

POLITIK HUKUM PERMENDAG NOMOR 48 TAHUN 2018 DALAM PERSPEKTIF HUKUM PROGRESIF¹

Aga Natalis^{1*}, Arief Rachman Hakim²

¹Program Doktor Hukum, Universitas Diponegoro, Jl. Imam Bardjo, S. H., No. 1, Kota Semarang 50241

²Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur, Jalan Raya Rungkut Madya, Kecamatan Gunung Anyar, Kota Surabaya 60294.
aganatalis@students.undip.ac.id

Abstract

The regulation of the Minister of Trade regarding the obligation to use national ships in transporting certain commodities needs to be improved. This study uses a socio-legal approach that is juxtaposed with progressive legal theory to see the law from the human aspect and behavior. The government is not ready to implement a policy on the use of domestic shipping in the export and import of certain commodities, which is more due to the lack of government support in terms of legal policies to be able to support the subjects imposed in the policy, therefore, normatively it is necessary to clarify the application of the cabotage principle adjusted with the policy obligations in the Minister of Trade Regulation.

Keywords: *Sea Carrying; Obligation; Progressive Law.*

Abstrak

Peraturan Menteri Perdagangan terkait kewajiban untuk menggunakan kapal nasional dalam pengangkutan komoditas tertentu dalam perspektif hukum progresif perlu untuk diperbaiki terutama terkait hubungan antara aturan dan fakta di lapangan. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan socio-legal yang disandingkan dengan teori hukum progresif untuk melihat hukum dari aspek manusia dan perilakunya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah belum siap untuk menerapkan kebijakan penggunaan pelayaran dalam negeri dalam ekspor impor komoditas tertentu yang lebih karena kurangnya dukungan pemerintah dari segi kebijakan hukum untuk dapat menyokong subyek yang dikenakan dalam kebijakan tersebut, oleh karenanya secara normatif perlu diperjelas mengenai penerapan asas cabotage yang disesuaikan dengan kebijakan kewajiban dalam Permendag tersebut.

Kata Kunci: Pengangkutan Laut; Kewajiban; Hukum Progresif.

¹ Artikel hasil penelitian mandiri yang dilaksanakan pada tahun 2020.

A. Pendahuluan

Konsepsi penguatan negara maritim yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, sebagai bentuk kesadaran pemerintah akan luasnya wilayah laut Indonesia dibandingkan negara lain, sehingga perlu untuk meregulasi kebijakan terkait kelautan semaksimal mungkin oleh berbagai Kementerian terkait. Salah satu implementasinya adalah dengan pembentukan Peraturan Menteri Perdagangan No. 48 Tahun 2018 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang tertentu (selanjutnya disebut Permendag 48). Ketentuan tersebut merupakan perubahan dari peraturan sebelumnya yakni Permendag No. 82 Tahun 2017 (selanjutnya disebut Permendag 82). Permendag 82 mengatur keharusan penggunaan angkutan laut nasional dan asuransi yang dikuasai oleh nasional dalam ekspor atau impor angkutan barang tertentu. Ketentuan tersebut kemudian diubah dalam Permendag 48, tujuan perubahan tersebut tidak lain untuk menutup celah hukum bagi perusahaan pengangkutan asing dan/atau asuransi pengangkutan asing untuk dapat digunakan dalam sektor ekspor batu bara dan/atau Crude Palm Oil (CPO), Importir Beras, dan Importir Pengadaan Barang Pemerintah.

Pemberlakuan ketentuan penggunaan angkutan laut maupun ketentuan mengenai asuransi dalam negeri pun terdapat perubahan dari pengaturan Permendag 82 dinyatakan harus dilaksanakan dalam tempo 6 (enam) bulan sejak diundangkan, namun dalam Permendag 48 diberlakukan pada tahun 1 Mei 2020 untuk pengangkutan dan 1 Agustus 2018 untuk penggunaan asuransi nasional. Perubahan tersebut menarik, karena dari segi politik hukum dapat dikaji mengapa terjadi perubahan penutupan celah penggunaan asuransi asing bila masih terdapat keterbatasan perasuransian (Pasal 5 ayat (2) Permendag 82) yang kemudian dihapus pada Permendag 48, namun tetap memperbolehkan penggunaan angkutan

asing bila terdapat keterbatasan. Perpanjangan masa berlaku tersebut juga dapat dikaji mengapa terdapat perubahan tersebut dan apakah perubahan tersebut memiliki daya guna yang seimbang untuk kepentingan dalam negeri itu sendiri. Dengan demikian perlu kiranya suatu kajian bagaimana aturan dalam Permendag tersebut dari segi politik hukum dan manfaatnya dalam kerangka perspektif hukum progresif agar dapat ditemukan suatu analisis yang terkait dengan fakta yang ada.

Hukum Progresif adalah sebuah konsep hukum yang dipopulerkan oleh Satjipto Rahardjo yang mengingatkan bahwa filosofi hukum adalah 'hukum untuk manusia, bukan manusia untuk hukum' (S. Rahardjo, 2011). Hukum bertugas melayani masyarakat, bukan sebaliknya. Kualitas suatu hukum ditentukan dengan kemampuannya untuk mewujudkan nilai kemanfaatan hukum, yaitu untuk mengabdikan pada kesejahteraan masyarakat. Kalimat ini seolah menyiratkan kembali pada aliran utilitarianisme Jeremy Bentham yang menyatakan bahwa tujuan hukum adalah untuk mencapai '*the greatest happiness for the greatest number of people*' (Suteki, 2016). Pandangan hukum progresif dapat digunakan dalam penelitian ini terutama untuk menganalisis apakah politik hukum dari Permendag 48 dapat menghasilkan aspek kemanfaatan hukum. Ukuran kemanfaatan yang dimaksud adalah tidak membedakan dengan cermat antara hukum substansial dan hukum prosedural, dimana menurut konsep hukum progresif pada ranah hukum itu maka penegak hukum secara bebas dapat melakukan diskresi dan penyimpangan demi mencapai keadilan.

Mengingat penelitian tentang pengangkutan laut dan asuransi internasional telah dilakukan sebelumnya, seperti Graciella Eunike Sumenda pada tahun 2017. Penelitian ini berfokus pada keberadaan asas cabotage terhadap perusahaan angkutan laut dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Sumenda, 2017). Penelitian yang dilakukan oleh Muh Kadarisman, Yuliantini, dan Suharto Abdul

Majid pada tahun 2016. Penelitian ini berfokus pada formulasi kebijakan transportasi laut (M.; Y.; S. A. M. Kadarisman, 2016). Penelitian yang dilakukan oleh Mahmud Siregar dan M. Iqbal Anawi pada tahun 2013. Penelitian ini berfokus pada *cabotage principle* pada regulasi jasa angkut di dalam perairan Indonesia dalam perspektif sistem perdagangan multilateral WTO/GATS (Siregar, 2013). Penelitian yang dilakukan oleh Craig Brown dan Sara Seck pada tahun 2013. Penelitian ini berfokus pada prinsip-prinsip hukum asuransi dalam konteks internasional terutama terkait dengan kompensasi atas kerugian akibat perubahan iklim (Brown, 2013). Penelitian yang dilakukan oleh Brahim Idelhakkar dan Abdellah Achergui Oufkir pada tahun 2013. Penelitian ini berfokus pada tumpahan minyak laut berdasarkan pada pendekatan asuransi dan peraturan internasional (Idelhakkar, 2013).

Berdasarkan tulisan sebelumnya, terdapat perbedaan fokus penelitian yang akan dilakukan oleh penulis dengan penelitian yang sudah ada, walaupun sama-sama mengambil tema tentang angkutan laut dan asuransi internasional, namun penulis lebih menekankan pada analisis yuridis terkait Permendag 48 tersebut dari segi politik hukum dan manfaatnya dalam kerangka konsep hukum progresif, sehingga membuat pembahasan ini menjadi hal yang selalu penting dan aktual untuk dilakukan pengkajian lebih lanjut.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum dalam tradisi penelitian kualitatif. Dengan tradisi kualitatif diharapkan bisa menciptakan makna-makna yang tersembunyi di balik objek ataupun subjek yang hendak diteliti. Periset hendak mengkaji kelompok serta pengalaman yang sama sekali belum dikenal (Yilmaz, 2013). Pada tradisi penelitian kualitatif tidak dikenal populasi karena sifat penelitiannya adalah studi kasus. Objek yang diteliti berupa domain-domain atau situasi sosial

tertentu yang meliputi tempat, pelaku dan kegiatan (Suteki ; G. Taufani, 2018).

Metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan *socio-legal*. Kata “*socio*” dalam *socio-legal* merepresentasikan keterkaitan antar konteks dimana hukum berada (*an interface with a context within which law exists*) (Feenan, 2013), itulah sebabnya ketika seorang peneliti *socio-legal* menggunakan teori sosial untuk tujuan analisis, mereka sering tidak sedang bertujuan untuk memberi perhatian pada kajian sosiologi atau ilmu sosial yang lain, melainkan hukum dan studi hukum (Herklotz, 2020). Metode pendekatan *socio-legal* sangat dekat dengan ilmu sosial dan benar-benar berada dalam ranah metodologinya (Schiff, 1976). Penelitian yang ditujukan dalam penulisan ini adalah untuk melihat dari aspek yuridis peraturan perundang-undangan dan perilaku dari Aparat Penegak Hukum.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi, sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*). Data primer yang diperoleh akan dianalisis dengan menggunakan *Content Analysis* (antara isi/kandungannya), dalam arti melihat makna yang mendalam dari setiap data yang telah dikumpulkan (Elo, 2014). Langkah selanjutnya adalah merekonstruksi dan menganalisisnya secara kualitatif untuk menjawab problematika yang menjadi fokus dalam penelitian ini. Untuk data sekunder, dalam mencari kebenaran umum akan dilakukan dengan menggunakan logika deduktif khususnya pada saat analisis awal (penggunaan teori-teori), namun tidak menutup kemungkinan dilakukan analisis dengan menggunakan logika induktif terhadap pembaharuan hukum lingkungan yang telah terdokumentasi dalam bentuk hasil-hasil studi, pencatatan maupun hasil penelitian (Creswell, 2013).

C. Hasil dan Pembahasan

1. Sektor Kemaritiman dan Pelayaran di Indonesia

Maritim dapat diartikan sebagai navigasi atau bahari (Formela, 2019). Pemahaman terkait maritim merupakan segala aktivitas pelayaran dan perniagaan/perdagangan yang berhubungan dengan kelautan atau pelayaran niaga, sehingga dapat disimpulkan bahwa maritim adalah terminologi kelautan yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan jika dilihat dalam arti sempit. Sebaliknya, maritim dapat dilihat dari berbagai aspek seperti sosial, pertahanan dan keamanan, hukum, sosbud, ekonomi dan sebagainya (Mulyadi, 2016).

Kemaritiman dan berbagai gagasan pengembangan negara maritim merupakan isu yang menjadi pembahasan utama dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir. Komitmen pemerintah tertuju pada sektor kelautan berkaitan dengan latar belakang Indonesia sebagai negara kepulauan. Potensi laut Indonesia sebesar 71% dari seluruh wilayah Indonesia merupakan anugerah yang harus dimaksimalkan. Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo inilah arah kebijakan utama pembangunan wilayah nasional difokuskan untuk mempercepat pemerataan pembangunan antar wilayah. Kerangka pengembangan wilayah memiliki benang merah untuk mewujudkan cita-cita sebagai poros maritim dunia menjadi visi utama. Prioritas khusus akan diberikan pada peningkatan fungsi dan peran perhubungan laut untuk mewujudkan poros maritim dunia, tergambar jelas dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019.

Visi kemaritiman tersebut diwujudkan dalam empat hal. *Pertama*, Indonesia menjadi negara maritim yang berdaulat, dengan memperkuat sistem hukum dan perundang-undangan, ketahanan maritim, keselamatan maritim, pengelolaan perbatasan dan percepatan pembangunan wilayah maritim untuk menunjang kedaulatan maritim. *Kedua*, Indonesia

menjadi negara maritim yang bisa mensejahterakan rakyat, di mana pemerintah harus mampu mengelola sumber daya alam dan lingkungan secara bijaksana. *Ketiga*, Indonesia menjadi negara maritim yang kuat, melalui pembangunan dan pengembangan infrastruktur maritim yang maju, lengkap dan terintegrasi untuk menunjang kemandirian dalam pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan, serta peningkatan konektivitas antar moda dan kemandirian industri maritime. *Keempat*, Indonesia menjadi negara maritim yang memiliki karakter kuat, untuk mewujudkannya perlu mendorong pembangunan sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi.

Abad keemasan sebagai negara maritim bukan hal asing yang pernah disandang oleh nenek moyang bangsa Indonesia. Kejayaan tersebut terlihat manakala lautan dapat dikuasai dan dieksplor untuk kemakmuran bagi rakyatnya melalui berbagai aktivitas ekonomi maupun perdagangan. Nusantara mempunyai sejarah panjang mengenai kejayaan di laut ditunjukkan dalam sejarah kerajaan-kerajaan besar di Indonesia, sebagai contoh Sriwijaya dan Majapahit. Kerajaan tersebut menggunakan kekuatan laut untuk meluaskan kekuasaan dan menguasai perdagangan (Pradhani, 2018). Geohistori kedudukan Indonesia yang strategis berada di persimpangan jalur maritim atau pertemuan berbagai jalur pelayaran internasional yang berlangsung berabad-abad silam juga menjadi pelajaran penting memaksimalkan potensi yang dimiliki. Kejayaan maritim tersebut pudar pada masa penjajahan yang tidak mengintegrasikan pembangunan sektor darat dan laut, sehingga potensi kemaritiman terlupakan.

Posisi yang strategis di persimpangan dua samudra (Samudra Hindia dan Samudra Pasifik) serta dua benua (Asia dan Australia) bukan tidak mungkin menemui sederet permasalahan yang krusial. Masalah teritorial yang bersinggungan langsung dengan negara lain baik dari segi ekonomi, politik dan keamanan bisa menjadi penghambat bagi pemerintah. Kebijakan dan

strategi pembangunan diberbagai bidang termasuk menjaga kedaulatan negara dan penegakan hukum menjadi perhatian penting dalam menentukan langkah dalam mensinergikan potensi sektor kemaritiman yang dimiliki Indonesia.

United Nations Convention on The Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) yang diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 mengakui hak Indonesia sebagai *Archipelagic State* (Lasabuda, 2013), atas dasar garis pantai yang dimiliki Indonesia sepanjang 81.000 km dan luas bentang landas kontinen. Diratifikasinya UNCLOS 1982 sebagai hukum positif internasional juga melahirkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Pasca penetapan status Indonesia sebagai negara kepulauan, pemerintah Indonesia atas dasar Pasal 46 sampai dengan Pasal 53 UNCLOS 1982, dapat menentukan alur laut untuk lintas kapal dan pesawat udara bagi negara asing yang akan lewat secara terus-menerus. Ketentuan tersebut kemudian ditransformasikan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lalu Lintas Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan.

ALKI memberikan konsekuensi penjagaan dalam perairan dan pelayaran di Indonesia. Kapal asing yang melakukan pelayaran internasional dalam melaksanakan hak lintas melalui ALKI dapat melintas tanpa meminta izin terlebih dahulu pada pemerintah Indonesia. Dalam *International Maritime Organization* disepakati tiga jalur ALKI, yakni ALKI I, meliputi Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan; ALKI II, meliputi Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi; ALKI III-A, meliputi Laut Sawu, Selat Ombai-Wetar, Laut Banda, Laut Seram, Laut Maluku dan Samudra Pasifik; ALKI III-B, meliputi Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (Barat Laut Buru); ALKI III-C, meliputi Laut Arafuru, Laut Banda (Barat Pulau

Buru) selanjutnya terus ke utara menyambung ALKI III-A (Rustam, 2016)).

Dari sisi ekonomi dan industri, posisi Indonesia sangat menguntungkan bagi jalur transportasi laut dan daerah penangkapan hasil laut (Perwita, 2004). Namun, hal tersebut tidak serta merta menegaskan bahwa Indonesia sebagai negara maritim. Menurut Hasjim Djalal, negara maritim tidak sama dengan negara kepulauan (Muhamad, 2014). Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan potensi lautnya, sekalipun negara tersebut tidak memiliki banyak laut, tetapi harus mempunyai kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan, peralatan, dan lain-lain untuk mengelola dan memanfaatkan laut (Rustam, 2016). Pertanyaan sekaligus tugas penting bagi Indonesia sekarang adalah mewujudkan esensi dari negara maritim tersebut dalam hal memaksimalkan potensi lautnya untuk kesejahteraan masyarakat.

Peluang Indonesia sebagai negara kepulauan dan segala potensi di dalamnya merupakan langkah awal untuk mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia, hal tersebut tentunya harus didukung dengan kemampuan mengelola dan memanfaatkan laut. 90% dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui laut dan 40% dari perdagangan tersebut melewati Indonesia. Bukan tidak mungkin, Indonesia memiliki peran penting dalam lalu lintas perdagangan internasional. Pemerintah Indonesia yang memiliki kewenangan luas dalam memanfaatkan jalur ALKI mengingat perairan Asia Tenggara merupakan satu di antara perairan dunia yang memiliki nilai strategis bagi kapal dagang dan jalur kapal yang melakukan kegiatan transit (Rustam, 2016). Pertarungan sumber-sumber ekonomi diprediksi dalam 10 hingga 15 tahun ke depan akan terjadi di lautan bukan lagi di daratan, oleh karena itu perlu kesiapan dan kesigapan Indonesia dalam membenahi pengembangan industri perikanan dan pembangunan infrastruktur khususnya dalam hal transportasi laut.

Sejauh ini, sektor pelayaran di Indonesia belum menunjukkan nilai yang

memuaskan. Pada tahun 2000an awal, kapasitas *share* armada nasional hanya 5,6% dari angkutan luar negeri yang mencapai 345 juta ton, sementara untuk angkutan dalam negeri, pengusaha nasional hanya mampu melayani 56,4% dari 170 juta ton kapasitas angkutan. Muatan angkutan laut pada tahun 2005 sebesar 699,3 juta ton, yang terdiri dari 206,3 juta ton muatan dalam negeri dan 492,9 juta ton muatan ekspor-impor. Dari 492,9 juta ton muatan ekspor-impor, sebanyak 24,5 juta ton (4,99%) diangkut oleh armada niaga nasional sedangkan sisanya sebesar 468,3 juta ton (95,01%) diangkut oleh armada asing (Syafri, 2018).

Sektor jasa pelayaran laut (*sea freight*) perusahaan pelayaran asing masih mendominasi pangsa pasar pelayaran internasional mencapai 90%. Hal yang sama juga terjadi pada tingginya tingkat ketergantungan dalam industri galangan kapal asing, baik untuk mesin maupun untuk komponen lainnya. Jasa asuransi pelayaran juga dikuasai oleh perasuransian asing sekitar 87%. Berdasarkan hasil *Working Paper Analisis Neraca Jasa, Studi Kasus Industri Transportasi maritim* yang dilakukan oleh Bank Indonesia, kondisi ketergantungan terhadap kapal dan perasuransian asing ini berdampak pada kondisi neraca transaksi berjalan Indonesia, terutama pada sektor jasa yang secara terus menerus mengalami defisit. Hal senada juga ditunjukkan pada hasil kajian Kementerian Keuangan juga menyebutkan bahwa kapal asing menguasai 78% jumlah kapal, 94% daya angkut, dan 90% muatan ekspor – impor, sedangkan kapal Indonesia hanya menguasai kapal-kapal dengan daya angkut yang relatif kecil (Ridhwan, 2016).

Dari hasil kajian oleh Bank Indonesia tersebut pula diketahui empat permasalahan utama yang terjadi pada sektor pelayaran di Indonesia, yang menyebabkan defisit neraca jasa, yakni (1) Industri jasa pelayaran sebesar 65% (terdiri atas pengangkutan menggunakan *shipping line* asing, charter (sewa) dan *leasing* kapal asing, container dan pembayaran gaji awak kapal asing); (2)

Industri galangan kapal (22%), berkaitan dengan ketidakmampuan industri kapal domestik menghasilkan kapal angkut sebagai pengganti kapal asing; (3) Jasa Keuangan Asuransi (11%), di mana sebagian besar pelaku usaha lebih memilih asuransi keuangan asing yang lebih murah dan aman/terjamin; (4) Pelabuhan (2%), pemberlakuan *leasing crane* oleh seluruh pelabuhan di Indonesia, yang belum memiliki industri mesin *crane* dan *container* harus menyewa atau melakukan *leasing*. Pada penelitian yang sama juga dipaparkan faktor penyebab dominasi *liner* asing pada industri jasa pelayaran Indonesia, yakni; Posisi Geografis Indonesia yang tidak didukung oleh Infrastruktur yang memadai, Skala ekonomi perusahaan pelayaran domestik yang lebih kecil di tengah efisiensi biaya *sea freight International*, Implementasi asas *cabotage* hanya dilakukan secara parsial, Pemilihan *Term of Delivery* (ToD) yang tidak menguntungkan Indonesia, dan Koordinasi antara lembaga yang panjang dan cenderung tumpang tindih.

2. Kebijakan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu

Memaksimalkan bidang kelautan Indonesia penting dilakukan mengingat kontribusi dalam bidang kelautan memiliki peran yang besar terhadap kehidupan masyarakat namun kurang berkembang. Kondisi seperti inilah yang seharusnya dicerminkan kembali untuk mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia. Persoalan utama yang perlu diwujudkan adalah menata kebijakan kelautan (*Ocean Policy*), yang dalam hal ini berkaitan dengan transportasi laut atau angkutan laut (M. Kadarisman, 2017).

Dalam rangka meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing pasar internasional disusun 11 bab agenda prioritas. Dari kesebelas bab tersebut yang tercantum dalam RPJMN 2014-2019, penekanan arah kebijakan untuk perbaikan transportasi laut dan infrastruktur

penunjangnya. Sasaran yang berkaitan dengan perbaikan kebijakan transportasi laut yang ingin dicapai pada sub agenda pembangunan konektivitas nasional untuk mencapai meningkatkan kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global, meliputi; meningkatkan pangsa pasar yang diangkut oleh armada pelayaran niaga nasional untuk ekspor dan impor sampai 20% melalui penguatan regulasi dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal, meningkatkan jumlah armada pelayaran niaga nasional yang sudah berumur kurang dari 25 tahun menjadi 50 persen serta meningkatkan peran armada pelayaran rakyat, terselenggaranya pelayaran *short sea shipping* yang terintegrasi dengan moda lainnya seperti kereta api dan angkutan jalan di Pulau Jawa dan Sumatera, dan meningkatkan peran serta sektor swasta dalam pembangunan dan penyediaan transportasi melalui Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) atau investasi langsung sektor swasta.

Pembangunan konektivitas nasional guna mencapai kinerja pelayanan dan transportasi nasional juga mencakup; revitalisasi peran dan fungsi lembaga KPS untuk meningkatkan pelaksanaan proyek-proyek infrastruktur oleh investasi sektor swasta, terpisahnya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi untuk memperbesar pasar dan industri transportasi nasional, meningkatkan SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi *baseline* dengan meningkatkan penyelenggaraan pendidikan paling tidak untuk lulusan pendidikan perhubungan laut sebanyak 1 juta orang, lulusan pendidikan udara sebanyak 30 ribu orang, lulusan pendidikan darat dan perkeretaapian sebanyak 35 ribu orang, terhubungnya konektivitas nasional dengan konektivitas melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara dalam kerangka kerja sama sub-regional

maupun regional, dan pemanfaatannya hasil industri transportasi nasional dalam rangka pemberdayaan hasil industri transportasi dalam negeri yang meliputi pengembangan pesawat udara (N-219), armada serta galangan kapal nasional, bus, fasilitas dan sarana perkeretaapian nasional, serta industri aspal buton dan meningkatnya kapasitas jasa konstruksi nasional.

Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 tentang Izin Pelayaran (PP 47/1957) mengklasifikasikan kapal menjadi 2 (dua) yakni, kapal laut biasa dan kapal laut niaga. Kapal niaga dikhususkan dalam pengertian sebagai kapal laut yang digerakkan secara mekanik dan digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau penumpang umum dengan memungut biaya. PP 47/1957 telah dicabut dengan Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut (PP 2/1969), namun peraturan ini tidak terdapat rumusan mengenai konsep kapal niaga, sehingga masih menggunakan konsep kapal niaga dalam PP 47/1957. Hingga PP 2/1969 dicabut dan digantikan dengan Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, belum menjabarkan kembali konsep kapal niaga.

Kapal yang beroperasi di wilayah maupun luar wilayah perairan Indonesia diwajibkan mempunyai status hukum yang jelas. Status hukum kapal dapat ditentukan melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal dan penetapan kebangsaan kapal. Pasal 155 dan Pasal 156 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran), mewajibkan pengukuran kapal oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri Perhubungan. Hasil pengukuran tersebut ditandai dengan dikeluarkannya surat ukur dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7.

Kapal yang telah diukur kemudian didaftarkan di Indonesia oleh pejabat pendaftar dan pencatat baliknama kapal dengan syarat kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m³ atau yang senilai

dengan itu, dan dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Jika ketentuan tersebut terpenuhi maka dikeluarkan Surat Tanda Pendaftaran atau *grosse acte* (Pasal 158 – 159 UU Pelayaran). Ketentuan di atas mempertegas bahwa sistem pendaftaran kapal berdasarkan UU Pelayaran menganut sistem tertutup. Kapal yang didaftar di Indonesia inilah yang diberikan surat tanda kebangsaan Indonesia.

Pasal 8 UU Pelayaran memberikan penegasan bahwa Indonesia menggunakan Asas *Cabotage* dalam penerapan kebijakan terkait pelayaran. Dalam pasal *a quo* menyatakan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia dan kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Tujuan penerapan asas tersebut ialah agar kapal-kapal yang terdaftar dan berbendera Indonesia dapat mandiri dan menguasai sektor pelayaran di perairannya sendiri.

Lahirnya asas *cabotage* didasari oleh terbitnya Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Instruksi Presiden tersebut dikeluarkan dalam rangka mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional dengan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing institusi. Instruksi Presiden ini diharapkan mampu menjawab masalah dalam sektor pelayaran yang pada tahun-tahun sebelumnya sektor pelayaran masih dikuasai oleh kapal dan asuransi asing.

Pasca keluarnya Instruksi Presiden tersebut, jumlah perusahaan pelayaran bertambah. Pada tahun 2007 sebanyak 1.485 kapal dalam negeri yang berarti menjadi peningkatan sebesar 10.60% jika

dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Namun, hal tersebut pun belum mampu menjawab permasalahan yang sama pada tingkatan yang berbeda. Asas *cabotage* yang ditekankan dalam Instruksi Presiden hingga UU Pelayaran sekaligus hanya diberlakukan secara parsial. *Working Paper* dari Bank Indonesia menunjukkan bahwa asas *cabotage* yang berlaku di Indonesia hanya mengatur larangan penggunaan bendera dan awak kapal asing. Dampak jangka pendek dari kebijakan itu tampak dengan jumlah kapal yang berbendera Indonesia semakin tinggi. Namun, peningkatan jumlah kapal lebih banyak sebagai pergantian dari asing ke Indonesia, tetapi atribut lain dari kapal tidak berubah. Di Lapangan dapat ditemukan kapal dengan nama asing berbendera Indonesia dan kapal dengan nama Indonesia tetapi berbendera asing (Ridhwan, 2016).

Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah dalam merealisasikan dan meningkatkan penggunaan angkutan laut nasional untuk ekspor dan impor barang tertentu diwujudkan dalam kerangka peraturan perundang-undangan, yakni Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2017 Tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut dan Asuransi Nasional untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu. Pemerintah mengundangkan Permendag 82 pada tanggal 31 Oktober 2017 tersebut dengan pertimbangan memberikan peluang sebesar-besarnya untuk angkutan laut dan asuransi barang ekspor dan barang impor kepada perusahaan angkutan laut dan perusahaan perasuransian nasional.

Permendag 82 mengatur penggunaan angkutan laut dan asuransi nasional untuk ekspor impor barang tertentu. Barang tertentu yang dimaksud dalam ketentuan ini ialah batubara, *Crude Palm Oil (CPO)* dan beras. Pasal 2 memberikan peluang untuk eksportir dan importir dapat memilih perusahaan angkutan laut maupun perasuransian nasional maupun yang dikuasai oleh asing untuk barang ekspor dan impor. Penekanan kewajiban menggunakan kapal dan perasuransian nasional diatur

dalam Pasal 3 yang menyebutkan bahwa eksportir yang mengekspor Batubara dan/atau CPO, maka pengangkutannya wajib menggunakan angkutan laut yang dikuasai oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan, importir yang mengimpor Beras, maka pengangkutannya wajib menggunakan Angkutan Laut yang dikuasai oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional serta importir yang mengimpor barang untuk pengadaan barang pemerintah, maka pengangkutannya wajib menggunakan Angkutan Laut yang dikuasai oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional. Selain itu, Pasal 4 juga menyebutkan mengenai kewajiban menggunakan dan pengasuransian nasional, bahwa eksportir dalam mengasuransikan barang ekspor Batubara dan/atau CPO wajib menggunakan asuransi dari Perusahaan Perasuransian nasional dan importir dalam mengasuransikan barang impor berupa beras dan barang untuk pengadaan barang pemerintah wajib menggunakan asuransi dari Perusahaan Perasuransian nasional.

Kewajiban menggunakan kapal nasional dalam hal pengangkutan ekspor impor batubara dan CPO merupakan kebijakan yang dicita-citakan dalam menunjang penggunaan kapal nasional dan menunjukkan kemandirian dalam bidang pelayaran. Namun, sisi lain yang harus dipertimbangkan bagaimana kesiapan armada kapal nasional dan kemampuannya dalam menjawab kebutuhan pengangkutan batubara dan CPO. Jumlah kapal nasional yang dapat mengangkut batu bara dan CPO masih sangat terbatas di Indonesia. Selain itu terdapat kekhususan pengangkutan berkaitan jenis barang yang diangkut dan kontrak yang masih berlaku antara eksportir dan importir. Kondisi-kondisi seperti inilah yang justru mengganggu industri batubara dan CPO.

Permendag 82 mulai berlaku setelah 6 (enam) bulan dihitung sejak tanggal diundangkannya, yakni pada bulan Mei 2018. Belum siapnya perusahaan kapal nasional dan perusahaan perasuransian nasional dalam menjawab kebutuhan

pengangkutan ekspor impor barang tertentu maka pemerintah mengundang perubahan atas Permendag 82, yakni Peraturan.

Permendag 48 diundangkan 1 (satu) bulan sebelum Permendag 82 mulai diberlakukan, seolah menunjukkan pemerintah tergesah-gesah dalam membuat perubahan menghindari batas waktu penerapan dari Permendag 82 yang pelaksanaannya bakal terhambat karena belum siapnya perusahaan kapal nasional dan asuransi nasional. Ketentuan Pasal 2 dan Pasal 5 ayat (2) dihapus dalam perubahan, sedangkan beberapa pasal seperti Pasal 4 dan Pasal 13 diubah. Dalam Pasal 4 ayat (1) dan (2), mengenai perasuransian yang sebelumnya wajib menggunakan perusahaan perasuransian nasional, pada Permendag 48 eksportir maupun importir diberi kewenangan pilihan menggunakan perusahaan perasuransian nasional atau konsorsium perasuransian nasional.

Perubahan yang menjadi penekanan dalam Permendag 48 ialah perihal waktu penerapan. Sebagaimana tujuan dari perubahan Permendag 82 itu sendiri, yakni menunda keberlakuan permendag tersebut. Jika pada Permendag 82 tidak dibedakan waktu pelaksanaan antara kewajiban menggunakan kapal nasional dan perasuransian nasional, pada Permendag 48 dibedakan waktu keberlakuan antara penggunaan angkutan laut untuk ekspor impor dan penggunaan perusahaan perasuransian nasional. Ketentuan mengenai penggunaan angkutan laut yang dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 5 ayat (1), Pasal 6, Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11 dan Pasal 12, akan berlaku pada tanggal 1 Mei 2020. Sedangkan mengenai penerapan Pasal 4, Pasal 7, Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 11 dan Pasal 12 yang berkaitan dengan penggunaan perusahaan perasuransian nasional atau konsorsium perusahaan perasuransian mulai berlaku pada tanggal 1 Agustus 2018.

3. Politik Hukum Permendag No. 48 Tahun 2018 dalam Perspektif Hukum Progresif

Lukas Linsi berpendapat bahwa pasar bebas adalah penentu utama dalam hubungan ekonomi antar negara-negara di era Neoliberalisme seperti saat ini (Linsi, 2019). Pendapat tersebut hampir sejalan dengan prinsip ekonomi Indonesia pasca reformasi di mana perubahan konstitusi yang terjadi hingga 4 kali tersebut menyebabkan beberapa frasa pasal yang berkaitan dengan perekonomian berubah. Pasal 33 ayat (4) yang merupakan perubahan ke-4 UUD NRI 1945 menyebutkan frasa demokrasi ekonomi sebagai dasar penyelenggaraan ekonomi nasional yang sebelumnya tidak ada frasa tersebut. Bila demokrasi ekonomi tersebut dijalankan, maka secara politik hukum pengaturan yang membatasi untuk komoditas tertentu harus menggunakan pengangkutan nasional sebagai alat transportasinya merupakan suatu penghalang bagi implementasi nilai konstitusi itu sendiri.

Demokrasi ekonomi menghendaki prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional sebagaimana disebutkan dalam Pasal 33 ayat (4) UUD NRI 1945. Berkaitan dengan hal tersebut, pengaturan keharusan untuk menggunakan usaha pengangkutan nasional sendiri memiliki maksud baik, yaitu dapat menggerakkan perekonomian nasional yang bergerak dalam bidang usaha pengangkutan laut. Fakta di lapangan menunjukkan bahwa hanya 6,4 % saja dari total kapal yang beroperasi untuk ekspor impor di Indonesia merupakan kapal berbendera Indonesia dan selebihnya adalah kapal berbendera asing (Rahma, 2018). Hal tersebut menunjukkan sebenarnya terdapat ketidaksiapan pelaku bisnis pengangkutan laut nasional untuk merealisasikan suatu kebijakan yang diatur pemerintah dalam waktu singkat.

Peraturan yang mengharuskan pemakaian kapal nasional untuk melakukan ekspor impor komoditas tertentu ini dapat

dianalisis melalui pandangan politik hukum. Politik hukum merupakan pilihan tentang hukum-hukum yang akan diberlakukan sekaligus pilihan tentang hukum-hukum yang akan dicabut atau tidak diberlakukan yang kesemuanya dimaksudkan untuk mencapai tujuan negara seperti yang tercantum didalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Natalis, 2018). Politik hukum sendiri dapat dijabarkan menjadi tiga komponen, yakni kebijakan negara, latar belakang politik, hukum, sosial, dan budaya (poleksosbud) serta penegakan hukum di lapangan {Citation}. Aspek kebijakan negara sebagaimana telah dipaparkan di atas, bahwa tujuan utama sebenarnya ialah realisasi visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, dimana konsekuensi menjadi poros maritim dunia ialah bagaimana mewujudkan penggunaan dan penyiapan sarana dan prasarana kelautan yang memadai termasuk mengenai sumber dayanya semua dimasukkan dalam suatu bentuk peraturan perundang-undangan secara normatif mengikat bagi kementerian atau *stakeholders* lain untuk menjalankannya.

Latar belakang poleksosbud dapat kita telusuri bahwa secara politik Indonesia tidak lagi memiliki garis besar haluan negara yang berimplikasi pada visi misi Presiden dan Wakil Presiden merupakan arah laju negara ke depan. Oleh karenanya, keberadaan konsep poros maritim dunia yang dicanangkan melalui Perpres tersebut, sejatinya menjadi acuan bagi peraturan perundang-undangan di bawahnya untuk dapat melakukan penjabaran lebih detail sesuai dengan latar belakang masing-masing daerah yang mempunyai kekhasan tersendiri dalam mewujudkan tujuan yang sama tersebut. Perihal faktor pelaksanaan di lapangan sendiri terdapat ketidaksiapan *stakeholders* pihak terkait untuk dapat melaksanakan ketentuan dari peraturan tersebut, sebagaimana telah digambarkan pada paparan sebelumnya.

Tipe ber hukum Indonesia yang berubah dari masa orde baru ke reformasi mengubah

pandangan dan bagaimana formulasi hukum yang ada dalam sistem perancangan peraturan perundang-undangan di Indonesia. Partisipasi publik merupakan salah satu prasyarat bilamana akan melakukan suatu pembentukan peraturan perundang-undangan yang akan kembali untuk diterapkan sebagai suatu hukum positif. Tipikal ber hukum Indonesia dalam fase ini sejalan dengan konsep yang ditemukan oleh Nonet dan Selznick, yakni tipe hukum responsif di mana hukum sebagai fasilitator dan respons terhadap kebutuhan sosial dan aspirasi sosial (Arianto, 2010). Adanya perubahan dari Permendag 82 ke Permendag 48 dapat dikatakan wajar bilamana melihat iklim dan teori ber hukum dengan cara responsif tersebut dimana hukum mau tidak mau harus mengikuti aspirasi dari masyarakat sebagaimana hukum timbul, tumbuh dan matinya karena masyarakat itu sendiri. Proses perumusan kembali perubahan Permendag 82 seharusnya memahami konteks pembentukan suatu peraturan, sebagaimana yang dikemukakan oleh Brenda Danet, bahwa dalam proses pembentukan suatu peraturan, harus terlebih dahulu ditentukan tujuan pembentukannya, melakukan identifikasi *audience* dan melakukan identifikasi kendala yang dihadapi (Danet, 1980).

Problematika pelaksanaan muncul kembali bilamana setelah dilakukan perpanjangan untuk masa penerapan secara penuh kewajiban untuk melakukan pengangkutan dengan kapal nasional untuk ekspor impor komoditi tertentu namun tidak mencapai sasaran yang diharapkan. Memperhatikan hal tersebut maka seharusnya pemerintah dalam mencanangkan suatu pengaturan tidak hanya membuat suatu aturan yang kemudian membebaskan saja pelaku bisnis nasional untuk berjalan tanpa membuat suatu iklim bisnis yang baik untuk mewujudkan kerangka itu. Hukum merupakan suatu realitas yang multi interpretatif (Wignjosoebroto, 2013), dimana dalam perwujudan terkait dengan kewajiban tersebut bisa saja pemerintah mengambil

sikap seperti adagium *lex semper dabit remedium*, yakni hukum sebagai obat, yakni hanya melakukan tindakan normatif tanpa adanya tindakan nyata dari pemerintah yang membuat instrumen hukum tersebut. Pengaturan terkait dengan kewajiban pengangkutan nasional untuk komoditas tertentu tersebut harus dimaknai bahwa pemerintah tidak lepas tangan dalam membantu perusahaan pelayaran lokal untuk dapat mengimplementasikan aturan yang dibuatnya tersebut.

Perspektif politik hukum yang digunakan untuk melihat problematika ini sebenarnya dapat dikatakan cukup berhasil karena adanya konektivitas antara hukum dasar dalam UUD NRI 1945 terkait dengan perekonomian negara yang juga mengharuskan asas keseimbangan kemajuan, yakni implementasinya pada pemberian porsi pelayaran nasional untuk dapat mengangkut komoditi tertentu yang penting. Begitu juga dalam konsep ketatanegaraan dimana visi dan misi pemerintahan yang terpilih berusaha untuk mengimplementasikan apa yang sudah dituliskan dalam hukum positif. Namun persoalannya adalah dalam proses perumusan Permendag ini terdapat faktor keterburu-buruan sehingga mengharuskan adanya revisi yang kemudian juga revisi hanya bersifat normatif dan tidak berdimensi operasional, padahal hukum yang tidak mempunyai dimensi operasional tidak mungkin berperan dalam mengatur perilaku manusia dalam kesehariannya. Itulah gunanya dalam menganalisis problematika ini kita harus melihatnya secara progresif dalam tataran teori hukum progresif.

Hukum progresif berangkat dari asumsi bahwa hukum adalah untuk manusia dan bukan sebaliknya (Satjipto Rahardjo, 2009). Konsep tersebut membuat hukum progresif lebih memandang unsur perilaku manusia daripada unsur aturan itu sendiri. Oleh karenanya, dalam hukum progresif melihat adanya perubahan peraturan yang begitu cepat dapat mengandung 2 arti, yakni dari segi substansi dan dari segi perilaku aparat penegak hukum (APH). Dari segi substansi

bahwa hukum itu untuk manusia dan bukan manusia untuk hukum, maka perubahan suatu perundang-undangan untuk menyesuaikan dengan aspirasi dalam hal ini pelaku usaha pelayaran nasional, maka hal tersebut sudah menunjukkan progresivitas dalam segi substansi untuk mewujudkan tata cara berhukum yang ideal.

Meninjau dari segi perilaku APH yang merupakan perancang produk perundang-undangan tersebut seharusnya sudah menjadi *warning* terhadap bagaimana menyusun suatu peraturan perundang-undangan yang lebih aspiratif pada pihak yang menjadi subyek sekaligus obyek dari pembuatan peraturan perundang-undangan. *Organisation for Economic and Development (OECD) report* (2001) mengemukakan bahwa partisipasi dari warga negara yang dalam hal ini orang perseorangan atau kelompok orang yang mempunyai kepentingan atas rancangan peraturan perundang-undangan dapat memberikan manfaat, yakni menghasilkan kebijakan yang berkualitas, meningkatkan peluang keberhasilan implementasi, memperkuat legitimasi proses pengambilan keputusan dan hasil akhir, meningkatkan kepatuhan secara sukarela dan meningkatkan cakupan bentuk-bentuk kerja sama dengan warga negara.

Hukum bukanlah suatu objek yang hidup tanpa bersentuhan dengan ruang sekitarnya atau dikatakan dalam ruang hampa (Hakim, 2018). Hukum di Indonesia mau tidak mau harus berbesar untuk dapat bersentuhan langsung dengan objek yang diaturnya, bukan membuat suatu aturan yang di desain dalam ruang hampa sehingga ketika dalam penerapannya dapat dikatakan memicu nir hasil. Benar bahwa seperti menurut Luhmann hukum merupakan suatu sistem *autopoietic* yang bisa menutup untuk dirinya sendiri, dan mau tidak mau terbuka untuk menghindari krisis legitimasi, yakni mengambil sesuatu dari luar untuk dimasukkan ke dalam dirinya sendiri tersebut (Suteki, 2015). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembuatan pengaturan Permendag tersebut sejatinya

dalam perspektif tujuan sudah dapat dikatakan baik, namun dalam segi perilaku para perancang hukum tersebut seharusnya tidak dapat beranjak dari tujuan yang dirumuskan sendiri namun juga bersentuhan dengan subyek dan termasuk obyek yang diaturnya agar menghasilkan resultan produk hukum yang maksimal dan memiliki kemanfaatan maksimal.

D. Simpulan dan Saran

Politik hukum Permendag 48 Tahun 2018 dalam perspektif hukum progresif, bahwa pengaturan Permendag 48 mengenai keharusan menggunakan pengangkutan nasional untuk komoditas tertentu sebenarnya dari perspektif tujuan sudah mencapai apa yang diinginkan sesuai dengan visi misi dan perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Namun dalam penentuan target tujuan masih belum bersentuhan dengan subyek dan obyek yang ada di lapangan untuk dijadikan obyek pengaturan. Melalui pandangan hukum progresif maka kedepannya perancang peraturan perundang-undangan harus lebih berorientasi dan melihat pada ukuran fakta di lapangan agar dalam perumusan perundang-undangan tidak lagi menuai kritik dan mengubah-ubah pengaturan yang menunjukkan kegagalan perancangan peraturan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Arianto, H. (2010). Hukum Responsif dan Penegakan Hukum di Indonesia. *Lex Juridika*, 7(2), 115–123.
- Brown, C.; S. S. (2013). Insurance Law Principles in an International Context: Compensating Losses Caused by Climate Change. *Alberta Law Review*, 50(3), 541–576.
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. SAGE Publication.
- Danet, B. (1980). Language in the Legal Process. *Law & Society Review*, 14(3),

- 445–564.
- Elo, S. . . [et. al. (2014). Qualitative Content Analysis: A Focus on Trustworthiness. *SAGE Open*, 4(1).
- Feenan, D. (2013). *Exploring The ‘Socio’ of Socio-Legal Studies. In Exploring the ‘Socio’ of Socio-Legal Studies*. Springer.
- Formela, K. ; T. N. ; A. E. (2019). Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea , Navigational Safety and Safety in General. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13(2), 285–290.
<https://doi.org/https://doi.org/10.12716/1001.13.02.03>
- Hakim, M. R. (2018). Implementasi Rechtsvinding yang Berkarakteristik Hukum Progresif. *Jurnal Hukum Dan Peradilan*, 5(2), 227.
<https://doi.org/https://doi.org/10.25216/JHP.5.2.2016.227-248>
- Herklotz, T. (2020). Law and Society Studies in Context: Suggestions for a Cross-Country Comparison of Socio-Legal Research and Teaching. *German Law Journal*, 21(7), 1332–1344.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1017/glj.2020.76>
- Idelhakkar, B. ; A. A. O. (2013). Sea Oil Spill: An Approach Difficult to Overcome by Insurance and International Regulation. *International Journal of Sustainable Energy and Environmental Research*, 2(3), 1–13.
- Kadarisman, M. ; Y. ; S. A. M. (2016). Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 161–183.
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Maritim dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 4(2), 177–192.
- Muhamad, S. V. (2014). Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Info Singkat Hubungan Internasional*, 4(21), 5–8.
- Mulyadi, Y. (2016). Kemaritiman, Jalur Rempah, dan Warisan Budaya Bahari Nusantara. *Archeological Perspective*, 1.
<https://doi.org/https://doi.org/10.13140/RG.2.2.22616.08966>
- Natalis, A. ; B. I. (2018). Politik Hukum Perlindungan Pekerja Migran Perempuan di Indonesia. *Pandecta: Research Law Journal*, 13(2), 109–123.
<https://doi.org/https://doi.org/10.15294/pandecta.v13i2.15784>
- Perwita, A. A. B. (2004). Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara. *Global*, 7(1), 35–47.
- Pradhani, S. I. (2018). Sejarah Hukum Maritim Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit dalam Hukum Indonesia Kini. *Lembaran Sejarah*, 13(2), 186.
<https://doi.org/https://doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.33542>
- Rahardjo, S. (2011). Hukum Progresif: Hukum yang Membebaskan. *Jurnal Hukum Progresif*, 1(1), 1–24.
<https://doi.org/https://doi.org/10.14710/hp.1.1.1-24>
- Rahardjo, Satjipto. (2009). *Hukum Progresif Sebuah Sintesa Hukum Indonesia*. Genta Publishing.
- Rahma, A. (2018). *INSA: Penggunaan Kapal Nasional untuk Ekspor Hanya 6,4 Persen*. Tempo.
<https://bisnis.tempo.co/read/1062356/in-sa-penggunaan-kapal-nasional-untuk-ekspor-hanya-64-persen>
- Ridhwan, M. M. . . [et. al. (2016). *Analisis Neraca Jasa Studi Kasus Industri Transportasi Maritim*.
- Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1–21.

- <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/i.p.v1i1.10426>
- Schiff, D. N. (1976). Socio-Legal Theory: Social Structure and Law. *The Modern Law Review*, 39(3), 287–310. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1468-2230.1976.tb01458.x>
- Siregar, M. ; M. I. A. (2013). Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan di Dalam Perairan Indonesia dalam Perspektif Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS. *Repositori Institusi Universitas Sumatera Utara*, 17.
- Sumenda, G. E. (2017). Keberadaan Asas Cabotage Terhadap Perusahaan Angkutan Laut Dalam. *Lex et Societatis*, 5(7), 157–164. <https://doi.org/https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Suteki ; G. Taufani. (2018). *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktik)*. Rajawali Press.
- Suteki. (2015). *Masa Depan Hukum Progresif*. Thafa Media.
- Suteki. (2016). *Rekam Jejak Pemikiran Hukum Progresif Prof. Dr. Satjipto Rahardjo, SH*. Mitra Hukum. <http://mitrahukum.org/wp-content/uploads/2012/09/Rekam-Jejak-Pemikiran-Hukum-Progresif-Prof-Satjipto-Rahardjo-by-Suteki.pdf>
- Syafril, K. A. (2018). Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Dari Karakteristiknya Empowering of People Shipping by its Characteristics. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 20, 1–14. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.792>
- Wignjosoebroto, S. (2013). *Hukum: Konsep dan Metode*. Setara Press.
- Yilmaz, K. (2013). Comparison of Quantitative and Qualitative Research Traditions: Epistemological, Theoretical, and Methodological Differences. *European Journal of Education*, 48(2), 311–325. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/ejed.12014>