

SUDUT PANDANG SOSIOLOGI HUKUM EKSISTENSI PELABUHAN LASKAR

Ahmad Lonthor

Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ambon, Kota Ambon, Maluku

ABSTRAK

Tulisan ini berkenaan dengan studi Hukum Administrasi mengenai kelayakan operasional Pelabuhan Laskar di negeri batu merah Ambon sebagai Pelabuhan rakyat yang dapat ditetapkan dalam suatu peraturan daerah, asumsi penelitian ini dilatarbelakangi oleh fakta sosial yang menggambarkan keberadaan masa konflik sosial sekitar tahun 2000 hingga sekarang karena dan telah menjadi tumpuan harapan ekonomi kehidupan masyarakat yang memanfaatkan jalur transportasi laut di pelabuhan tersebut, sementara fakta hukum menganggap bahwa aktivitas kepelabuhanan dan pelayaran tersebut dipandang ilegal dan tidak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, Hal ini dimaklumi bahwa areal Pelabuhan, dimensi kapal, dan rute pelayaran telah digolongkan sebagai aktivitas yang harus mendapat perizinan dan pengawasan pemerintah, sementara kapal-kapal tersebut dan aktivitas penemuannya tidak memiliki izin operasional.

Untuk dapat menentukan kelayakan operasional Pelabuhan Laskar sebagai pedoman rakyat maka pengumpulan data ini didasarkan atas penelitian lapangan dengan menggunakan pendekatan sosial, atau penemuan hukum berdasarkan fakta sosial. Selanjutnya data dianalisis berdasarkan teori hukum progresif yang mengadopsi pemikiran Roscoe Pound tentang sociological jurisprudence terhadap eksistensi pelabuhan di negeri batu merah Ambon.

Dari sudut pandang normatif, sistem operasional atau dan pelayaran tidak memiliki legalitas formal secara administratif, menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan Menteri Nomor 9 Tahun 2005 tentang Izin Berlayar sedangkan Analisis Sosiologi Hukum, terhadap keberadaan Pelabuhan Laskar dapat dilihat dari dua sisi yakni, sisi kemaslahatan jika keberadaan Pelabuhan Laskar dijadikan sarana perhubungan antar pesisir, sarana rentang kendali dan sarana perekonomian serta pembangunan Desa, dan dari sisi kemudharatan jika Pelabuhan Laskar tidak diakui dan tidak akomodir sebagai sarana terminal laut, dan berpeluang memberikan peluang musibah terhadap putusannya rentang kendali antara masyarakat pesisir dan masyarakat di Kota Ambon, terputusnya ekonomi masyarakat yang hidup di sekitar Pelabuhan Laskar serta menimbulkan bahaya akan adanya kapal-kapal niaga yang tidak memiliki kelaiklautan Pelayaran niaga.

Kata kunci: Pelabuhan Laskar, Pelayaran Sosiologi Hukum

A. Latar Belakang

Secara geografis, aktivitas pelayaran daerah di Maluku sebagai daerah kepulauan, substansialnya bertujuan untuk menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lainnya, sebagai daerah dengan luas laut 656.294.69 km², dengan panjang garis pantai 6.000 Mil, Maluku memiliki kurang lebih 632 pulau besar dan kecil¹, dengan bentangan laut yang luas dan memiliki karakteristik laut serta gelombang yang bervariasi², kepulauan di Maluku dapat melalui jalur laut baik melalui pelayaran intersulir (Nasional) maupun pelayaran rakyat (daerah). Salah satu bentuk pelayaran daerah yang dianggap sebagai bentuk pelayaran rakyat di perairan Maluku dapat dilihat pada kapal-kapal yang berlabuh di pantai Negeri Batu Merah (selanjutnya disebut sebagai Pelabuhan Laskar Batu Merah Ambon).

Secara historis, Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon, telah ada sejak masa "konflik sosial" (Tahun 2001) yang dibangun secara mandiri oleh masyarakat di sekitar pantai tersebut, sekaligus merupakan jalur laut masyarakat Seram Bagian Barat dengan Kota Ambon dan juga merupakan jalur utama perekonomian (antara pasar Batu Merah dengan Negeri-Negeri tujuan). Dalam perkembangannya keberadaan pelabuhan tersebut menjadi pilihan bagi kapal-kapal yang dibangun secara tradisional oleh masyarakat-masyarakat yang berada di pesisir Seram Barat tersebut, hal ini dikarenakan secara fisik, kapal-kapal dimaksud dapat melakukan aktivitas bongkar muat secara efektif, karena ukuran fisik jembatan penambatan kapal yang ada di Pelabuhan Laskar sesuai dengan ukuran kapal yang relative kecil.³

Kapal-kapal yang melaksanakan aktivitas pelayaran melalui Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon, adalah kapal-kapal jenis pelayaran rakyat yang ukurannya berkisar antara 7-35 GT (Gros Tonnage) dengan rute yang bervariasi dari Batu Merah (Ambon) menuju pesisir-pesisir pantai Seram Bagian Barat seperti di Negeri Melat,i, Negeri Kambelu, Negeri Nasiri, Negeri Talaga Nipa dan Negeri di sekitarnya.⁴ Aktivitas kapal di Pelabuhan Laskar tersebut merupakan aktivitas kegiatan perekonomian, yang berfungsi sebagai sarana terminal transportasi laut yang mengangkut barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan.

¹ BKPM, *Profil Proyek Usaha Penangkapan Ikan Tuna di Provinsi Maluku*, (Ambon, BKPM Provinsi Maluku 2006), h. 3

² Chalik Hamid, *Indonesia, Wisata Alam Bali dan Kawasan Timur Indonesia*, (Jakarta, Direktorat Bina Wisata Nusantara, 1995), h. 53

³ Bapak Bim Tuanani (Ayah), Tokoh Masyarakat Merangkap Mantan Pengawas Pelabuhan Laskar, Desa Batu Merah Ambon, "Wawancara" Kediaman Bapak Bim, di Desa Ongko Liong Batu Merah Ambon, Tanggal 18 Maret 2013

⁴ Dasman, Nahkoda Kapal KM Citra Jaya 2 "Wawancara" Dermaga Desa Batu Merah Ambon, Tanggal 18 Maret 2013

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, bahwa secara yuridiksi, aktivitas kapal-kapal tersebut apabila melakukan aktivitas pelayaran yang bersifat niaga, maka pelaksanaannya harus diawasi oleh Pemerintah, selaku penanggung jawab pengawasan termasuk di dalamnya adalah aktivitas kepelabuhanan, pengawasan ijin pelayaran dan barang muatan, tata tertib lalu lintas pelayaran, kegiatan bongkar muat, status awak kapal, muatan dan penumpang, status hukum kapal serta ijin berlayar. Ketentuan ini berlaku terhadap pelayaran-pelayaran yang ada di Indonesia, terkhususnya pada pelayaran niaga secara Nasional.⁵

Menurut pengamatan, mengenai aktivitas antara kapal-kapal di Pelabuhan Laskar Negeri Batu Merah Ambon, bila dibandingkan dengan aktivitas kapal-kapal yang ada di pelabuhan Salmat Riyadi Ambon, terdapat perbedaan yang cukup jauh dari sisi Operasional Kepelabuhanan, termasuk di dalamnya Pengawasan Kapal, Prosedur Keberangkatan dan Kedatangan Kapal, serta Administrasi Kapal dan Pelayaran, hal ini kemudian menjadi dugaan bahwa fungsionalisasi yuridis di Pelabuhan Laskar Negeri Batu Merah Ambon terhadap aktivitas kapal, belum memenuhi ketentuan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 yang dikaitkan dengan aktivitas kepelabuhanan, yang mengharuskan adanya fungsi pengaturan dan pembinaan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan/atau kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaaan.

Untuk mewujudkan legalitas Pelabuhan Laskar menjadi pelabuhan resmi yang dapat melakukan aktivitas bongkar muat dan kegiatan kepelabuhanan secara yuridis, maka diperlakukan seperangkat regulasi melalui kebijakan daerah terhadap status Pelabuhan Laskar sebagai pintu masuk (*Gate Way*) jalur perekonomian masyarakat pesisir, dimana kapal-kapal yang ada di Pelabuhan Resmi (Pelabuhan Rakyat Slamet Riyadi) tidak dapat menjangkau daerah-daerah di pesisir pantai Negeri-Negeri dimaksud.

Keberadaan tulisan ini, kemudian dijadikan sebagai bahan Analisis Fakta Hukum dan Sosiologi Hukum terhadap Operasional Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon. Berdasarkan uraian latarbelakang diatas, maka permasalahan yang akan dibahas adalah Bagaimanakah Tinjauan Normatif Terhadap Sistem Operasionalitas Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon ? Bagaimanakah Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Eksistensi Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon ? tulisan ini adalah hasil penelitian lapangan (*Field*

⁵ Republik Indonesia, "Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran" Dalam Hadi Setia Tunggal, *Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran*, (Jakarta, Harvanindo, 2009) h.62-96

Reseach) dengan jenis penelitian kualitatif melalui analisis regulative, mengenai kondisi operasional Pelabuhan Laskar dengan regulasi kepelabuhanan dan kebijakan Pemerintah Kota yang berlaku melalui pendekatan sosiologis.

B. Deskripsi keberadaan Pelabuhan Laskar

Secara geografis, Pelabuhan Laskar memiliki lokasi yang berada di daerah perairan Teluk Ambon yang berada pada wilayah administratif Kecamatan Sirimau pemerintah Negeri Batu Merah Kota Ambon, dengan luas areal yang dapat diperkirakan kurang dari 1 Ha, yang dalam sejarahnya keberadaan Pelabuhan Laskar ini telah dimulai sejak tahun 2000 pasca terjadinya kerusuhan massal yang melibatkan dua komunitas antara agama yang berbeda pada tahun 1999, sehingga mengakibatkan instabilitas keamanan antar kedua komunitas tersebut dimana efek dari insiden tersebut bermuara terhadap segala aspek publik termasuk sarana dan prasarana perhubungan, baik laut, udara maupun darat.

Akibat dari adanya pemetaan organ sosial antara dua komoditas tersebut yang menghendaki adanya kehidupan secara partial, maka seluruh kehidupan di bangun secara mandiri, termasuk diantaranya adalah pembangunan ekonomi, dimana transportasi sebagai sarana menjadi prasyarat pembangunan yang menghendaki adanya perbedaan barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Selain landasan tersebut di atas terdapat pula aspek legalitas yang pada saat itu tidak dapat diberlakukan secara resmi, inisiatif atas kesadaran dan kebutuhan masyarakat secara menyeluruh, maka kapal-kapal yang berlabuh di sepanjang daerah perairan laut batu merah, pada saat itu menjadi sentral perekonomian yang menghubungkan antara Kota Ambon dan wilayah-wilayah pesisir lainnya seperti di Pulau Seram dan Pulau Buru, juga pesisir leihitu di pulau Ambon.

Aspek lainnya yang menghendaki adanya kehadiran "Terminal kapal laut" di sepanjang pesisir batu merah adalah adanya kebutuhan masyarakat akan akses rentang kendali antara suatu tempat ke tempat lainnya, di mana pada saat itu sarana transportasi darat dianggap belum menjamin keamanan masyarakat yang diakibatkan oleh terjadinya insiden 19 Januari 1999.

Berdasarkan penelusuran terkait dengan identitas "Terminal kapal" sebagaimana yang disebut oleh masyarakat pengguna jasa di lokasi tersebut dengan nama "Pelabuhan Laskar", hakekatnya merupakan nama yang diberikan oleh masyarakat atau disebut dengan pertimbangan keberadaan tempat pelabuhan tersebut berkaitan dengan suatu Masjid yang berada di sekitar

Pelabuhan dimaksud, dan Masjid tersebut diketahui merupakan Sarana penyebaran Agama dan pusat aktivitas suatu aliran keagamaan yang menamakan komunitasnya dengan "Ahlussunnah Wal Jamaah", yang mana pada saat berkembangnya instabilitas keamanan di Kota Ambon, komunitas dimaksud menjadi perhatian masyarakat dan pemerintah atas gerakan dakwah di Maluku.

Dengan demikian, berangkat dari adanya faktor instabilitas keamanan di Kota Ambon, dan diikuti dengan meningkatnya tuntutan kebutuhan masyarakat yang tak terbatas, terkhusus di bidang ekonomi, serta adanya kesempatan berlayar yang dimiliki oleh pelayar-pelayar asal pesisir Maluku yang tidak menghendaki adanya regulitas pelayaran maka pada saat itu batu merah, menjadi Terminal laut yang cukup padat dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat akan transportasi baik dalam Teluk, antar pesisir, maupun antar pulau, sehingga perkembangan Niaga melalui jalur laut tersebut telah menjadi tumpuan bagi sebagian masyarakat pasca berangsur pulih keamanan di Maluku yang diindikasikan dengan adanya pengaturan arus lalu lintas baik melalui jalur darat laut maupun udara, sehingga pada tahun 2003 jembatan penambatan yang dibangun atas swadaya masyarakat direnovasi kembali atas inisiatif sebagian warga yang diprakarsai oleh Pemerintah Desa batumerah, sehingga terbentuklah suatu tempat berlabuhnya kapal-kapal dengan spesifikasi tertentu yang berasal dari daerah-daerah Pesisir, namun secara administratif, keberadaan Pelabuhan Laskar sebagaimana yang disebut oleh warga setempat, belum diakomodir sebagai salah satu inventarisir perangkat-perangkat administratif Desa setempat.

C. Sudut Pandang Normatif Operasional Pelabuhan Laskar

Pelabuhan sebagai Terminal laut bagi kapal-kapal merupakan hal utama yang tidak terpisahkan dalam sistem perekonomian karena fungsinya sebagai penunjang bagi perkembangan industri perdagangan maupun pelayaran¹ dan dengan demikian kegiatan ekonomi dalam pelabuhan pada hakikatnya merupakan rangkaian berbagai perbuatan hukum yang luar biasa banyak jenis, ragam, kualitas dan variasinya yang dilakukan oleh antarpribadi antarperusahaan, antarnegara dan antarkelompok dan berbagai volume dengan frekuensi yang tinggi setiap waktunya, sehingga hal tersebut dapat saja menimbulkan berbagai akibat hukum yang sangat luas, dengan frekuensi yang tinggi pula dan akhirnya menjadi hak dan tanggung jawab bagi

¹ Anonimous, *Pedoman Pembangunan Pelabuhan*, terjemahan dari Port Development Handbook UNCTAD, Dep-Hub, Dirjen Hubla, Dirjen Perhubungan dan Pengerukan, Japan International Cooperation Agency, Februari 2000, 1-6

banyak pihak dengan berbagai bentuk variasi tingkatan tanggung jawabnya². Oleh karena itu, fungsi hukum sangat diperlukan sebagai penyeimbang dan pengatur dalam kegiatan ekonomi yang dilakukan dalam suatu pelabuhan.

Kegiatan pelayaran, hakekatnya merupakan rangkaian berbagai perbuatan hukum. Oleh karena perbuatan hukum adalah kejadian yang terjadi di masyarakat yang dapat menimbulkan akibat hukum yang dapat menggerakkan peraturan tertentu sehingga peraturan yang tercantum didalamnya dapat berlaku konkret³, maka ditinjau dari sudut pandang aktivitas kegiatan, perbuatan hukum yang terjadi di bidang pelayaran terdapat banyak ragam, jenis dan kualitas variasinya, baik dilakukan antar pribadi, antar perusahaan, antar negara dan antar kelompok tertentu dalam berbagai volume dengan frekuensi yang bervariasi setiap waktunya. Hal tersebut tentunya dapat menimbulkan berbagai akibat hukum yang sangat luas, sehingga menjadi hak dan tanggung jawab bagi banyak pihak dengan berbagai bentuk variasi tingkatan tanggung jawabnya. Oleh karena itu fungsi hukum sangat diperlukan sebagai penyeimbang dan pengatur dalam kegiatan ekonomi yang dilakukan dalam suatu aktivitas pelayaran khususnya keselamatan kapal, awak kapal, muatan barang dan penumpang⁴.

Pada hakekatnya, pengaturan dalam bidang pelayaran, diharapkan dapat mendukung pembangunan ekonomi nasional dan daerah, pengaturan ini meliputi banyak bidang misalnya bidang hukum yang mengatur tentang kepelabuhanan, bidang hukum yang mengatur tentang barang dan buatan serta bidang hukum yang mengatur tentang kelaiklautan kapal, yang kesemuanya itu bertujuan untuk mengatur aktivitas kegiatan Pelayaran Niaga dan yang berhubungan dengan Pelayaran Niaga yang tidak merugikan pihak-pihak yang berkepentingan dalam aktivitas perbuatan hukum tersebut, sehingga perlu adanya kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan dapat tercapai sesuai dengan tujuan hukum nasional.

Dalam pandangan Hukum (normatif), keberadaan Pelabuhan Laskar sebagaimana telah tergambarkan pada bab sebelumnya, jika dianalisis berdasarkan pendekatan positivisme yang diasumsikan oleh H. L. A. Hart dan John Austin yang lebih menekankan prinsip teorinya pada hukum yang bersifat perintah dan ketepatan yang dibuat untuk penguasa adalah bersifat memaksa, serta memaknai hukum sebagai perintah dari kekuasaan politik yang berdaulat di

² Sri Redjeki Hartono, *Kapita Selekta Hukum Ekonomi*, (Bandung, Mandar Maju, 2000) h.5-8

³ Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional* (Ed. I, Jakarta, Rajawali Press, 2007) h.3

⁴ Sri Rejeki Hartono *Kapita Selekta Hukum Ekonomi*, (Bandung : Mandar Maju, 2000), h. 5-8

dalam suatu negara⁵, maka eksistensi atau keberadaan Pelabuhan Laskar di wilayah Negeri batu merah dipandang tidak sesuai landasan-landasan hukum yang telah diundangkan dan berlaku di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), baik dari segi kepelabuhanan, operasional Pelabuhan, serta aktivitas kapal dan pelayaran yang berada di area lokasi Pelabuhan dimaksud sebagaimana tersebut dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah serta Keputusan Menteri yang berlaku, ketentuan-ketentuan tersebut dianggap telah sejalan theory Analytical Jurisprudence yang dikemukakan oleh John Austin bahwa hukum merupakan perintah dari mereka yang memegang kekuasaan tertinggi di mana hukum adalah perintah yang dibebankan untuk mengatur makhluk berpikir, perintah mana dilakukan oleh makhluk berpikir yang memegang dan mempunyai kekuasaan komat menurut Austin, hukum yang dikendalikan oleh kekuasaan yang maka disebut hukum formal⁶.

Secara normatif yang menjadi dasar pelaksanaan ketidak sesuaian operasional Pelabuhan Laskar Batu Merah dapat dirujuk pada pasal 117 undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang mensyaratkan kelaiklautan kapal dalam suatu operasional Pelabuhan, pasal 20 dan pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan yang mensyaratkan rencana induk Pelabuhan serta fasilitas-fasilitas operasional dan penunjang dalam areal Pelabuhan, pasal 99 peraturan pemerintah nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan yang mensyaratkan izin operasional pelayaran rakyat yang dinyatakan dalam surat keputusan Gubernur untuk pelayaran lintas kabupaten, dan surat keputusan Bupati/Walikota untuk pelayaran dalam Kabupaten/Kota serta persyaratan administrasi dan teknis pelayaran sebagaimana tersebut dalam Undang-Undang tersebut serta pasal 19 Permen nomor 9 tahun 2005 tentang izin berlayar (SKK 60 mil) bagi pelaut-pelaut yang memiliki bobot kapal kurang dari 35 GT.

Dari landasan pasal-pasal tersebut di atas, Jika dianalisis berdasarkan realitas lapangan maka kapal-kapal tersebut sebagaimana tersebut dalam pasal 17 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 99 Peraturan Pemerintah nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan dan pasal 19 Permen nomor 9 tahun 2005 tentang izin berlayar, dipandang tidak sesuai dengan fakta di lapangan atau dengan kata lain kapal-kapal yang beroperasi di areal

⁵ Muahammad Alphi Syahrin, *Pandangan Sosiologi Hukum Terhadap Hukum dan Kekuasaa*, Dalam <http://m.-alphi.blogspot.com/2012/05/di-hukumblogspot.com>

⁶ Sabian Usman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum, Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat, Pustaka Pelajar, Jogjakarta, 2009, h.149*

Laskar dianggap tidak sesuai dengan Perundang-Undangan dimaksud, hal ini dapat ditelusuri berdasarkan hasil observasi dan interview yang tidak ditemukannya administrasi keperkapalan sebagaimana yang dipersyaratkan, seperti surat ukur kapal, daftar anak buah kapal, daftar barang muatan dan pengangkutan, daftar riwayat perjalanan kapal, izin operasional pelayaran dari Walikota/Bupati setempat, dokumen kelaiklautan kapal yang menerangkan kondisi kapal dipandang layak laut serta dokumen kepelautan untuk pelaut lokal Sebagaimana telah tersebut dalam peraturan Kementerian dimaksud.

Selain status kelaiklautan kapal, keberadaan pelabuhan tersebut dapat dipandang sebagai sarana Terminal laut tetapi tidak dianggap sebagai suatu pelabuhan yang dianggap memiliki legalitas sebagaimana dipersyaratkan dalam pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan yang menitikberatkan pada indikator manajemen yang tertuang dalam rencana induk pelabuhan, yang mana rencana induk Pelabuhan ini memberikan gambaran tentang kegiatan-kegiatan kepelabuhanan dalam suatu rencana kerja jangka pendek menengah maupun jangka panjang yang berkaitan dengan kepelabuhanan, Selain itu adanya fasilitas-fasilitas operasional dan penunjang dalam pelayaran Pelabuhan seperti fasilitas bongkar muat, transportasi alat berat yang sesuai dengan kapasitas muatan di pelabuhan Terminal penumpang, dan pergudangan serta ruang karantina untuk barang-barang buatan tertentu.

Dengan demikian, secara normatif kebijakan tersebut dibuat dalam rangka peraturan keselamatan di bidang pelayaran, dan secara tegas beberapa peraturan yang mengatur permasalahan tersebut dengan sanksi, dapat dilihat pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) pasal 561, yang secara umum mengatur tentang ketentuan pidana dibidang pelayaran.

Selain KUHP, terdapat ketentuan khusus yang diatur dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang merupakan undang-undang yang mengatur tentang aktivitas pelayaran dan yang berhubungan dengan pelayaran di mana undang-undang Ini pengaturan ketentuan pidana dalam bidang pelayaran, diatur dalam pasal 284 - 336, dimana salah satu pasal yang berhubungan dengan kelaiklautan kapal terdapat pada pasal 302 sebagai berikut :

pasal 302

- 1) Nahkoda yang melayarkan kapalnya, sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun, atau denda paling banyak Rp 400.000.000 (empat ratus juta rupiah)

- 2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 mengakibatkan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000 (lima ratus juta rupiah)
- 3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000 (satu miliar lima ratus juta rupiah)⁷.

Ketentuan undang-undang tersebut diatas secara garis besar menjelaskan bahwa pelaksanaan kegiatan pelayaran apabila tidak sesuai ketentuan yang telah diundang-undangkan maka subjek hukum yang terlibat dalam pelanggaran Ketentuan tersebut dikenakan sanksi pidana baik berupa pidana pokok maupun pidana tambahan. Hal ini dikarenakan Apabila terjadi kecelakaan kapal, maka tentunya akan merugikan berbagai pihak baik pemilik kapal, pemilik barang yang memakai jasa pelayaran serta penumpang yang menggunakan kapal tersebut, olehnya itu dapat dipandang bahwa keberadaan Undang-Undang yang dibuat oleh Pemerintah adalah untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan atau dapat merugikan berbagai pihak sehingga dengan demikian keberadaan Pelabuhan Laskar dengan segala aktivitas pelayaran di areal pelabuhan tersebut dianggap bertentangan dengan perundang-undangan yang berlaku serta dapat dipandang sebagai pembuatan ilegal dalam bidang kepelabuhanan dan pelayaran.

D. Sudut Pandang Sosiologi Hukum eksistensi Pelabuhan Laskar

Asas legalitas merupakan salah satu implementasi normatif pemikiran hukum yang didasarkan atas teori positivisme dan mazhab formalistis, yakni merupakan salah satu teori yang mensifati salah satu hukum berdasarkan perintah dan ketetapan yang dibuat oleh penguasa serta kekuasaan politik yang berdaulat dalam suatu Negara⁸, maka dengan demikian dapat dipahami bahwa keberadaan Pelabuhan Laskar berdasarkan pendekatan positivisme atau formalistis hukum dipandang tidak sesuai dengan landasan hukum yang berlaku di bidang pelayaran dan operasional Pelabuhan.

Namun secara realitas, pendekatan positivisme cenderung mendasari bentuk sifat hukum formal berdasarkan asas legalitas terhadap undang-undang dan tidak melakukan analisis terhadap latar belakang sosial masyarakat yang menjadi subjek maupun objek hukum atau dengan kata lain positivisme hukum tidak melakukan penafsiran hukum terhadap keberadaan masyarakat

⁷ Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, h.130

⁸ Muahammad Alphi Syahrin, *Pandangan Sosiologi Hukum Terhadap Hukum dan Kekuasaan*, Dalam <http://m.-alphi.blogspot.com/2012/05/di-hukumblogspot.com>, didownload Juli 2013

berdasarkan fakta sosial (law in action) yang terjadi di lingkungan masyarakat pesisir tersebut, positivisme hukum sebagaimana dikatakan oleh Roscoe Pound, lebih cenderung menjadikan hukum sebagai sosial kontrol (pengendali sosial) dan Agent of Control (pengatur sosial) sehingga masyarakat lebih cenderung dipaksakan taat oleh kebijakan-kebijakan pemerintah⁹.

Sedangkan permasalahan tersebut di atas Jika ditinjau berdasarkan sudut pandang progresivitas, hukum dipandang lebih cenderung bersifat dinamis, hukum progresivitas menganggap bahwa pemberlakuan hukum terhadap masalah-masalah sosial tidak semestinya diperlakukan sebagaimana yang diterapkan pada hukum positivisme, justru hukum itu lebih harus memahami keadaan masyarakat berdasarkan kaidah-kaidah norma norma dan etika sosial yang berlaku¹⁰.

Dengan menggunakan pendekatan progresivisme, hukum terhadap eksistensi Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon, maka selayaknya keberadaan Pelabuhan Laskar harus diakui keberadaannya dan diperhatikan berdasarkan sudut pandang historis, kultural, sosial dan ekonomi. Hal ini dapat dimaknai dari sudut pandang sejarah munculnya keberadaan Pelabuhan Laskar di Kota Ambon yang dipandang sebagai jalur utama Sentral perekonomian masyarakat pesisir di Kabupaten Seram Bagian Barat dan Kabupaten Buru.

Salah satu prinsip dasar tentang pengaturan kehidupan masyarakat menurut Abdul Wahab khalaf¹¹, adalah untuk mewujudkan kemaslahatan atau kesejahteraan manusia secara umum, yang mana tujuan substantif universal disyaratkan untuk menciptakan kemaslahatan manusia dengan menjamin kebutuhan primer dan memenuhi kebutuhan sekunder serta kebutuhan tersier bagi mereka. Dengan demikian, gambaran kemaslahatan atau kesejahteraan umat manusia dalam rangka memenuhi kebutuhan primer, kebutuhan sekunder serta kebutuhan tersier dari aspek operasional Pelabuhan Laskar di Batu Merah dapat dilihat dari beberapa aspek, dimana aspek-aspek tersebut dalam pandangan sosial dapat dipahami sebagai sarana kehidupan sebagian masyarakat yang berada di daerah pesisir di Kabupaten Seram Bagian Barat dan Kepulauan Buru. Adapun aspek-aspek tersebut yang menjadi pertimbangan sosial adalah sebagai berikut:

1. Aspek Perekonomian

⁹ Muahammad Alphi Syahrin, *Pandangan Sosiologi Hukum Terhadap Hukum dan Kekuasaa*, Dalam <http://m.-alphi.blogspot.com/2012/05/di-hukumblogspot.com>, didownload Juli 2013

¹⁰

¹¹ Abdul Wahhab Khlaf, *Ilmu Ushul Fiqh*, Alih Bahasa Masdar Hilmy, Cet. II (Bandung, Gema Risalah Press), 1997, h.146 dan 354-355

Dari sudut pandang perekonomian, Pelabuhan Laskar merupakan salah satu terminal laut untuk jenis kapal-kapal kecil berukuran antara 7 - 35 GT, dimana keberadaan pelabuhan tersebut telah menjadi sumber mata pencaharian bagi para pelaut lokal untuk melakukan aktivitas pemuatan barang dan penumpang secara teratur, terciptanya mekanisme tenaga kerja kasar dalam komunitas Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang mengais rezeki dari adanya kedatangan kapal melalui jasa bongkar muat barang baik dari kapal ke pelabuhan maupun dari pelabuhan ke atas kapal serta adanya terbukanya peluang penyebaran arus barang dan jasa dalam rangka pemenuhan kebutuhan perekonomian di desa-desa pesisir dan terpencil yang mana di daerah tersebut tidak memungkinkan mobilisasi barang-barang perdagangan tersebut melalui transportasi lain seperti kendaraan darat, udara, maupun kapal-kapal besar.

2. Aspek Rentang Kendali

Dari sudut pandang rentan kendali, daerah-daerah di pesisir Pulau Seram atau sebagaimana telah disebut sebelumnya dalam rute pelayaran, secara geografis memiliki kondisi wilayah yang tidak terhubung dengan jalur darat dan udara, sedangkan keberadaan kapal-kapal perintis yang diupayakan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Maluku sebagai sarana perhubungan lokal dianggap belum mampu menjawab tuntutan dan kebutuhan masyarakat di wilayah dimaksud, sehingga keberadaan kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan Laskar memiliki landasan urgencies akan terhubungnya masyarakat di pesisir pesisir yang dianggap sebagai wilayah terpencil yang dapat terhubung dengan Kota Ambon sebagai Sentral baik di bidang perekonomian, pendidikan, pemerintahan maupun pembangunan di desa-desa tersebut.

3. Aspek Pembangunan

Sudut pandang pembangunan dari keberadaan Pelabuhan Laskar tersebut dapat dianalisis dari aspek retribusi atau pajak Desa, khususnya di Desa Batu Merah jika pengelolaan dan manajemennya dibijaksanai oleh Pemerintah Desa setempat dengan kata lain jika pihak Desa mengambil peran dalam pengelolaan Pelabuhan dimaksud maka sudah barang tentu dapat diprediksi akan terciptanya peluang lapangan kerja baru yang dapat menciptakan kesejahteraan masyarakat di Pelabuhan Laskar, selain itu juga program kerja di bidang perhubungan laut dapat dijadikan sebagai sarana Pendapatan Anggaran Desa dalam rangka pembangunan desa setempat.

Dari ketiga asumsi di atas dapat dipahami bahwa keberadaan Pelabuhan Laskar Telah menjadi kebutuhan pokok dalam rangka menjawab ketiga aspek sebagaimana telah digambarkan di atas. Dari asumsi pandangan tersebut pula, apabila dirujuk berdasarkan tinjauan sosiologis

menurut fakta sosial maka dapat dianalisis korelasi bahwa kebutuhan akan aspek perekonomian, kebutuhan akan aspek rentang kendali dan kebutuhan akan aspek pembangunan Desa, khususnya Dermaga penambatan kapal dianggap memiliki urgensi yang berada pada skala prioritas yang harus diakui keberadaannya serta pengaturan dan regulasi operasionalnya dalam rangka menunjang pelaksanaan pelayaran yang aman dan terjamin.

Merujuk pada pandangan Karl Marx tentang teori konflik dan kelas, jika diperspektifkan terhadap pengaturan Pelabuhan Laskar yang dipandang tidak memiliki dasar hukum pengaturan, maka tentunya akan memunculkan persaingan dengan kepentingan yang berbeda sehingga pihak yang satu selalu berusaha menguasai pihak yang lain. Pihak yang kuat berusaha menguasai pihak yang Lemah. Dengan demikian terjadilah apa yang disebut konflik yang didasari atas struktur dan jaringan dalam masyarakat merupakan persaingan antar kepentingan dan bahkan saling bertentangan satu sama lain sehingga dalam kenyataan menunjukkan bahwa sistem sosial dalam masyarakat akan menimbulkan konflik serta pembagian sumber-sumber daya dan kekuasaan yang tidak merata dan tidak adil¹².

Dengan demikian dari gambaran realitas keberadaan aktivitas Pelabuhan Laskar di Negeri Batu Merah Ambon serta landasan normatif sebagaimana telah tersebut di atas aspek sosial ekonomi, rentang kendali dan pembangunan keselamatan terhadap aktivitas pelayaran yang menghendaki regulasi-regulasi di bidang kepelabuhanan dan pelayaran yang bertujuan untuk keselamatan jiwa dan pelayaran, maka secara tegas berdasarkan fakta sosial bahwa eksistensi Pelabuhan Laskar di Batu Merah Kota Ambon harus mendapat pengakuan secara resmi berdasarkan ketetapan Pemerintah yang merujuk pada perundang-undangan sebagaimana tersebut di atas, tentang aktivitas pelayaran dan kepelabuhanan serta diharuskan mendapat pengawasan demi terjaganya kondisi stabilitas keamanan dalam bidang maritim, selain itu dengan adanya pengakuan pelabuhan dan aktivitasnya, maka pengaturan terhadap kapal-kapal dan aktivitas kepelabuhan di Pelabuhan Laskar dimaksud, harus mendapat perhatian secara reguler, guna memenuhi kebutuhan administrasi, pengawasan dan pengamanan di bidang kepelabuhanan dan pelayaran serta dapat mempersempit Kesenjangan antara perhatian Pemerintah di pelabuhan Yos Sudarso (Terminal laut Antar Provinsi), Pelabuhan Slamet Riyadi (terminal laut antar Kabupaten), dan Pelabuhan Laskar berikut pelabuhan-pelabuhan serupa

¹² Peter Worsley, *Pengantar Sosiologi : Sebuah Pemandang*, Pent, Hartono Hadikusumo, (Yogyakarta: PT.Tiara Wacana Yogya, 1992), hlm.177

seperti Pelabuhan Arumbai di samping pasar ikan Arumbai Mardika Ambon yang merupakan terminal laut harapan bagi masyarakat-masyarakat pesisir di Kecamatan-Kecamatan yang tidak tersinggahi oleh jalur transportasi lain.

E. Kesimpulan

1. Sistem pengoperasiannya tidak memiliki legalitas formal secara administratif, berdasarkan landasan normatif menurut undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang mensyaratkan kelaiklautan kapal dalam suatu operasional Pelabuhan, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang kepelabuhanan yang mensyaratkan rencana induk Pelabuhan serta fasilitas-fasilitas operasional dan penunjang dalam areal Pelabuhan, peraturan pemerintah nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan yang mensyaratkan izin operasional pelayaran rakyat yang dinyatakan dalam surat keputusan Gubernur untuk Pelayaran Lintas Kabupaten, dan surat keputusan Bupati/Walikota untuk pelayaran dalam Kabupaten/Kota serta persyaratan administrasi dan teknis pelayaran sebagaimana tersebut dalam Undang-Undang tersebut serta Peraturan Menteri Nomor 9 Tahun 2005 tentang Izin Berlayar.
2. Analisis Sosiologi Hukum, terhadap keberadaan Pelabuhan Laskar dapat dilihat dari dua sisi yakni sisi kemaslahatan, jika keberadaan Pelabuhan Laskar dijadikan sarana perhubungan antar pesisir, sarana rentang kendali dan sarana perekonomian serta pembangunan Desa, dan dari sisi kemudharatan, jika Pelabuhan Laskar tidak diakui dan tidak akomodir sebagai sarana terminal laut, dan berpeluang memberikan peluang musibah terhadap putusnya rentang kendali antara masyarakat pesisir dan masyarakat di Kota Ambon, terputusnya ekonomi masyarakat yang hidup di sekitar Pelabuhan Laskar serta menimbulkan bahaya akan adanya kapal-kapal Niaga yang tidak memiliki kelaiklautan Pelayaran Niaga.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Wahhab Khlaf, *Ilmu Ushul Fiqh*, Alih Bahasa Masdar Hilmy, Cet. II (Bandung, Gema Risalah Press), 1997
- Amiludin Mohtar, Pertugas Pelabuhan Slamet Riyadi Ambon, “*Wawancara*” Kantor Pelabuhan Slamet Riyadi Ambon, Tanggal 8 Juli 2013
- Adam Lestariono, *Tunjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan*, dalam Seminar Sehari, Tolak Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan, Fakultas Teknologi Kelautan, ITS Kerja Sama Dephub, 1996
- Amin, Pemilik dan Pembuat Kapal KM Yasna 02, “*Wawancara*” Dermaga Desa Batu Merah Ambon, Tanggal 4 Juli 2013
- Amir, MS, *Peti Kemas, Masalah dan Aplikasinya, Seri Umum No. 19* Jakarta PT Pustaka BinamanPressindo, 1979
- Anonimous, *Pedoman Pembangunan Pelabuhan*, terjemahan dari Port Development Handbook UNCTAD, Dep-Hub, Dirjen Perhubungan dan Pengerukan, Japan International Cooperation Agency, Pebruari, 2000
- Anonimous, *Sistim Pengelolaan Pelabuhan Era OTDA*, Cianjur, 2001
- Anonimous, *Pengertian Pelabuhan*, dalam <http://id.wikipedia.org/wiki/pelabuhan> download Mei 2013
- Bahan Pemaparan, *Perkembangan Bisnis Pelabuhan*, Surabaya, 2001
- Bapak Saleh Sanaky, Tokoh Masyarakat Merangkap Kepala Pelabuhan Laskar, Dasman (Nahkoda KM Citra Jaya), dan Armin (Nahkoda KM Yasna 02), “*Wawancara*” areal Pelabuhan Laskar Batu Merah Bawah Ambon, Tanggal 4 Juli 2013
- Bapak Bin Tuanani (Ayah), Tokoh Masyarakat Merangkap Mantan Penagwas Pelabuhan Laskar, Desa Batu Merah Ambon, “*Wawancara*” Kediaman Bapak Bim, (Ayama), di Ongko Liong Batu Merah Bawah Ambon, Tanggal 20 Maret 2013
- BKPMMD, *Profil Proyek Usaha Penangkapan Ikan Tuna Di Provinsi Maluku*, Ambon, BKPMMD Provinsi Maluku 2006
- Chalik Hamid, *Indonesia, Wisata Alam Bali Dan Kawasan Timur Indonesia*, Jakarta, Direktorat Bina Wisata Nusantara, 1995
- Lihat Nana Sudjana, *Tuntunan Penyusunan Karya Ilmiah Cet. VIII*, Bandung; Sinat Baru Aglesindo, 2004
- Muhammad Alphi Syahrin, *Pandangan Sosiologi Hukum Terhadap Hukum dan Kekuasaan*, dalam <http://m-alphi.blogspot.com/2012/05/di-hukumblogspotcom-pandangan-sosiologi.html>, download Juli 2013
- Makalah Menteri Perhubungan, “*Kebijaksanaan Operasional dan Pengembangan Pelabuhan di Era Otonomi Daerah*”, Pekan Orientasi dan Diskusi Wartawan maritim, 2001
- Patty Mahu, *Partisipasi Politik Masyarakat Desa Larike Terhadap Pemilihan Kepala Daerah Kabupaten Buru*, Dalam Skripsi Universitas Darussalam Ambon, 2009

- Proceeding Seminar Visi dan Strategi Pengembangan Pelabuhan Nasional Tahun 2003 dan 2000 sesuai dengan Tatanan Kepelabuhanan yang diatur dalam PP Nomor 70 Tahun 1996, 30 April 1997*, Departemen Perhubungan Badan Penelitian dan Pengembangan.
- Pasal 4 Ayat (2) PP 69 Tahun 2001 jo KM 53 Tahun 2002 Pasal 7 ayat (1)
- Pelindo, *Peran Pelabuhan Dalam Kegiatan Pelayaran*, Pemaparan Kerjas Kerja, Pelindo II, Jakarta
- Peter Worsley, *Pengantar Sosiologi; Sebuah Pembanding*, Hartono Hadikusumo, Yogyakarta; PT. Tiara Wacana Yogya, 1992
- Pengembangan Infrastruktur Maritim di Indonesia, *Prociding, Seminar Nasional ITB Ocean Expo 2000*, Kelompok Mahasiswa Teknik Kelautan ITB, Bandung 31 Agustus , 1 September 2000
- Peran Pelabuhan dan Transportasi Antar Moda*, Buku ke III Seminar Perum Pelabuhan III bekerja sama dengan PT Esa Nara Yasa dalam rangka meningkatkan pelayanan di bindan transportasi, 11-12 Februari, Jakarta : Golden Ballroom Hilton Hotel
- Republik Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2000
- Republik Indonesia, “*Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*” dalam Hadi Setia Tunggal, *Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran*, Jakarta, Harvanindo, 2009
- Sabian Usman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum, Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat*, Pustaka Pelajar, Jogjakarta, 2009
- Sri Redjeki Hartono, *Kapita Selekta Hukum Ekonomi*, Bandung, Mandar maju, 2000
- Syachril Abul Majid, *Implementasi Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Terhadap Kapal-Kapal Pelayaran Rakyat di Dermaga Desa Batu Merah Ambon*, Skripsi Fakultas Syariah IAIN Ambon, 2010
- Thamrin Rais, *Buku Pegangan Nama dan Gambar Bangunan Kapal*, (Ed. Pertama, Bandung, Tarsito, 1988)
- Tuti Triyanti Ghondokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut*, Semarang, Fakutas Hukum Universitas Diponegoro, 1982
- Ways Al-Karny Upuloat, *Buruh Pelabuhan Laskar “Wawancara” Kediaman Upuloat Belakang Ongko Liong Batu Merah Ambon*, Tanggal 3 Juli 2013
- W.A Pratiko dan Imam Rochani, *Seminar Visi dan Strategi Pengembangan Pelabuhan Nasional*, Surabaya, Institut Teknologi Sepuluh November
- Win Puji Pamularso Tim Penelit Universitas Kristen Indonesia, *Tubrukan Kapal Pertamina dengan Elixir, Masalah Hukum dan Penyelesaiannya*, Yayasan Obor Indonesia, 2009