.
- 2) Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 9.
- 3) Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, Lembaran Negara Republik Indonesia
- 4) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725)
- 5) Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir
- 6) Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI

¹¹⁷ *Ibid.*

- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan
- 8) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh langsung dari hasil wawancara yang diperoleh dari narasumber atau informan yang dianggap berpotensi dalam memberikan informasi yang relevan. Dalam penelitian ini, bahan hukum sekunder diperoleh melalui hasil wawancara dengan informan yang relevan dengan masalah penelitian¹¹⁸.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang diperoleh dari kamus, Ensiklopedia dll. yang dianggap berpotensi dalam memberikan informasi yang relevan¹¹⁹.

10. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara atau strategi untuk mendapatkan data yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan. Teknik pengumpulan data

¹¹⁸ *Ibid.*, h. 37-38

¹¹⁹ *Ibid.*, h. 39

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.

a. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan cara pengumpulan data dengan mencari sumber atau data dari pustaka yang ada, termasuk buku-buku, majalah, artikel dll. Cara ini bertujuan untuk mengetahui informasi selengkapnya apa yang ada di lapangan¹²⁰. Studi Kepustakaan yang dilakukan peneliti membaca dan pencatatan langsung dan tidak langsung.

b. Wawancara

Wawancara yaitu pengumpulan data dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula. Wawancara adalah bentuk komunikasi antara dua orang melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seseorang lainnya dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan berdasarkan tujuan tertentu.¹²¹

Wawancara secara garis besar terbagi menjadi dua yaitu wawancara terstruktur dan wawancara tidak terstruktur. Wawancara terstruktur sering juga disebut dengan istilah wawancara baku, yang susunan pertanyaannya sudah ditetapkan sebelumnya dengan pilihan-pilihan jawaban yang disediakan. Wawancara tidak terstruktur bersifat luwes, susunan pertanyaannya dan susunan

¹²⁰ L. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung, 2002, h. 125-126

¹²¹ *Ibid.*

kata-kata dalam setiap pertanyaan dapat diubah pada saat wawancara, disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi saat wawancara¹²².

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang tidak langsung ditujukan kepada subjek penelitian, melainkan sebagai data pendukung yang sangat dibutuhkan oleh peneliti. Dokumentasi dapat berupa dokumen yang dipublikasikan atau dokumen pribadi seperti foto, video, catatan harian dan catatan lainnya. Dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti ialah segala bentuk dokumentasi tertulis maupun tidak tertulis yang dapat digunakan untuk melengkapi data-data lainnya.¹²³

11. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dalam penulisan ini adalah di beberapa Pelabuhan di Indonesia terutama Indonesia bagian timur. Adapun lokasi penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Pelabuhan Aceh;
- b. Pelabuhan Ternate;
- c. Pelabuhan Sorong.

12. Teknik Analisis Data

¹²² *Ibid.*

¹²³ H. Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1995,

Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang temuannya diperoleh berdasarkan paradigma, strategi dan implementasi model secara kualitatif.¹²⁴ Sedangkan menurut Manca seperti yang dikutip oleh Moleong, Penelitian kualitatif memiliki ciri-ciri sebagai berikut: (1) Merupakan tradisi Jerman yang berlandaskan idealisme, humanisme, dan kulturalisme; (2) penelitian ini dapat menghasilkan teori, mengembangkan pemahaman, dan menjelaskan realita yang kompleks; (3) Bersifat dengan pendekatan induktif-deskriptif; (4) memerlukan waktu yang panjang; (5) Datanya berupa deskripsi, dokumen, catatan lapangan, foto, dan gambar; (6) Informannya “*Maximum Variety*”; (7) berorientasi pada proses; (8) Penelitiannya berkonteks mikro.¹²⁵

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.¹²⁶ Analisis data merupakan upaya mencari dan menata secara sistematis catatan hasil observasi, wawancara dan lainnya. Analisa ini perlu dilakukan untuk mencari makna.¹²⁷ Nasution mengatakan bahwa data kualitatif terdiri atas kata-kata bukan angka-angka, dimana deskripsinya memerlukan interpretasi, sehingga diketahui makna dari data.¹²⁸ Menurut Miles dan Huberman, bahwa analisis data penelitian kualitatif dapat dilakukan melalui tiga alur kegiatan yang terjadi secara

¹²⁴ Aminudin, Tujuan, Strategi dan Model dalam Penelitian Kualitatif, (dalam Metodologi Penelitian Kualitatif : Tinjauan Teoritis dan Praktis), Lembaga Penelitian UNISMA, tt, Malang, hlm 48.

¹²⁵ Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, PT Remaja Rosdakarya, Bandung, 1999, hlm 24.

¹²⁶ Lexy J. Moleong, Ibid, h. 248

¹²⁷ Muhajir, opcit, 183.

¹²⁸ S. Nasution, Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif, tarsito, Bandung, 1988, hlm 64.

bersamaan yaitu: 1) reduksi data (*data reduction*), 2) penyajian data (*data displays*) dan 3) penarikan kesimpulan/verifikasi (*conclusion drawing/veriffication*).¹²⁹ Dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan menerangkan proses berfikir induktif yaitu berangkat dari faktor- faktor khusus, peristiwa-peristiwa yang konkrit kemudian dari faktor-faktor atau peristiwa yang khusus dan konkrit kemudian itu ditarik generalisasi yang bersifat umum. Mengingat data yang dipakai adalah data kualitatif, maka setelah data sudah terkumpul, diklarifikasikan dihubungkan dengan teori dan ambil keputusan atau kesimpulan.¹³⁰

J. Sistematika Penulisan

Sebagaimana layaknya laporan hasil ilmiah yang standar dalam bentuk disertasi, maka laporan ini menjelaskan secara teknis prosedural. Hal ini untuk mendapatkan gambaran jelas mengenai materi yang menjadi pokok penulisan disertasi ini dan agar memudahkan para pembaca dalam mempelajari tata urutan penulisan ini, maka penulis menyusun sistematika penulisan.¹³¹

Pembahasan disertasi ini terbagi menjadi lima bab, dari setiap bab terdiri dari sub bab yaitu:

BAB I Pendahuluan, yang berisi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka Konseptual, Kerangka

¹²⁹ M.B. Miles & A.M. Huberman, *Qualitative Data Analysis*, (Beverly Hills, California: Sage Publication Inc., 1984), hlm 21-23.

¹³⁰ *Ibid.*, hlm 42.

¹³¹ L. Moleong, *Op.cit*, h.49

Teori, Kerangka Pemikiran, Metode Penelitian, Orisinalitas Penelitian, Sistematika Penulisan dan Jangka Waktu Penulisan Disertasi.

BAB II Tinjauan Pustaka, bab ini membahas tentang: Pengertian Rekonstruksi Hukum, Regulasi Transportasi Laut, Konektivitas Transportasi Laut, Program Tol Laut Berbasis, Sistem Pelayaran, Trayek Kapal, Teori Keadilan Pancasila, dll.

BAB III Bab ini akan membahas Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut seperti Kronologi Ringkas Kebijakan Transportasi Maritim Indonesia, Regulasi Tentang Pengawakan Kapal Dan Struktur Organisasi Di Dalam Kapal, Regulasi Jaringan Trayek Dalam Sistem Transportasi Laut, Pertimbangan Strategis Pengembangan Angkutan Laut Regulasi Dan Struktur Wilayah Nasional, Aspek Trayek Angkutan Laut Dalam Penguatan Konektivitas Transportasi Laut Nasional, Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut, Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan, Identifikasi Aspek-Aspek Ketentuan Hukum Pada Peraturan Perundangan Bidang Angkutan Sungai, Danau, Dan Penyeberangan, Praktek Transportasi Laut Di Indonesia dan Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasinya Sesuai Peraturan Perundang-Undangan.

BAB IV Bab ini akan menerangkan tentang Kelemahan-kelemahan Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut di

Indonesia Saat Ini Yang Belum Berkeadilan Pancasila seperti Kelemahan Transportasi Laut Indonesia Dan Regulasi Penopang Konektivitas Pada Program Tol Laut Saat Ini Belum Berbasis Keadilan Pancasila, Masalah Transportasi Maritim Di Indonesia, Pengawasan Keselamatan Pelayaran Masih Lemah Terutama Llasdp (Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan), Kondisi Keselamatan Moda Asdp Yang Lemah, Lemahnya Implementasi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Yang Menyebabkan Masih Banyaknya Kecelakaan, Realisasi Pembangunan Tol Laut Sebagai Konektivitas Antar Pulau Di Indonesia Dalam Menghadapi Era Globalisasi Ekonomi Dunia Dan Lemahnya Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia.

BAB V Rekonstruksi Regulasi Penopang Konektivitas Transportasi Laut Pada Program Tol Laut Berbasis Keadilan Pancasila

BAB VI Penutup, berisikan simpulan, saran dan implikasi kajian disertasi.