



**PERANAN HUKUM DALAM PEMBANGUNAN EKONOMI
(Sebuah Studi terhadap Jaminan Kepastian Hukum dalam
Usaha Bongkar Muat Pelabuhan di Indonesia)**

Pidato Pengukuhan
Jabatan Guru Besar Tetap
dalam Bidang Ilmu Hukum Dagang pada Fakultas Hukum,
diucapkan di hadapan Rapat Terbuka Universitas Sumatera Utara

Gelanggang Mahasiswa, Kampus USU, 13 Desember 2008

Oleh:

HASNIL BASRI SIREGAR

**UNIVERSITAS SUMATERA UTARA
MEDAN
2008**

Yang terhormat,

- *Bapak Ketua dan Anggota Majelis Wali Amanat Universitas Sumatera Utara*
- *Bapak Rektor Universitas Sumatera Utara*
- *Para Pembantu Rektor Universitas Sumatera Utara*
- *Ketua dan Anggota Senat Akademik Universitas Sumatera Utara*
- *Ketua dan Anggota Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara*
- *Para Dekan Fakultas/Pembantu Dekan, Direktur Sekolah Pascasarjana, Direktur dan Ketua Lembaga di Lingkungan Universitas Sumatera Utara*
- *Para Dosen, Mahasiswa, dan Seluruh Keluarga Besar Universitas Sumatera Utara*
- *Seluruh Teman Sejawat serta para undangan dan hadirin yang saya muliakan*

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Mengawali pidato pengukuhan Guru Besar ini, marilah kita mengucapkan Puji dan Syukur ke hadirat Allah SWT karena atas berkat rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua, pagi hari ini kita dapat berkumpul menghadiri upacara ini dalam keadaan sehat walafiat.

Salawat beriringkan salam kita sampaikan keharibaan junjungan kita Baginda Rasullullah SAW beserta keluarga dan sahabatnya. Semoga kita semua memperoleh syafaat dari beliau di yaumul akhir nanti.

Dengan Keputusan Menteri Pendidikan Nasional RI Nomor: 51768/A.45/KP/2008 tanggal 01 September 2008 saya telah diangkat sebagai Guru Besar dalam Bidang Ilmu Hukum Dagang pada Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

Kepada Pemerintah Indonesia, khususnya Menteri Pendidikan Nasional saya mengucapkan terima kasih atas kepercayaan dan kehormatan yang dilimpahkan kepada saya, dengan pengangkatan saya dalam jabatan akademik yang tertinggi di Universitas Sumatera Utara.

Semoga Allah SWT melimpahkan kepada saya kekuatan lahir dan batin, serta memberikan petunjuk dan tuntunan dalam melaksanakan tugas mulia mencerdaskan bangsa, untuk itu saya mohon doa dan restu dari para hadirin sekalian.

Para hadirin yang terhormat,

Mengikuti kebiasaan yang lazim dalam lingkungan perguruan tinggi pada upacara penerimaan jabatan Guru Besar, dengan segala kerendahan hati perkenankanlah saya dalam kesempatan ini menyampaikan kepada sidang yang mulia pidato pengukuhan dengan mengetengahkan judul:

**PERANAN HUKUM DALAM PEMBANGUNAN EKONOMI
(Sebuah Studi terhadap Jaminan Kepastian Hukum dalam
Usaha Bongkar Muat Pelabuhan di Indonesia)**

PENDAHULUAN

Pelabuhan memainkan peran yang sangat strategis dalam kebijakan ekonomi yang mengandalkan surplus perdagangan luar negeri (ekspor) dari sektor non-migas. Dilihat dari berbagai perspektif, pelabuhan memainkan fungsi strategis seperti: *as an industry, as a service to trade, as a security* dan fungsinya sebagai *a market for subsidiary services*.¹ Peran strategis pelabuhan juga dapat dilihat dalam menciptakan efisiensi usaha melalui kontribusi pelabuhan dalam melakukan penekanan terhadap *distribution cost* yang akan berdampak pada daya beli, daya saing, dan *multiplier effect* terhadap pertumbuhan dan pendapatan nasional. Pelabuhan merupakan sarana penghubung utama antara pusat distribusi, produksi dan pasar baik untuk skala global maupun regional. Pemisahan yang tegas antara fungsi produksi dengan distribusi dan transportasi yang mengarah pada spesialisasi akan dapat meningkatkan daya saing produk. Konsentrasi masing-masing bidang sesuai dengan kompetensi keahlian akan menjadikan sistem produksi, distribusi dan transportasi menjadi lebih efisien, cepat, terkoordinir dan efektif, sehingga barang dapat diterima tepat waktu.²

Sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia dilakukan dalam upaya meningkatkan produktivitas, mengoptimalkan penggunaan fasilitas dan peralatan yang dalam pelaksanaannya direalisasikan dalam wujud aliansi strategis antara Pemerintah, Penyelenggara Pelabuhan (PT. Pelindo), dan

¹ Soeheroe Tjokro Prajitno, *Aspek Organisasi dan Management serta Prospek Bisnis Angkutan Laut dalam Undang-Undang Pelayaran 1992*, makalah disampaikan pada Seminar Hal-Hal Baru dalam Undang-Undang Pelayaran 1992 dan Pengaruhnya dalam Bisnis Maritim, Hotel Borobudur, Jakarta, 3 Desember 1992, Hlm. 1

² Hasnil Basri Siregar, *Kepastian Usaha Bongkar Muat di Pelabuhan*, Makalah, tidak dipublikasi, Medan, 2000, Hlm. 2

3. "Multimoda Transport dalam Kerangka Bisnis dan Hukum, FH USU tahun 1998, Penerbit: KSHM, FH USU. ISBN: 979-8376-28-5
4. Pengantar Hukum Indonesia, FH USU tahun 1994, Penerbit: KSHM, FH USU. ISBN: 979 - 8376 - 17 - X
5. Kapita Selektta Hukum Dagang, tahun 1993, Penerbit: KSHM, FH USU. ISBN: 979 - 8376 - 05 - 6
6. Perkembangan Hukum Organisasi Internasional, tahun 1998, Penerbit: KSHM FH USU. ISBN: 979 - 8376 - 29 -3
9. Hukum Pengangkutan, tahun 2002, Penerbit: KSHM FH USU. ISBN: 979 - 8376 - 01 - 3
10. Hukum Lingkungan Internasional (Kumpulan Materi Penataran), Penerbit: KSHM FH USU ISBN: 979 - 458 - 125 - 2

VII. PIAGAM PENGHARGAAN YANG PERNAH DITERIMA

- Satya Lancana Karya Satya 30 tahun sebagai staf pengajar di Departemen Hukum Keperdataan (Dagang) Fakultas Hukum USU, oleh Presiden Republik Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono.

8. Sekilas tentang Perjalanan Peraturan Perundang-undangan tentang EMKL dan JPT, Majalah Hukum FH USU. ISBN: 1410 – 5349.
9. Perjanjian Menurut KUHPerdota dan Hukum Islam: Suatu Perbandingan, Journal Undang-Undang IKIM (IKIM Law Journal), ISSN: 1511 – 0281, Vol. 5 July – Desember 2001.
10. Tantangan yang dihadapi Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dalam Pembinaan Perusahaan Penunjang Angkutan Laut, Majalah Hukum Fakultas Hukum USU, Volume 7 Nomor 1 Februari 2002. ISSN: 1410 - 5349
11. Pengurusan Transportasi (JPT) Menjadi Luas dalam Era Perdagangan Global, Majalah Hukum Fakultas hukum USU Volume 7 Nomor 2 – Agustus, tahun 2002. ISSN: 1410 – 5349
12. Proporsi Freight Forwarder dalam Sistem Perhubungan di Indonesia, Jurnal KANUN Ilmu Hukum, FH UNSYIAH, No. 34 XII Desember 2002.
13. Overviewing Indonesian Shipping Line Practices in International Business Transaction, 2003.
14. Cost Insurance and Freight (CIF) dalam Sistem Hukum Indonesia dan Pertanggungjawaban para pihak, 2003.
15. *Historical Development of the Islamic Law and Adat Law in Relation to the Indonesian National Law*. IKIM Law Journal Vol. 8 No. 2 (Juli–Desember 2004)
16. *Islamic Law in a National Legal System: A Study on the Implementation of Shari’ah in Aceh, Indonesia*” dipublikasikan oleh Jurnal of Comparative Law di Singapura (*dipublikasikan oleh National University of Singapore bekerjasama dengan Berkeley Press, USA*), Volume 3 2008.
17. *The lesson learned from the implementation of Islamic Shari’ah Criminal Law in Aceh, Indonesia*”, Journal of Law and Religion, dipublikasikan oleh Hamline University School of Law, Hewitt Avenue, Amerika Serikat). Volume XXIV, Number 1, publication fall, 2008.

C. Karya Ilmiah/Buku

1. “Himpunan Peraturan Perundang-undangan tentang EMKL dan JPT” pada Fakultas Hukum USU tahun 1995, Penerbit: KSHM, FH USU. ISBN: 979 – 8376 – 27 – 7
2. “Perkembangan Hukum Organisasi Internasional” FH – USU tahun 1998, Penerbit: KSHM, FH USU. ISBN: 979 – 8376 – 16 – 1.

Badan Hukum Indonesia (salah satunya adalah Perusahaan Bongkar Muat, PBM). Kerjasama sejajar (*win-win*) dan saling membutuhkan (*synergy*) antara ketiga sub-sistem tersebut mutlak diperlukan untuk terwujudnya suatu sistem pengelolaan yang efisien dan produktif. Ego sektoral salah satu sub-sistem yang melakukan pengelolaan, termasuk pembuatan kebijakan, tanpa memperhatikan atau melibatkan komponen sub-sistem lainnya akan merusak kinerja sistem pengelolaan pelabuhan. Sasaran-sasaran pengelolaan pelabuhan seperti peningkatan efisiensi dan produktivitas akan sulit tercapai jika peranan antar sub-sistem pengelolaan pelabuhan tidak diatur dengan sebaik-baiknya.

Oleh karenanya, pemerintah telah berupaya memberikan jaminan kepastian hukum atas pelaksanaan pengelolaan pelabuhan dengan memberikan payung hukum melalui Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sampai digantinya undang-undang pelayaran tersebut menjadi UU No. 17 Tahun 2008, serta berbagai ketentuan pelaksanaannya dalam berbagai level peraturan, mulai dari Peraturan Pemerintah sampai kepada level Keputusan Menteri dan peraturan teknis lainnya.

Banyak perkembangan baru dalam bidang kepelabuhanan yang diatur dalam UU 17 Tahun 2008 yang satu sisi menguntungkan ekonomi nasional namun tidak pula berdampak negatif terhadap pengusaha pelayaran nasional, misalnya dalam UU Pelayaran baru, adanya pemisahan antara fungsi regulator dan operator dalam pengelolaan pelabuhan, yang selama ini berada pada satu tangan, yaitu PT. Pelindo. Pemerintah membentuk Badan Pengelola Pelabuhan (BPP) sebagai regulator di pelabuhan komersial. Sedangkan pelabuhan non komersial akan dikelola Unit Penyelenggaraan Pelabuhan (UPP). Sementara, fungsi operator diberikan kepada perusahaan BUMN (Pelindo), BUMD, atau perusahaan swasta.

Selanjutnya menurut pemerintah peran swasta asing yang dibatasi dalam undang-undang pelayaran yang baru ini, dengan penerapan asas cabotage. Namun hal tersebut berdampak pula menjadi akan banyak pengusaha pelayaran nasional yang justru menaruh bendera asing pada kapal-kapalnya, karena bendera Indonesia identik dengan mahal. Hal ini pada tahap selanjutnya memungkinkan terjadinya *capital flight* yang seharusnya masuk ke devisa Indonesia tetapi justru terbang ke negara lain. Bagi para Pengusaha Pelayaran Nasional Payung regulasi undang-undang ini dapat menguntungkan. Namun itu hanya bersifat sementara. Dalam jangka pendek pengusaha bisa mendapatkan keuntungan yang berlipat. Mereka

akan mengalihkan kapal mereka dari berbendera asing ke bendera dalam negeri.

Selanjutnya untuk investasi swasta asing, misalnya, akan dibatasi penguasaan sahamnya maksimal 49 persen dengan konsesi pengelolaan selama 30 tahun. Dengan demikian kendali di pelabuhan tetap harus dipegang pemerintah. Ketentuan lainnya adalah, investasi swasta tidak diizinkan untuk menyentuh sektor hulu. Tetapi swasta hanya diperbolehkan memaksimalkan investasi pada sektor hilir, seperti pembangunan dan pengembangan terminal. Selain itu, pembangunan oleh swasta juga harus mengikuti rencana induk pelabuhan nasional yang tengah disusun pemerintah.³

Dari sekian banyak peraturan di atas tentunya yang diharapkan seluruh stakeholder adalah peraturan yang tegas, menjamin kepastian hukum dan tidak *overlapping*. Seperti di dalam UU No. 17 Tahun 2008 adanya indikasi bahwa penghapusan monopoli PT. Pelindo akan menyebabkan terbukanya peran swasta yang lebih luas dibanding sebelumnya, karena investor bisa menjadi operator di pelabuhan-pelabuhan yang belum dikuasai oleh PT. Pelindo. Walaupun pemerintah berdalih, bahwa pemerintah masih memiliki fungsi kontrol dan regulator, misalnya dalam hal penentuan tarif. Jadi, banyak peraturan pelaksana dari Undang-Undang sering menimbulkan *overlapping* dan kekaburan dalam penataan tugas dan fungsi pihak-pihak yang terkait pada tingkat instansi, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan Badan Hukum Indonesia (BHI), sehingga tidak mendukung iklim usaha di pelabuhan. Berikut ini beberapa pandangan yang berkaitan dengan kepastian hukum usaha bongkar muat, yaitu:

1. Dukungan Hukum dan Peran Dunia Usaha Bongkar Muat dalam Pembangunan Nasional

Outward looking policy yang diterapkan Indonesia sejak lebih kurang tahun 1986 telah mendorong cukup signifikan pertumbuhan volume bongkar muat di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Pada tahun 1986 total kegiatan muat barang (*loading*) untuk kegiatan pelayaran antar pulau dan internasional masing-masing sebesar 45.816.405 ton untuk kegiatan antar pulau dan sebesar 63.588.649 ton untuk internasional. Sedangkan kegiatan bongkar (*unloading*) sebesar 56.290.479 ton untuk kegiatan perdagangan antar

³. Peraturan Pelaksana UU Pelayaran selesai akhir tahun 2008, diakses dari situs: <http://www.pp3.co.id/detnew.php?id=213>, tanggal 15 Agustus 2008.

5. Kajian Hukum terhadap Keberhasilan IMT – GT antara (Indonesia, Malaysia dan Thailand), tahun 2000.
6. Penelitian Implementasi Pelaksanaan UU No. 22 tahun 1999 tentang Otonomi Daerah di beberapa kabupaten di Propinsi Sumatera Utara, tahun 2002.
7. Penelitian mengenai perlindungan terhadap pulau-pulau terluar dalam rangka pengamanan di kawasan Selat Malaka, tahun 2004.
8. Penelitian mengenai Pelaksanaan Hukum Pidana Berdasarkan Syari'at Islam di Nangroe Aceh DPenerapan Hukum Cambuk di Aceh dalam kerangka hukum nasional, tahun 2006.

B. Tulisan Ilmiah/Makalah

1. Peranan International Freight Forwarding dalam menunjang peningkatan pengiriman barang komoditi eksport. Mahadi, Majalah Hukum dan Ilmu-Ilmu Sosial, April 1993, penerbit KSHM Fakultas Hukum USU.
2. Eksistensi dan Partisipasi Perusahaan Ekspedisi di Kotamadya Medan dalam Usaha Meningkatkan Ekspor dan Non Migas" Mahadi Majalah Hukum dan Ilmu-Ilmu Sosial FH-USU, April 1994. ISBN: 0854-1957
3. "Studi Doktrinal terhadap Peraturan Ekspedisi Muatan Kapal Laut, Jasa Transportasi di Indonesia" Mahadi Majalah Hukum dan Ilmu-Ilmu Sosial Fakultas Hukum USU, Desember 1994. ISBN: 0854 – 1957
4. "Peranan ILO sebagai Organisasi Internasional dalam Perlindungan Buruh" Mahadi Majalah Hukum dan Ilmu-Ilmu Sosial Fakultas Hukum, Januari 1998.
5. "Pelaksanaan Peraturan tentang Usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) di Kotamadya Medan, Mahadi Majalah Hukum dan Ilmu-Ilmu Sosial FH USU, April 1998.
6. "Tantangan yang dihadapi PBM (Perusahaan Bongkar Muat) dalam Membina Perusahaan-Perusahaan Alat Penunjang Angkutan Laut". Mahadi, Majalah Hukum dan Ilmu-Ilmu Sosial FH USU, Januari 2000. ISBN: 1410 – 5349
7. "Aplikasi dan Dampak PP No. 82 tahun 1999 tentang angkutan di Perairan Terhadap Usaha Jasa Transportasi dan EMKL", Majalah Hukum FH USU, Februari 2000. ISBN: 1410 – 5349

20. World Trade Organization (WTO) dan Era Perdagangan Bebas, Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral Dirjen Multilateral Ekonomi, Keuangan dan Pembangunan Departemen Luar Negeri, Jakarta, 2003.
21. Simposium Peningkatan Kurikulum Fakultas Hukum dan Metode Pengajaran yang mendukung Pembangunan Hukum Nasional, Jakarta, 2004.
22. Seminar "Open, Transparant & Accountable Government (Agenda Reformasi)", Jakarta, 2004.
23. Workshop ASIMAR 3rd (Assistance in Intermodal and Intermodal Transport), Jakarta, 2005.
24. Diskusi Kelompok Ahli mengenai "Rencana Strategis Pengamanan di kawasan Selat Malaka", diselenggarakan oleh Badan Pengkajian Pengembangan Kebijakan (BPPK) Departemen Luar Negeri, RI, Medan, 2005.

C. Pengabdian Masyarakat/Pemberian Penyuluhan

1. Peningkatan Kualitas Kesehatan Masyarakat melalui Pengobatan gigi di Desa Kuala Serapuh, Kabupaten Langkat, 1994.
2. Upaya peningkatan Peran LKMD Dalam Pembangunan Desa, Desa Sei. Mencirim Kecamatan Sunggal, Kabupaten Deli Serdang, 1995.
3. Hubungan dunia usaha dengan Perusahaan EMKL dalam kelancaran arus lalu lintas barang di pelabuhan, Belawan, 1998.

VI. PUBLIKASI ILMIAH

A. Penelitian

1. Peranan Catatan Sipil dalam pembuatan akte kelahiran dalam rangka Penerbitan administrasi di kota Medan (Suatu Study Hukum)
2. Eksistensi dan Partisipasi Perusahaan Ekspedisi di Kotamadya Medan dalam usaha meningkatkan ekspor non migas (Study Sosio Yuridis terhadap Inpres No. 4 tahun 1985)
3. Penelitian tentang "Peranan dan Kedudukan Perusahaan Bongkar Muat dalam Perjanjian Pengangkutan Laut" Kotamadya Medan, tahun 1994.
4. Penelitian Faktor-Faktor Kendala Pelaksanaan Klaim pada Pengiriman Barang Melalui Angkutan Laut, tahun 1993.

pulau dan sebesar 20.302.445 ton untuk perdagangan internasional.⁴ Jumlah ini meningkat terus, sampai pada tahun 2003 jumlah total kegiatan bongkar untuk kegiatan antar pulau sebesar 170.201.242 ton dan kegiatan bongkar untuk kegiatan pengangkutan internasional sebesar 53.776.870 ton. Sementara untuk kegiatan muat sebesar 137.949.398 ton untuk antar pulau dan untuk internasional kegiatan muat mencapai angka sebesar 163.339.487 ton.⁵ Peran usaha bongkar muat dalam hal ini sangat strategis karena bagaimana pun juga kelancaran arus keluar masuknya barang baik untuk kegiatan antar pulau maupun untuk kegiatan perdagangan internasional akan terganggu jika tidak didukung oleh kegiatan unit usaha bongkar muat. Iklim usaha perdagangan nasional menjadi kurang menarik jika unit usaha bongkar muat mengalami sejumlah kendala.

Ironisnya peran strategis unit usaha bongkar muat tersebut dijalankan justru dalam keadaan kurang mendukungnya piranti hukum yang mengatur usaha bongkar muat di Indonesia. Kurang mendukungnya piranti hukum dalam hal ini bukanlah dalam pengertian kuantitatif, karena secara faktual banyak sekali peraturan-peraturan yang mengatur eksistensi unit usaha bongkar muat. Namun secara kualitatif, berbagai peraturan tersebut justru menciptakan keadaan ketidakpastian bagi dunia usaha bongkar muat. Peraturan yang silih berganti dengan membawa sejumlah persyaratan dan kondisi yang berubah-ubah mengaburkan dimensi *stability* dan *predictability* dari unit usaha bongkar muat. Keadaan yang demikian sangat menyulitkan pelaku usaha untuk memahami arah pergerakan pembangunan sektor angkutan laut pada umumnya, khususnya untuk sektor usaha bongkar muat yang ingin dituju oleh pemerintah. Konsekuensinya pelaku usaha dalam sektor usaha ini mengalami kesulitan menyusun *business plan* untuk pengembangan usaha, karena adanya keragu-raguan sebagai akibat dari kondisi dunia usaha yang sulit diprediksi. Kondisi ini semakin diperburuk pula oleh substansi antar level peraturan yang tidak sinkron satu dengan yang lain, bahkan menunjukkan gejala pertentangan substansi antara level peraturan yang lebih tinggi dengan tingkatan yang lebih rendah. Jika diperhatikan sebenarnya hampir dalam setiap penyusunan program kebijakan pembangunan sektor perhubungan, termasuk sektor angkutan laut, penegakan hukum sebagai problem selalu dicantumkan. Padahal, secara ideal, penegakan hukum haruslah dimulai dari pemikiran kritis terhadap substansi hukum yang akan ditegakkan.⁶

⁴. Biro Pusat Statistik, *Statistik Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Indonesia* 1986, BPS RI, Jakarta, 1986, Hlm. 2

⁵. Biro Pusat Statistik, *Statistik Indonesia 2003*, BPS RI, Jakarta, 2004, Hlm. 380.

⁶. Lawrence M. Friedman, *American Law: An Introduction*, Second Edition, terjemahan oleh Wishnu Basuki, Hukum Amerika Sebuah Pengantar, Tata Nusa, Jakarta, 2001, Hlm. 7. Lebih lanjut Friedman

2. Pentingnya Kepastian Hukum dalam Pembangunan Hukum Usaha Bongkar Muat

Kepastian hukum dalam arti sinkronisasi secara vertikal dan horizontal antar peraturan dan kepastian dalam penegakan (*law enforcement*) sangat dibutuhkan dalam pengembangan dunia usaha. Oleh karena itulah salah satu fungsi pembinaan kepelabuhanan di Indonesia sebagaimana dituangkan dalam Penjelasan Umum PP No. 70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhanan adalah untuk menjamin kepastian hukum dan kepastian berusaha.⁷ Sasaran pembinaan kepelabuhanan ini sangat mendukung optimalisasi peran pelabuhan sebagai *a market for subsidiary services*, seperti usaha jasa bongkar muat. Kepastian hukum akan sangat menunjang pencapaian sasaran peran pelabuhan sebagai *a market for subsidiary services*, karena hanya dengan kepastian hukumlah dimensi stabilitas dan prediktabilitas bisa diwujudkan. Bagi dunia usaha secara umum, termasuk usaha jasa bongkar muat, stabilitas dan terprediksinya dunia usaha sangat diperlukan.

3. Eksistensi dan Perubahan Pola Pembinaan Usaha Jasa Bongkar Muat dalam Hukum tentang Kepelabuhanan di Indonesia

Pengakuan hukum atas eksistensi usaha jasa bongkar muat di pelabuhan sebagai bagian integral dari sistem pengelolaan pelabuhan di Indonesia dicantumkan dalam PP No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. Berdasarkan PP ini, kegiatan bongkar muat dari/ke kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Pelayaran melalui unit usaha bongkar muat. Eksistensi dari usaha jasa bongkar muat berdasarkan peraturan ini tidak bersifat sebagai badan usaha yang mandiri, akan tetapi merupakan sub-ordinat dari perusahaan pelayaran. Dalam waktu yang bersamaan perusahaan pelayaran melakukan kegiatan angkutan laut baik dengan menggunakan kapal armada milik maupun dengan menggunakan sistem keagenan.

Polarisasi fokus kegiatan perusahaan pelayaran ternyata tidak memberikan dampak yang positif bagi kinerja dan pertumbuhan perusahaan pelayaran. Tujuan untuk meningkatkan daya saing dan profesionalitas perusahaan

menjelaskan bahwa suatu system hukum terdiri unsur-unsur substansi hukum, struktur dan kultur hukum. Dengan berfungsinya unsur-unsur dalam sistem hukum tersebut, maka fungsi hukum sebagai bagian dari kontrol sosial, alat perekayasa sosial, sarana penyelesaian sengketa, dan fungsi-fungsi lainnya dapat tercapai. Terganggunya salah satu fungsi hukum dapat berakibat pada terganggunya atau bahkan berhentinya mesin hukum bekerja.

⁷ Paragraf Ketiga, Penjelasan Umum Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhanan.

6. Seminar "Kesiapan Hukum Nasional dalam Menghadapi Perkembangan Pengangkutan Multimoda", diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, Jakarta, 1997.
7. Seminar Pemanfaatan Ruang Terpadu dalam rangka Pembangunan wilayah dan Pertumbuhan Industri, Medan, 1997.
8. Acara Pendidikan dan Pelatihan Manajemen & Hukum Perdagangan, diselenggarakan oleh Kanwil Departemen Perindustrian dan Perdagangan Propinsi Sumatera Utara & Law Firm T. Badruzaman & Partners, Medan, 1998.
9. Seminar tentang "Peluang Sumatera Utara dalam menghadapi Asean Free Trade Area (AFTA)", Medan, 1998.
10. Diklat Supervisi Operasi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I, diselenggarakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, Medan, 1998.
11. Seminar Reformasi dan Penegakan Hukum menuju Persatuan Nasional, Medan, 1999.
12. Diklat Basic Training Perusahaan Bongkar Muat (PBM) mengenai Penanganan B/M Barang di Dermaga Conventional di Pelabuhan Belawan, Medan, Maret 2001.
13. Seminar Sehari "Mengetahui Hak Para Pengguna Jasa Kepabebean", Kiat-Kiat Menghadapi Audit, diselenggarakan oleh PT. Intra Persona Karya, Medan, 2001.
14. Seminar Nasional "Cyber Law" Antisipasi Hukum terhadap Transaksi Bisnis melalui Cyber Network, Kerjasama Pusat Studi Hukum dan Kemasyarakatan Graha Kirana bekerjasama dengan Partnership for Economic Growth (PEG), Medan, 2001.
15. Seminar Internasional Akademisi se-Sumatera Utara mengenai Konvensi PBB tahun 1951 tentang Pengungsi (Refugees), Medan, 2002.
16. Seminar on International Law, Jakarta, 2002.
17. Seminar Nasional mengenai kejahatan di bidang Perbankan, Bandar Lampung, 2002.
18. Semiloka Penulisan Legal Memorandum dan Studi Kasus Bidang Ilmu Hukum, yang diselenggarakan oleh Forum HEDS, Palembang, 2003.
19. Pertemuan Panitia Ad Hoc I Badan Pekerja MPR RI bekerjasama dengan Universitas Sumatera Utara, yang membahas mengenai "Penyerapan Aspirasi Masyarakat Dalam Rangka Perubahan UUD 1945", Medan, 2003.

3. Intermediate Training Himpunan Mahasiswa Islam (HMI), judul: "*Perspektif Kader HMI sebagai Enterpreneurship*", (Suatu tinjauan terhadap Ilmu Pengetahuan dan Pembangunan Nasional), diselenggarakan oleh HMI Cabang Medan, 1995.
4. Diklat Manajemen dan Hukum Perdagangan, judul: "*Pengaruh Konvensi Internasional mengenai Pengangkutan Multimoda terhadap Hukum Positif Indonesia serta Praktek yang terjadi*", diselenggarakan oleh Kanwil Perdagangan Propinsi Sumatera Utara, Medan, 1998.
5. Sosialisasi Prakarsa Peningkatan Integritas Pegawai Dirjen Bea dan Cukai, judul: "*Upaya Peningkatan Kinerja dan Citra Lembaga Publik Direktorat Jenderal Bea dan Cukai*", diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, 2003.
6. Kuliah Umum Penerimaan Mahasiswa Baru, Iain, Juli 2004.
7. Kegiatan Sosialisasi Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008, Judul: "*Eksistensi Freight Forwarder Dalam Sistem Perhubungan Di Indonesia (Studi Terhadap Jaminan Kepastian Hukum Bagi Freight Forwarder Dalam UU Pelayaran Tahun 2008)*", diselenggarakan oleh KADIN Medan, Mei, 2008.

Sebagai Pembicara pada Tingkat Internasional

- Seminar Serantau "*Undang-Undang dan Peraturan yang Melindungi serta Memajukan Syariat dan Umat Islam di Rantau ASEAN*", diselenggarakan oleh Kerajaan Negeri Pahang, Institut Kefahaman Islam Malaysia (IKIM) bekerjasama dengan Majelis Agama Islam dan Resam Melayu Pahang dan Kolej Islam Pahang Sultan Ahmad Shah (KIPSAS), Pahang, Malaysia, 15 s.d. 16 Oktober 2001.

B. Sebagai Peserta

1. Kursus Penyegaran Ilmu Kedokteran Kehakiman, diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 1982.
2. Penataran Bahasa Asing/Latin, diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, 1983.
3. Simposium Peranan Hukum Adat dalam Pembangunan, diselenggarakan oleh Universitas Udayana, Bali, 1985.
4. Seminar Nasional Hukum Maritim III di Medan, 1989 dan Seminar Nasional Hukum Maritim IV di Jakarta, 1991.
5. Seminar Pelayaran Nasional, tema: "Pelaksanaan UU No. 21 tahun 1992 dalam rangka meningkatkan peranan Perusahaan Pelayaran Nasional Memasuki Era Globalisasi", diselenggarakan oleh Nitro Banking & Business School, Jakarta, 1994.

pelayaran sulit tercapai karena tidak adanya spesialisasi usaha dari perusahaan pelayaran. Kenyataan memperlihatkan bahwa peraturan ini menghasilkan ketidak seimbangan dari usaha angkutan armada milik, keagenan dan bongkar muat. Dalam perspektif ekonomi bisnis, berdasarkan sektor usaha yang paling menguntungkan, ternyata usaha bongkar muat muncul sebagai sektor usaha dominan yang mendatangkan keuntungan paling besar. Bahkan sering terjadi subsidi silang dari sektor ini untuk menutupi kerugian sektor kegiatan usaha angkutan lain.

Prospek usaha yang cukup menjanjikan dari usaha bongkar muat menyebabkan terjadinya pembelokan kegiatan usaha perusahaan pelayaran. Kegiatan utama yang idealnya ditujukan untuk usaha pelayaran (angkutan laut) mengalami pergeseran kearah usaha bongkar muat. Kecenderungan ini dalam jangka panjang bisa berakibat fatal terhadap sasaran pembinaan usaha pelayaran yang lebih ditujukan sebagai sarana perhubungan untuk membina kesatuan ekonomi negara kepulauan Indonesia serta sebagai instrumen kunci yang menghasilkan efek multiplier bagi pertumbuhan ekonomi nasional.⁸

Pada tahun 1985 Pemerintah merubah pola pengembangan usaha jasa bongkar muat kearah kebijakan yang lebih condong pada pengembangan profesionalitas dan kemandirian usaha jasa bongkar muat. Implementasi Instruksi Presiden RI No. 4 Tahun 1985 tentang Kebijaksanaan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi telah mengembalikan fungsi pokok usaha pelayaran pada angkutan laut. Dengan model ini eksistensi perusahaan bongkar muat diakui sebagai usaha mandiri dan bersifat independen, bukan merupakan subsidiary dari perusahaan pelayaran. Pola ini kemudian didukung oleh kebijakan debirokratisasi pelayanan dokumentasi barang di sektor bea cukai untuk menekan ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*).

Pola pembinaan perusahaan bongkar muat ke arah kemandirian dan profesionalitas usaha ditindak lanjuti dalam Keputusan Menteri Perhubungan RI No. 88/AL/Phb.85 tanggal 11 April 1985 dan SK Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. A-2167/AL.62 tanggal 31 Desember 1985. Pola pengembangan kearah profesionalitas terlihat dari tuntutan persyaratan substantif yang lebih ditekankan kepada kesiapan peralatan bongkar muat dan kompetensi sumber daya manusia dalam perusahaan

⁸. Konsideran Bagian Menimbang Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (Lembaran Negara No. 2 Tahun 1969).

jasa bongkar muat.⁹ Pola ini memungkinkan untuk mencapai sasaran peningkatkan produktivitas bongkar muat pelabuhan.

Pola pemisahan antara fungsi pokok pelayaran dengan usaha jasa bongkar muat telah menciptakan eksistensi yang lebih mandiri bagi usaha jasa bongkar muat yang pada akhirnya akan berpengaruh positif pada peningkatan kinerja dan produktifitas kegiatan pelabuhan, misalnya keberadaan BHI sebagai perusahaan bongkar muat diberikan syarat-syarat modal dan peralatan yang besar dan berat serta sulit untuk memperoleh ijin dari Departemen Perhubungan untuk berdiri sendiri sebagai Perusahaan Bongkar Muat, sehingga fungsi ini tidak diikuti dengan kepastian hukum mengenai kewenangan dan tanggungjawab masing-masing pelaku (perusahaan pelayaran dan perusahaan bongkar muat, yang berakibat pada prosedur penanganan klaim menjadi lambat. Perusahaan bongkar muat merasakan dalam kegiatan kerja ditunjuk oleh pelayaran dan/atau pemilik barang tanpa pernah mendapat ketegasan tentang tanggungjawab terhadap barang, karena barang muatan kapal telah diasuransikan secara *door to door*. Kelemahan lainnya adalah belum adanya *trading condition* yang mengatur tentang tanggungjawab barang di terminal, terutama karena belum jelasnya konvensi-konvensi angkutan laut yang dipergunakan oleh perusahaan pelayaran di Indonesia.

Paradigma yang didasarkan pada prinsip kemandirian dan profesionalitas dalam sistem pembinaan usaha jasa bongkar muat mengalami perkembangan yang cukup signifikan pada tahun 1988. Kebijakan deregulasi dan debirokratisasi sektor kepelabuhanan melalui Paket November (Paknov) Tahun 1988 tentang Peningkatan Ekspor Non-migas dan Kelancaran Distribusi Barang Melalui Pelabuhan tidak saja mengandung prinsip kemandirian dan profesionalitas tetapi meluas kepada prinsip perluasan kesempatan berusaha dan pengurangan campur tangan yang

⁹ Dari segi peralatan, SK Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. A-2167/AL.62 tanggal 31 Desember 1985 menetapkan ketersediaan peralatan untuk dapat melakukan usaha bongkar, antara lain untuk pelabuhan kelas I: (a). 4 unit forklift yang terdiri dari 2 unit masing-masing berkapasitas 2,5 ton, 1 unit berkapasitas 3 ton, dan 1 unit berkapasitas 5 ton. (b). 100 buah gerobak dorong, (c). 100 buah pallet, (d). peralatan pokok seperti ship side net, rope sling, wire sling, rope wire net, dan peralatan lain yang diperlukan. Persyaratan untuk Pelabuhan Kelas II ditetapkan lebih ringan. Sementara dari segi kompetensi sumber daya manusia ditetapkan persyaratan untuk Pelabuhan Kelas I dan Kelas II antara lain (a). MPB II dengan pengalaman berlayar sekurang-kurangnya 3 tahun atau ahli kepabeanan/pelayaran niaga tingkat akademis dengan pengalaman sekurang-kurangnya 5 tahun. (b). tenaga ahli kepabeanan yang berijazah sekurang-kurangnya sarjana muda akuntansi. Sementara untuk Pelabuhan Kelas III dan Pelabuhan Khusus memiliki MPB III dengan pengalaman berlayar sekurang-kurangnya 3 tahun atau ahli kepabeanan/pelayaran niaga tingkat akademis dengan pengalaman kerja sekurang-kurangnya 3 tahun. Semua kelas pelabuhan harus memiliki tenaga ahli pembukuan yang berijazah sekurang-kurangnya Bond A.

2. Sebagai Pengurus DPW APBMI Sumatera Utara
 - Tahun 1987 s.d. 1989 : Ka.Bid. Umum/Hukum Bongkar Muat Club (BMC)
 - Tahun 1989 s.d. 1991 : Wakil Ketua Bongkar Muat Club (BMC)
 - Tahun 1992 s.d. 1997 : Wakil Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) Sumut
 - Tahun 1997 s.d. 2002 : Wakil Ketua APBMI Sumut
 - Tahun 1999 s.d. 2002 : Bendahara APBMI Sumut (Pengurus Antar Masa)
 - Tahun 2002 s.d. 2007 : Bendahara APBMI Sumut
3. Sebagai Pengurus KAHMI (Korps Alumni HMI)
 - Tahun 1996 s.d. 2000 : Ketua Majelis Wilayah KAHMI Sumut
 - Tahun 2001 s.d. 2005 : Ketua Presidium Majelis Wilayah KAHMI Sumut
 - Tahun 2004 s.d. 2009 : Anggota Pusat Kajian Hukum dan HAM Nasional KAHMI
4. Sebagai Pengurus DPD FORKAPHI Sumatera Utara.
 - Tahun 2001 s.d. 2004 : Ketua Umum DPD FORKAPHI Sumut.
5. Penanggung Jawab Seminar Nasional Hukum Pelayaran dan Usaha Penunjang Angkutan Laut, diselenggarakan oleh Dewan Pimpinan Wilayah GAFEKSI (INFA) Sumatera Utara, Medan, 1995.
6. Wakil Ketua Seksi Keuangan pada Festival Istiqlal II Seminar Regional Se-Sumatera Utara, tahun 1995.
7. Dewan Pakar Masyarakat Melayu Baru Indonesia (MABIN) (Tahun 2004 s.d. 2007)

V. PENGALAMAN MENGHADIRI PENATARAN/SEMINAR/LOKAKARYA

A. Sebagai Pembicara

Sebagai Pembicara pada Tingkat Nasional

1. Intermediate Training dan Senior Course, judul: "*Peranan Entrepreneur dalam Pembangunan Nasional*", diselenggarakan oleh Badan Koordinasi (Badko) HMI, Padang Sidempuan, 1991.
2. Penataran Hukum Lingkungan, Fakultas Hukum USU, 8 s.d. 10 Oktober 1994

10. Penanggung Jawab Komisi Etik dan Disiplin Mahasiswa Fakultas Hukum USU, tahun 2001 – 2004.
11. Ketua Tim Teknis Pengelola DIK-S Program Reguler, tahun 2001-2004.
12. Penanggung Jawab Personalia Laboratorium Hukum Fakultas Hukum USU, tahun 2002 – 2004.
13. Penanggung Jawab Panitia Program Matrikulasi bagi Mahasiswa Baru yang diterima melalui Jalur PMP, tahun 2002-2004.
14. Ketua Program Pengelola Inti Program Ekstension, tahun 2002-2004.
15. Ketua Tim Teknis Penilai Angka Kredit Kenaikan Pangkat/Jabatan Tenaga Pengajar, tahun 2002-2004.
16. Penanggung Jawab Tim Personalia Unit Pengabdian pada Masyarakat (UPPM), tahun 2002-2004.
17. Penanggung Jawab Dies Natalis ke-48 s.d. ke-51 Fakultas Hukum USU, tahun 2002-2004.
18. Penanggung Jawab Akademik Berupa Pengenalan Program Studi dan Pendidikan Tinggi bagi Mahasiswa baru USU, tahun 2002-2004.
19. Ketua Panitia Uji Publik mengenai Desiminasi Draft Rancangan Penyempurnaan dan Perubahan UU No. 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang dan UU No. 34 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, kerjasama Pusat Lembaga Penelitian Fakultas Hukum UI dan Fakultas Hukum USU Medan, tahun 2004.
20. Anggota Panitia Pengarah (Steering Committee) Simposium Peningkatan Kurikulum Fakultas Hukum dan Metode Pengajaran yang Mendukung Pembangunan Hukum Nasional, tahun 2004
21. Penanggung Jawab Seminar UU Perbandingan Malaysia-Indonesia dalam rangka menjalin kerjasama dan program pencitraan antara Fakultas Hukum USU dengan Universitas Kebangsaan Malaysia (UKM), tahun 2004.

B. Non Kelembagaan

1. Sebagai Pengurus DPW Gafeksi (INFA)
 - Tahun 1974 s.d. 1976 : Komisaris GAFEKSI Sumut/Aceh
 - Tahun 1976 s.d. 1980 : Wakil Ketua BPD Gafeksi Sumut/Aceh
 - Tahun 1980 s.d. 1984 : Ketua BPD Gafeksi Sumut/Aceh
 - Tahun 1984 s.d. 1988 : Ketua BPD Gafeksi Sumut/Aceh
 - Tahun 1989 s.d. 1992 : Ketua DPW Gafeksi (INFA) Sumut
 - Tahun 1993 s.d. 1998 : Ketua DPW Gafeksi (INFA) Sumut
 - Tahun 1999 s.d. 2004 : Ketua DPW Gafeksi (INFA) Sumut
 - Tahun 2004 s.d. 2009 : Ketua DPW Gafeksi (INFA) Sumut

terlalu besar dari pemerintah pada sektor kepelabuhanan. Hal ini jelas terlihat dari berbagai kemudahan persyaratan pendirian perusahaan bongkar muat seperti persyaratan pendirian yang cukup dengan akte notaris dan nomor pokok wajib pajak (NPWP) tanpa ada persyaratan modal dan peralatan bongkar muat serta batasan jumlah pagu perusahaan bongkar muat yang beroperasi di pelabuhan.

Kebijakan Paknov lebih ditujukan kepada eliminasi distorsi pasar akibat kebijakan pemerintah dan stimulasi persaingan untuk mendorong dunia usaha jasa bongkar muat ke arah efisiensi. Kebijakan ini juga mengembalikan peran pemerintah sebagai regulator bukan sebagai aktor (pelaku usaha).¹⁰ Sebuah kebijakan yang mengarah kepada liberalisasi sektor usaha kepelabuhanan.

Liberalisasi kebijakan sektor usaha jasa bongkar muat yang cenderung pada persaingan berdasarkan mekanisme pasar ternyata tidak dibarengi dengan ketersediaan perangkat hukum persaingan usaha. Akibatnya Pertumbuhan jumlah perusahaan bongkar muat yang beroperasi di pelabuhan justru telah melahirkan praktek-praktek persaingan yang tidak sehat seperti kecenderungan terjadinya perang tarif yang mengancam kelangsungan hidup perusahaan bongkar muat yang tidak memiliki modal yang kuat. Di samping itu perusahaan-perusahaan bongkar muat semakin mengalami kesulitan untuk mengembangkan kemampuan berusaha secara profesional yang pada gilirannya mempengaruhi produktifitas dan kinerja pelabuhan.

Pada tahap selanjutnya kesederhanaan proses administrasi dan keterpaduan pelayanan menjadi fokus utama pengembangan usaha kepelabuhan. Hal ini terlihat jelas dalam pelaksanaan sistem satu atap pelayanan kapal dan bongkar muat barang yang diatur dalam Instruksi Menteri Perhubungan No. 3 Tahun 1995. Realisasinya adalah pembentukan Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) yang merupakan perangkat kerja PT. Pelabuhan Indonesia (Persero). Namun sangat disayangkan bahwa kebijaksanaan ini tidak didukung oleh sistem pengawasan pelaksanaan PPSA yang baik, sehingga sering kali terjadi penempatan kapal yang tidak sesuai dengan kesiapan barang yang mengakibatkan terjadinya biaya *long distance* dan kecenderungan angkutan langsung.

¹⁰. Von Hayek pernah mengemukakan bahwa bahwa tugas utama kebijaksanaan ekonomi adalah menciptakan sebuah kerangka yang memungkinkan setiap individu secara bebas memutuskan bagi dirinya apa yang ingin dilakukannya. Dalam sistem seperti itu, keputusan tadi pada akhirnya akan menyumbang sebisa mungkin terwujudnya suatu masyarakat yang lebih baik, lebih adil dan makmur, secara disadari atau tidak. (lebih lanjut Frederick Van Hayek, *Studies in Philosophy, Politics and Economics*, Routledge and Kegan Paul, London, 1967, p.263.)

Selanjutnya pemerintah memperkenalkan sistem manajemen operasional baru, yakni sistem terminal operator (STO)/sistem gudang operator (SGO) yang penerapannya terbatas untuk Pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak dan Pelabuhan Belawan. Sistem ini dioperasikan oleh perusahaan bongkar muat hasil seleksi tender besarnya kemampuan untuk menyetor pada pelabuhan baru setelah itu diberi izin mengoperasikan fasilitas pelabuhan milik pengelola pelabuhan dengan persyaratan tertentu seperti pola kerjasama, target produktivitas, persyaratan perusahaan bongkar muat, pengawasan, *reward* dan *penalty*.

Sistem baru ini juga mengandung sejumlah kelemahan yang penting untuk mendapatkan perhatian pemerintah. Kepastian berusaha bagi perusahaan bongkar muat belum dapat diharapkan akibat masa kerja sama yang cukup singkat yang hanya lima tahun. Masa yang singkat ini sangat berpengaruh pada minat pelaku usaha bongkar muat untuk melakukan investasi peralatan mekanis, karena tidak adanya kepastian untuk memprediksi kondisi usaha pasca berakhirnya kerjasama. Ketidakpastian hukum dalam sistem ini juga terdapat dalam sistem pungutan yang tidak jelas, yang berakibat pada munculnya *high cost economy* pada perusahaan bongkar muat dalam bentuk banyaknya pungutan di luar tarif resmi dari pengelola pelabuhan yang dikaitkan dengan penyerahan dan pengoperasian fasilitas. Suatu keadaan yang terpaksa diterima oleh perusahaan bongkar muat karena memang tidak ada pilihan lain.

Pada tahapan selanjutnya justru terjadi kemunduran pada pola pengembangan usaha jasa bongkar muat di pelabuhan. PP No. 70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhanan misalnya justru mengaburkan eksistensi perusahaan bongkar muat (dalam terminology peraturan ini perusahaan bongkar muat dapat dikategorikan ke dalam Badan Hukum Indonesia, BHI). PP ini menyerahkan sepenuhnya kegiatan operasional dan pengawasan pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang berakibat kedudukan BHI hanya sebagai pelengkap saja. Pola monopolistic dari BUP yang terkandung dalam PP ini menjadikan pengembangan pelabuhan kearah efisiensi menjadi sulit tercapai, karena sangat kurangnya stimulasi dari persaingan yang sehat.

Kemunduran juga terlihat pada PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Perairan di dalam pasal 3 dan 6 yang menyatakan bahwa: "*penyelenggaraan angkutan laut dalam dan luar negeri dapat melakukan kegiatan turun naik penumpang/hewan dan bongkar muat barang dari dan ke kapal*". Hal ini dapat kita interpretasikan bahwa kegiatan bongkar muat

3. 01 Agustus 1969
Pegawai Negeri Golongan II/c
4. 01 April 1970 s.d. 31 Maret 1974
Kenaikan Pangkat Penata Muda/Asisten Ahli Madya Golongan III/a
5. 01 April 1974 s.d. 31 Maret 1976
Kenaikan Pangkat Penata Muda TK I/Asisten Ahli Golongan III/b
6. 01 April 1976 s.d. 31 Maret 1978
Kenaikan Pangkat Penata/Lektor Muda Golongan III/c
7. 01 April 1978 s.d. 31 Maret 1986
Kenaikan Pangkat Penata TK. II/Lektor Madya Golongan III/d
8. 01 April 1986 s.d. 30 September 1988
Kenaikan Pangkat Pembina/Lektor Golongan IV/a
9. 01 Oktober 1988 s.d. 30 Agustus 1994
Kenaikan Pangkat Pembina Tingkat II/Lektor Kepala Madya Golongan IV/b
10. 01 Oktober 1994 s.d. sekarang
Kenaikan Pangkat Pembina Utama Muda/Lektor Kepala Golongan IV/c

IV. RIWAYAT PEKERJAAN/JABATAN YANG DIPEGANG (JABATAN LAIN-LAIN)

A. Kelembagaan

1. Staf Pengajar Fakultas Hukum USU Bagian Hukum Keperdataan, tahun 1962- sekarang
2. Wakil Ketua Korps Asisten Fakultas Hukum USU, tahun 1980-1981.
3. Pembantu Dekan III Fakultas Hukum USU, tahun 1985-1987.
4. Dekan Fakultas Hukum USU, 06 Januari 2001 s.d. 28 Juni 2005.
5. Ketua Panitia Seminar Nasional Perkoperasian se-Sumatera Utara, Medan, kerjasama Universitas Sumatera Utara dengan Koperasi Keluarga Besar USU dan Pusat KUD Harapan Sumatera Utara, tahun 1988.
6. Penanggung Jawab Pengurus Inti Program Pendidikan Spesialis Notariat, tahun 2001-2002.
7. Ketua Panitia Seminar "Urgensi Pengaturan Peranan dan Kedudukan Bank Sentral dalam Konstitusi Negara Modern, , kerjasama Fakultas Hukum USU dengan Bank Indonesia (BI) Jakarta, tahun 2002.
8. Ketua Panitia Seminar kerjasama Fakultas Hukum USU dengan Kakanwil Bea dan Cukai Propinsi Sumatera Utara, tahun 2003.
9. Penanggung Jawab Pelaksana Matrikulasi Mahasiswa PMP USU, tahun 2001- 2004.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

I. DATA PRIBADI

N a m a : Hasnil Basri Siregar, S.H.
NIP : 130 279 505
Pangkat : Pembina Utama
Golongan : IV/c
Pekerjaan : Staf Pengajar, Departemen Hukum Dagang
Jabatan Fungsional : Guru Besar
Tempat/tgl. lahir : Kotanopan/13 Februari 1944
Jenis Kelamin : Pria
Agama : Islam
Alamat : Jln. Hang Lekiu No. 6 Medan
Istri : Hj. Rr. Sukmadiyah
Anak : 1. Maya Suhasni Siregar, S.E.
2. Arief Indra Siregar, STP, M.M.
3. Siti Yulia Nurhasni Siregar, S.S.
4. Arfini Siregar, S.H.

Menantu : 1. Ir. Adi Putra Syawaluddin Nasution, M.M.
2. Ike Putri Mardawati, S.E.
3. Ir. Muhammad Armand Effendy Pohan, M.Si.
4. Tigor Maulana Panggabean, S.H.

II. PENDIDIKAN

1. SD Negeri Percobaan tahun 1957 di Medan (Tamat)
2. SMP Negeri 1 tahun 1960 di Medan (Tamat)
3. SMA Negeri 2 tahun 1963 di Medan (Tamat)
4. Sarjana Hukum USU tahun 1970 di Medan (Tamat)

III. PANGKAT/GOLONGAN/JABATAN FUNGSIONAL

1. 01 September 1966 s.d. 31 Desember 1967
Pegawai Bulanan/Asisten Perguruan tinggi Golongan II/e
2. 01 Januari 1968 s.d. 31 Juli 1969
Penyesuaian Pangkat ke PGPS Golongan II/c

barang yang dilakukan oleh angkutan laut merupakan satu kesatuan (integarated) dengan kegiatan usaha angkutan yaitu terbatas hanya untuk melayani kapal milik dan/atau kapal yang dioperasikan secara nyata (charter), sehingga tidak diperlukan izin usaha kegiatan bongkar muat karena izin usahanya melekat pada usaha pokoknya, yaitu kegiatan angkutan laut.

Kebijakan ini sepertinya kembali pada pola pengembangan dalam PP No. 2 Tahun 1969 yang sudah lama ditinggalkan, karena mengakibatkan kaburnya fungsi usaha pokok dan usaha penunjang. PP No. 82 tahun 1992 ini justru membuat tidak adanya pemisahan lagi antara fungsi *usaha pokok* dengan *usaha penunjang* (kegiatan pelayaran dan kegiatan bongkar muat), dengan demikian hal ini tidak sesuai lagi dengan kaidah-kaidah yang tertuang di dalam UU No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, khususnya pasal 70 dan 71 yang memisahkan dengan tegas antara *usaha pokok* dan *usaha penunjang angkutan laut*, sehingga lebih memberikan jaminan dan kepastian berusaha bagi semua pihak dalam usaha pokok dan usaha penunjang.

Selanjutnya hal ini mengalami perubahan dengan keluarnya Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari Kapal dan ke Kapal. Di mana di dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini mulai terlihat dengan jelas pemisahan antara perusahaan pelayaran dan perusahaan bongkar muat. Di dalam pasal 3 ayat (1) dinyatakan bahwa: "*kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional*". Selanjutnya di dalam pasal 3 ayat (2) dinyatakan bahwa: "Perusahaan Bongkar Muat dapat melakukan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal, baik untuk kapal nasional maupun kapal asing yang diageni oleh Perusahaan Angkutan Laut Nasional. Sedangkan untuk Perusahaan Angkutan Pelayaran di dalam pasal 3 ayat (3) dinyatakan bahwa: "Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang terbatas hanya untuk kapal milik dan atau kapal yang dioperasikan secara nyata/charter terhadap barang milik penumpang, barang curah cair yang dibongkar atau dimuat dilakukan melalui pipa, barang curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui conveyor atau sejenisnya, barang yang diangkut melalui kapal Ro-Ro dan semua jenis barang di pelabuhan yang tidak terdapat pada Perusahaan Bongkar Muat, sehingga pemisahan antara Perusahaan Pelayaran dan Perusahaan Bongkar Muat (PMB) mulai terlihat.

4. Ketidakpastian Hukum Usaha Jasa Bongkar Muat

a. Pertentangan Substansi antar Peraturan

UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran berupaya menciptakan profesionalisme pengelolaan pelabuhan dengan menetapkan fungsi yang tegas dari instansi pemerintah, penyelenggara pelabuhan (BUP) dan badan hukum Indonesia (BHI)/Perusahaan Bongkar Muat. Kemudian dilakukan pemisahan yang tegas antara fungsi pokok dan fungsi usaha penunjang, sehingga terdapat batasan yang jelas tentang hak dan kewajiban masing-masing aktor yang terlibat dalam usaha pengelolaan pelabuhan. Dengan model spesialisasi seperti ini BHI/Perusahaan Bongkar Muat memiliki kemungkinan untuk dikembangkan secara profesional, karena didukung oleh jaminan kepastian terhadap eksistensi dan kemandirian usaha.

PP No. 70 Tahun 1996 sebagai peraturan pelaksana kemudian menempatkan peran aktif dan partisipasi BHI (baca PBM) melalui kerjasama saling menguntungkan dalam posisi yang sejajar dengan BUP. Namun dengan dikeluarkannya SK Menhub No. 26 Tahun 1998 sebagai tindak lanjut dari PP No.70 Tahun 1996, maka sebagian besar kaidah-kaidah hukum yang mengatur peran dan fungsi BHI, bentuk kerjasama, ganti rugi dan pelayanan pelabuhan menjadi rancu dan kabur. Kekaburan ini berasal dari ketentuan Pasal 19¹¹ dan Pasal 20¹² SK Menhub yang justru telah memberikan peran dan fungsi yang sangat dominan dari BUP sebagai pemegang lisensi dan konsesi atas pengelolaan pelabuhan umum.

Bagi BHI (baca PBM) hal ini sangat berdampak, karena hampir semua usaha di pelabuhan dimonopoli oleh BUP, termasuk usaha bongkar muat. Akibatnya semakin kabur kepastian hukum dalam menjalankan usaha bagi PBM di pelabuhan. Partisipasi PBM dan kegiatan operasional pelabuhan

¹¹. Pasal 19 SK Menhub RI No. 26 Tahun 1998 menetapkan bahwa pelayanan jasa kepelabuhanan oleh BUP pada Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan, meliputi: a. penyediaan kolam pelabuhan dan perairan untuk lintas kapal dan tempat berlabuh; b. pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan penundaan kapal (*pilotage*) dan pemberian jasa penundaan kapal laut; c. penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk bertambat, bongkar muat barang dan hewan serta penyediaan fasilitas naik turun penumpang; d. penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, angkutan di perairan pelabuhan laut, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan laut; e. penyediaan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut dan industri; f. penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu kendaraan, saluran pembuangan air, instalasi listrik, instalasi air minum, depo bahan bakar dan pemadam kebakaran.

Usaha sebagaimana tersebut di atas dapat pula dilaksanakan oleh BUP di luar Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan apabila: a. berkaitan langsung dan merupakan satu kesatuan dengan jasa yang diberikan di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan laut; b. adanya permintaan untuk pelayanan jasa kepelabuhanan oleh Pihak Ketiga.

¹². Pasal 20 mengatur bahwa pelayanan jasa kepelabuhanan laut dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan sebagai: a. unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan di pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh pemerintah; b. unit pelaksana dari Badan Usaha Pelabuhan di Pelabuhan Laut yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 88/AL-305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan Ke Kapal.

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM-26 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM.14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.

Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. 2168/AL.62 Tahun 1985.

Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. AL.62/I/I-87 Tahun 1985.

Pound, Roscoe, *Social Control Through Law*, Transaction Publisher, New Brunswick (USA) and London (UK), 1996.

Rahardjo, Satjipto, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.

Siregar, Basri, Hasnil, "Kepastian Usaha Bongkar Muat di Pelabuhan", Makalah, tidak dipublikasi, Medan, 2000.

_____. Himpunan Peraturan Perundang-Undangan tentang EMKL dan JPT (Sebagai Bagian dari Usaha Penunjang Angkutan Laut), KSHM, Medan, 1995.

Theberge, J. Leonard, *Law and Economic Development*, Journal of International Law and Policy, Vol. 9, 1980.

Toffler, Alvin, *Future Shock*, Pan Books Ltd. London, 1980.

Van Hayek, Frederick, *Studies in Philosophy, Politics and Economics*, Routledge and Kegan Paul, London, 1967.

II. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 No. 98).

Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1969 No. 2).

Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 No. 107).

Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 No. 187).

Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1988 No. 37).

Paket Kebijakan Nopember Tahun 1988 tentang Peningkatan Ekspor Non-Migas dan Kelancaran Distribusi Barang Melalui Pelabuhan.

berdasarkan PP No. 70 Tahun 1996 dan Kepmenhub RI No. 26 Tahun 1998 hanya mungkin dilakukan apabila disetujui oleh BUP dengan dasar kerjasama yang saling menguntungkan. Dalam keadaan yang demikian seluruh bidang usaha di pelabuhan dimungkinkan dikelola oleh BUP secara monopoli, dan dengan demikian status BHI tidak lebih berperan hanya sebagai subsistem BUP yang bisa berperan aktif jika dibutuhkan BUP (*po-la operating port*).

Tendensi adanya usaha monopoli oleh Pihak BUP yang mengambil *captive market* yang dibangun dan dibina secara susah payah dan sudah berlangsung sejak lama oleh BHI secara bertahap akan diambil alih oleh BUP dengan sejumlah program-program yang dijanjikan kepada pemakai jasa/atau investor yang datang ke pelabuhan dengan membawa modal, tetapi belum memiliki pasar yang tetap. Dalam keadaan seperti ini akan sangat memungkinkan bahwa lambat laun BHI akan semakin tersingkir dari usaha kepelabuhanan.

Dengan demikian kondisi yang diciptakan oleh PP No. 70 Tahun 1996 dan Kepmenhub RI No. 26 Tahun 1998, yang memungkinkan peran dominan dari BUP bertentangan dengan semangat atau jiwa dari UU No. 21 Tahun 1992 yang didasarkan pada prinsip profesionalitas dengan penataan yang tegas peran dan fungsi aktor-aktor di pelabuhan (Pemerintah, BUP dan BHI).

Ketentuan yang bertentangan dengan jiwa UU No. 21 Tahun 1992 juga dapat ditemukan dalam PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Di Perairan. PP ini membenarkan usaha pelayaran dalam dan luar negeri melakukan usaha bongkar muat penumpang dan barang. Dengan kata lain PP ini telah memunculkan kembali sistem pengelolaan yang menghilangkan perbedaan antara fungsi usaha pokok dan fungsi usaha penunjang. Tidak adanya perbedaan antara fungsi usaha pokok dan usaha penunjang inilah yang justru ingin dieleminir oleh UU No. 21 Tahun 1992 karena telah melemahkan fungsi angkutan. Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa perusahaan pelayaran ternyata lebih mengutamakan usaha bongkar muat barang karena sektor lebih menguntungkan secara finansial. Dalam jangka panjang kecenderungan ini akan melemahkan sistem pelayaran nasional.

Selanjutnya UU Pelayaran Tahun 2008 masih berusaha menjalankan konsistensi pengaturan usaha bongkar muat seperti dalam UU No. 21 Tahun 1992. Walaupun undang-undang belum dapat diterapkan karena belum ada peraturan pelaksanaannya. Di dalam Pasal 31, diatur bahwa:

- (1). Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.
- (2). Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. bongkar muat barang.
 - b. jasa pengurusan transportasi.
 - c. angkutan perairan pelabuhan.
 - d. penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan jasa terkait dengan angkutan laut.
 - e. tally mandiri.
 - f. depo peti kemas.
 - g. pengelolaan kapal (*ship management*).
 - h. perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*).
 - i. keagenan awak kapal (*ship manning agency*).
 - j. keagenan kapal, dan
 - k. perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).

Selanjutnya Pasal 32 UU Pelayaran 2008 diatur mengenai:

- (1) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk itu.
- (2) Selain Badan Usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan bongkar muat dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
- (3) Selain Badan Usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan angkutan perairan pelabuhan dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan nasional.

Hampir sama dengan UU No. 21 tahun 1992, UU No. 17 Tahun 2008 ini berusaha menciptakan profesionalisme pengelolaan pelabuhan dengan menetapkan fungsi yang tegas dari instansi pemerintah, penyelenggara pelabuhan (BUP) dan badan hukum Indonesia (BHI) termasuk PBM. Kemudian dilakukan pemisahan yang tegas antara fungsi pokok dan fungsi usaha penunjang, sehingga terdapat batasan yang jelas tentang hak dan kewajiban masing-masing actor yang terlibat dalam usaha pengelolaan pelabuhan. Konsistensi ini diharapkan dapat menjadi konsep yang tegas tentang pola atau arah pengembangan usaha-usaha kepelabuhanan.

DAFTAR PUSTAKA

I. Buku dan Makalah

- Alijoyo, F. Antonius Dkk., *Leaping to the Next Curve*, Salemba Empat, Jakarta, 2003.
- Biro Pusat Statistik, *Statistik Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Indonesia 1986*, BPS RI, Jakarta, 1986.
- Biro Pusat Statistik, *Statistik Indonesia 2003*, BPS RI, Jakarta, 2004.
- Friedman, M. Lawrence *American Law: An Introduction*, Second Edition, terjemahan oleh Wishnu Basuki, Hukum Amerika Sebuah Pengantar, Tata Nusa, Jakarta, 2001.
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional*, Bina Cipta, Bandung, 1986
- Winter, Jeffery A *Power in Motion; Capital Mobility and The Indonesian State*, Cornell University, Ithaca, USA, 1996).
- Newsletter No. 20/VI/Maret/1995 , "Rencana Pembaruan Undang-Undang PMA"
- Nicholson, Walter, *Intermediate Microeconomics and Its Application*, 5th Edition, The Dryden Press, New York, 1990.
- Ohmae, Kennichi, *Hancurnya Negara Bangsa; Bangkitnya Negara Kawasan dan Geliat Ekonomi Regional di Dunia Tak Terbatas*, Penerbit Qalam, Yogyakarta, 2002.
- Peraturan Pelaksana UU Pelayaran selesai akhir tahun 2008, diakses dari situs: <http://www.pp3.co.id/detnew.php?id=213>, tanggal 15 Agustus 2008.
- Prajitno, Tjokro, Soeheroe, "Aspek Organisasi dan Management serta Prospek Bisnis Angkautan Laut dalam Undang-Undang Pelayaran 1992", makalah disampaikan pada Seminar Hal-Hal Baru dalam Undang-Undang Pelayaran 1992 dan Pengaruhnya dalam Bisnis Maritim, Hotel Borobudur, Jakarta, 3 Desember 1992.

istriku selama ini. Oleh karenanya, kepada isteriku tercinta Hj. Rr. Sukmadiyah saya ucapkan terima kasih, dan terhadap anak-anakku Maya, Arif, Yuli, dan Fini serta menantu-menantuku Adi, Ike, Fendi, dan Ucok, kepada cucu-cucu yang Opung dan Angti sayangi, tiada kata-kata yang dapat diucapkan kepada kalian kecuali ungkapan rasa terima kasih dan penghargaan atas pengorbanan dan dukungan kalian yang ikhlas dan luar biasa yang telah diberikan selama ini dengan penuh pengertian dan kasih sayang. Kepada anak-anak dan menantu serta cucu-cucuku tentunya semoga kalian semua menjadi anak yang sholeh, taat pada agama dan berguna bagi keluarga, masyarakat, bangsa dan negara. Semoga karya yang Papa capai ini dapat menjadi motivasi kalian semua untuk mencapai cita-cita.

Kepada adikku, adik ipar, anak kemanakan, semua saudara yang tidak dapat namanya dan tuturnya saya sebutkan satu per satu, yang jauh maupun yang dekat tanpa doa dan dukungan moral dan materil, rasa keakraban, tolong menolong, yang kita jalin selama ini, hari yang berbahagia yang patut kita syukuri ini tidak akan pernah muncul.

Para hadirin yang terhormat,

Akhirnya saya mengucapkan terima kasih kepada hadirin sekalian, panitia dan semua yang terlibat pada acara prosesi ini, atas kesediaan untuk hadir dan kerjasama serta kesabaran untuk mendengarkan pidato ini. Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua.

**Wabillahi Taufiq Walhidayah,
Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh**

b. Peraturan yang Kurang Memiliki Nilai-Nilai yang Mendidik (Educative)

Hukum bagi dunia usaha dalam hal ini berfungsi untuk menyediakan kepastian serta mendorong dunia usaha untuk mampu melakukan penyesuaian dengan perkembangan yang terjadi. Oleh karenanya, pendidikan merupakan salah satu unsur yang harus terkandung dalam hukum untuk dapat memainkan peran dalam pembangunan.

Upaya kearah ini sebenarnya merupakan cita-cita yang terkandung dalam PP No. 2 Tahun 1969, yang kemudian ditindak lanjuti dengan Inpres No. 4 Tahun 1985 jo. Kepmenhub RI No. 88/AL.305/Phb.85 jo. SK DJPL No. A-2167/AL.62 yang menghendaki pemisahan secara tegas fungsi usaha pokok dan fungsi penunjang, dengan menjadikan usaha bongkar muat sebagai badan usaha yang berdiri sendiri dan terpisah dari usaha pelayaran. Kemandirian yang menjadi cita-cita perangkat peraturan dan kebijakan tersebut merupakan langkah awal menuju kemampuan dunia usaha untuk mengembangkan diri secara lebih professional dan mampu mengikuti perubahan, karena dengan kemandirian badan usaha, maka fleksibilitas perusahaan jasa bongkar muat semakin tinggi untuk dapat mengikuti perubahan.

Nilai-nilai yang mendidik bagi usaha bongkar muat dalam perangkat peraturan dan kebijakan diatas diimplementasikan melalui penetapan persyaratan pendirian PBM yang disertai dengan standar tenaga ahli (aspek penguasaan ilmu pengetahuan dan sumber daya manusia) dan kelayakan peralatan (aspek teknologi). Pemerintah kemudian menetapkan pula jumlah pagu usaha di setiap pelabuhan untuk menjaga keseimbangan volume kegiatan bongkar muat dengan jumlah perusahaan disetiap pelabuhan, dan menetapkan batasan modal dasar dan modal kerja untuk masing-masing kelas pelabuhan. Dengan metode ini, maka PBM yang beroperasi dipandang pada masa yang akan datang akan mampu menyesuaikan diri terhadap perubahan dan persaingan karena disamping memiliki fleksibilitas dan kemandirian, kelayakan modal usaha, juga telah dilengkapi dengan kesiapan tenaga ahli dan peralatan.

Deregulasi dan debirokratisasi pada Paknov Tahun 1998 tentang Peningkatan Ekspor Non-Migas dan Kelancaran Distribusi Barang Melalui Pelabuhan kemudian menyederhanakan persyaratan administratif pendirian PBM dengan syarat yang minimal yakni cukup dengan memiliki akte notaris dan nomor pokok wajib pajak (NPWP). Di satu sisi debirokratisasi dalam Paknov telah memperluas kesempatan dan kemudahan berusaha, terlihat

dari pertumbuhan pertumbuhan PBM secara kualitas yang cukup signifikan. Namun di sisi lain, paket kebijakan ini kurang mendidik bagi PBM sendiri untuk masa-masa yang akan datang. Operasional PBM-PBM yang berdiri menjadi kurang profesional dan sangat rentan terhadap persaingan, karena kurang memiliki orientasi terhadap profesionalisme akibat kurang memadainya SDM dan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi. Prinsip kesederhanaan dan kemudahan telah menyampingkan prinsip profesionalisme dalam pengelolaan usaha. Keadaan ini memperlihatkan bahwa hukum kurang memainkan peran strategisnya untuk mendidik pelaku usaha kearah perkembangan yang lebih baik.

Kerentanan usaha-usaha bongkar muat terhadap persaingan justru telah mengakibatkan kebanyakan PBM berusaha untuk tetap *survive* dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan yang baik. Persaingan yang tidak sehat dan saling mematikan mewarnai dunia usaha bongkar muat. Efisiensi tidak terjadi karena strategi memenangkan persaingan banyak dilakukan dengan cara-cara yang menyimpang. Akibatnya produktifitas bongkar muat menjadi rendah dan tentunya sangat mempengaruhi kinerja pelabuhan secara umum.

Nilai-nilai edukatif dan stabilitas dunia usaha bongkar muat juga kurang tercermin dalam sistem terminal operator/gudang operator. Masa kontrak kerjasama antara PBM terpilih dengan Pengelola Pelabuhan yang hanya lima tahun, tanpa ada kepastian perpanjangan, menyebabkan keraguan bagi PBM terpilih untuk melakukan investasi peralatan mekanis. Di samping itu posisi dominan dari Pengelola Pelabuhan dalam kontrak kerjasama dan ketergantungan yang sangat besar dari PBM terhadap Pengelola Pelabuhan telah memicu munculnya sejumlah pungutan-pungutan di luar tarif yang berlaku yang dilakukan pihak Pengelola Pelabuhan terkait dengan penyerahan pengoperasian fasilitas pelabuhan. Kurangnya kemandirian bagi PBM mengakibatkan kebanyakan PBM tidak memiliki pilihan lain selain menyetujui pembayaran-pembayaran di luar tarif tersebut. Keadaan seperti ini tidak mendidik PBM untuk mengembangkan diri secara profesional, karena strategi PBM lebih didominasi oleh keinginan untuk mengikuti keinginan Pengelola Pelabuhan bukan atas dasar pertimbangan bisnis yang strategis.

c. Dampak Negatif Adanya Ketidakpastian Hukum dalam Usaha Bongkar Muat

Pelaku usaha tertentu dapat menikmati kesejahteraan hanya melalui upayanya mempengaruhi kebijakan pemerintah ke arah yang lebih

Terima kasih juga saya ucapkan secara khusus kepada adinda Prof. DR. Nur Ahmad Fadhil Lubis, Sag., adik-adik saya O.K Saidin, S.H., M.Hum., Dr. Pagar Hasibuan, Sag., M. Asri Pulungan, Mag., Deni Purba, S.H., L.L.M. dan tidak lupa kepada Elyana, S.H. yang telah begitu banyak memberikan dorongan dan dukungan kepada saya, serta terima kasih juga saya ucapkan kepada adik-adik saya yang lain yang tidak dapat saya sebutkan namanya satu per satu.

Terima kasih juga kepada abang saya Prof. Sanwani Nasution, S.H. beserta keluarga yang telah bekerja sama dan memberi semangat kepada saya, semoga persaudaraan dan hubungan baik yang kita bina selama ini tetap kekal adanya.

Pada hari yang berbahagia ini terima kasih khususnya kepada ananda Panusunan Pulungan yang berada di Kuala Lumpur (Malaysia) yang turut berusaha membantu dan mendukung secara moral dalam proses perjalanan saya menuju mimbar terhormat ini.

Pada penghujung pidato ini, ingin saya menyampaikan penghargaan yang khusus kupersembahkan kepada kedua orangtuaku tercinta, almarhum ayah H. Maradomsyah Siregar dan ibuku Hj. Nurhaida Pulungan. Tanpa jerih payah memberi dorongan/nasihat dan doa restu ayah bunda tercinta mustahil acara pengukuhan Guru Besar Tetap ini dapat terlaksana. Kepada kedua orangtuaku saya ucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya atas doanya, kesabarannya, ketabahannya, bantuan moril dan materil dan kasih sayangnya kepada saya dan abang beradik yang tiada hentinya dalam mendidik dan membimbing kami dengan penuh keikhlasan dan kesederhanaan, bahkan tidak ada kata-kata yang cukup untuk mengungkapkan ini semua. Perkenankanlah saya mempersembahkan upacara kebesaran ini untuk kedua orang tuaku, untuk keduanya kutadahkan tangan dan wajah agar ayah dan ibu mendapat tempat di sisinya. Amin ya.... Rabbal 'alamin.

Kepada almarhum Bapak dan Ibu mertua, saya ucapkan terima kasih atas bimbingan dan dorongan serta kasih sayang kepada saya dalam menekuni dan memperjuangkan hidup dalam rangka mencapai cita-cita.

Kesempatan untuk mengucapkan pidato ini bukanlah sesuatu yang tiba-tiba. Perjalanan menuju mimbar ini telah melalui perjuangan panjang dan berliku. Kesemuanya ini tidak akan terjadi tanpa doa, dorongan, dan dukungan yang tidak henti-hentinya dan ketabahan serta kesabaran dari

dan negara serta peran aktif pihak Badan Hukum Indonesia dalam pelayanan pelabuhan didasarkan pada bentuk kerjasama dengan penyelenggara pelabuhan didasarkan pada bentuk kerjasama saling menguntungkan, sejajar dan saling membutuhkan (*sinergy*).

- c. Tatanan kepelabuhanan nasional dalam rangka mewujudkan kelancaran, ketertiban, keamanan, dan keselamatan pelayaran dalam pelayanan jasa kepelabuhanan, mendorong profesionalisme, mengakomodasikan teknologi angkutan serta mengutamakan pelayanan untuk kepentingan umum.
- d. Tidak bertentangan dengan Pasal 33 UUD 1945 yang menetapkan bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sektor-sektor (usaha), sehingga perusahaan-perusahaan vital yang menyangkut hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.
- e. PT. Pelabuhan Indonesia hendaknya benar-benar murni menjadi fasilitator yang bersinergi dengan bidang-bidang yang lain dalam melayani kebutuhan masyarakat dan para stakeholders lainnya di pelabuhan.

Demikianlah uraian pidato saya tentang PERANAN HUKUM DALAM PEMBANGUNAN EKONOMI (Sebuah Studi terhadap Jaminan Kepastian Hukum dalam Usaha Bongkar Muat Pelabuhan di Indonesia).

Para hadirin yang terhormat,

Sebelum mengakhiri pidato saya, perkenankanlah saya menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

Bapak Rektor Universitas Sumatera Utara Prof. Chairudin P. Lubis, DTM&H, Sp.A.(K) yang telah begitu banyak membantu dan membimbing serta tidak bosan untuk terus menyurati Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi agar kenaikan pangkat saya segera dapat di proses, para pembantu Rektor dan senat Akademik serta Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara yang telah mengusulkan dan mengukuhkan saya sebagai Guru Besar pada hari ini.

Bapak Dekan Fakultas Hukum Usu Prof. DR. Runtung Sitepu, S.H., M.Hum. yang telah mendukung saya sampai terlaksananya acara pengukuhan ini. Adinda Prof. DR. Tan Kamelo S.H., M.Hum. Ketua Bagian Keperdataan dan seluruh anggotanya yang secara solid membantu saya.

menguntungkan kepentingannya sendiri atau kelompoknya. Dengan kata lain hukum telah dibelokkan secara tidak adil oleh kepentingan kelompok tertentu. Hal ini dapat dilihat secara jelas dari Kepmenhub RI No. 26 Tahun 1998 yang memungkinkan semua kegiatan usaha di pelabuhan di monopoli oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang merupakan badan usaha milik negara (BUMN) dengan alasan kepentingan nasional.

Keberpihakan hukum terhadap BUP belum tentu bisa menciptakan efisiensi dalam pengelolaan pelabuhan, bahkan justru bisa sebaliknya. Perlindungan yang berlebihan bagi BUP justru akan mengabaikan nilai-nilai efisiensi di tubuh BUP, sulitnya membentuk *corporate culture* di tubuh BUP, dan semakin besarnya intervensi negara cq. aparat pemerintah di tubuh BUP. Akibatnya di masa yang akan datang kemandirian BUP akan berkurang dan berakibat pada kelemahan pada aspek manajerial, struktural, financial dan cultural yang pada akhirnya mengantar BUP menjadi badan usaha yang tidak memiliki daya saing secara nasional, apalagi pada tataran regional dan global.

d. Pola Perumusan yang Tidak Partisipatif

Satjipto Rahardjo mengatakan bahwa proses pembuatan hukum harus diawali dengan tahap sosio-politis. Pada tahap ini terjadi pengumpulan gagasan, ide dari masyarakat dan oleh masyarakat melalui pertukaran pendapat antar berbagai golongan dan kekuatan dalam masyarakat. Pada tahap ini suatu gagasan akan mengalami ujian, apakah ia akan bisa terus digelindingkan atau berhenti di tengah jalan.¹³ Pola awal pembuatan hukum seperti ini mutlak menghendaki pendekatan partisipatif dalam perumusan ide atau gagasan, sehingga lebih memungkinkan untuk menyusun secara tepat permasalahan mendasar dan gagasan untuk mengaturnya melalui peraturan hukum.

Pendekatan partisipatif ini sangat kurang dalam perumusan peraturan hukum atau kebijakan yang mengatur kegiatan usaha jasa bongkar muat di pelabuhan. Para pelaku usaha atau lembaga-lembaga tempat berkumpulnya pelaku usaha bongkar muat sangat kurang dilibatkan dalam proses pembuatan peraturan hukum atau kebijakan bahkan yang mengatur diri mereka sendiri. Peraturan yang selalu datang dari otoritas yang berkuasa dan harus diterima tanpa banyak tanya adalah fenomena yang sering terjadi dalam penataan sector usaha jasa bongkar muat. Akibatnya peraturan yang dihasilkan umumnya tidak tepat sasaran bahkan seperti

¹³. Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, Hlm. 177

diuraikan sebelumnya, tidak sinkron antara peraturan yang satu dengan yang lain.

Pendekatan yang tertutup dalam pembuatan hukum sangat potensial dimasuki oleh kepentingan-kepentingan kelompok tertentu untuk menjamin eksistensi serta mengamankan peluang-peluang keuntungan kelompok tertentu tersebut dalam substansi peraturan yang akan dibentuk. Jalinan kepentingan antara pembuat hukum dan kelompok kepentingan yang dominan tidak saja mengorbankan kepentingan yang lebih besar tetapi juga menyuburkan praktek korupsi, kolusi dan nepotisme yang dikemas dalam terminologi kepentingan umum atau kepentingan nasional. Oleh karena itu tidak mengherankan jika dalam berbagai peraturan hukum dan kebijakan di sektor pelabuhan lebih memberikan ruang yang sangat besar bagi kelompok tertentu, yakni Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

Peraturan yang dihasilkan dengan cara-cara seperti ini kurang berhasil menciptakan keadilan dalam dunia usaha dan akan sangat sulit mendorong perkembangan dunia usaha kepelabuhan kearah yang lebih efisien dan produktif. Oleh karena itu pendekatan perumusan peraturan yang lebih partisipatif dengan lebih memberdayakan stakeholder atau konstituen, terutama aktor-aktor yang terkait langsung dengan substansi peraturan, harus lebih dikembangkan agar hukum yang tercipta lebih dapat mengakomodasi secara adil kepentingan-kepentingan yang ada dalam masyarakat hukum yang diaturnya.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian tersebut diatas selanjutnya dapat dirumuskan beberapa kesimpulan penting, sebagai berikut:

1. Peranan hukum dalam pembinaan dan pengembangan usaha jasa bongkar muat di pelabuhan di Indonesia belum optimal dalam menciptakan stabilitas dan prediktabilitas serta keadilan bagi pengembangan usaha jasa bongkar muat di pelabuhan. Hal ini terutama dikarenakan tidak adanya jaminan kepastian hukum dari sejumlah peraturan perundang-undangan yang mengatur usaha jasa bongkar muat di pelabuhan.

Akibatnya posisi atau keberadaan PBM semakin terpojok dan tidak adanya kepastian berusaha dan kepastian hukum di pelabuhan yang akan berdampak cukup besar, antara lain karena jumlah PBM yang

diusahakan di pelabuhan berjumlah lebih kurang 800 perusahaan yang mempekerjakan kurang lebih 14.000 karyawan dengan jumlah TKBM kurang lebih 16.000, yang terancam kehilangan pekerjaan karena pemutusan hubungan kerja (PHK);

Akibat lain dari peranan hukum belum optimal untuk menciptakan keadilan terlihat dari timbulnya monopoli usaha oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) bertentangan dengan semangat UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;

2. Bentuk ketidakpastian hukum yang menonjol dari penataan hukum tentang usaha jasa bongkar muat di pelabuhan adalah tidak sinkronnya substansi antar peraturan baik secara vertikal maupun horizontal. Hal ini dapat terlihat dari keberadaan PP Nomor 70 Tahun 1996 yang cacat hukum, karena tidak sesuai dengan UU No. 21 Tahun 1992 demikian juga dengan PP No. 82 Tahun 1999 adalah batal demi hukum karena bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang sebelumnya yang melarang perusahaan pelayaran menjadi PBM.
3. Ketidakpastian hukum dalam bentuk ketidaksinkronan antar peraturan disebabkan oleh karena pola pengembangan dan pembinaan usaha jasa bongkar muat sebagai bagian integral dari sistem pengelolaan pelabuhan bersifat sangat pragmatis dan karenanya cenderung berubah-ubah. Hal ini memperlihatkan tidak adanya pola yang jelas dalam menentukan arah pengembangan usaha jasa bongkar muat khususnya, dan sistem pengelolaan pelabuhan secara umum. Untuk itu perlu dilakukan suatu pendekatan partisipatif dengan melibatkan sejumlah besar konstituen atau *stakeholder* dalam perumusan kebijakan, agar masalah mendasar yang bersifat faktual maupun konseptual dapat ditemukan secara tepat dan diatur secara tepat pula.

2. Rekomendasi

1. Agar disusun kembali peraturan pemerintah yang mengatur tentang pembagian kewenangan dari masing-masing fungsi regulator, fasilitator, operator, dan user. PP ini harus sesuai dengan UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 serta memberikan kepastian berusaha bagi semua pihak baik yang bergerak dalam usaha kegiatan pokok dan usaha penunjang;
2. Agar dalam penyusunan kembali PP dan Kepmen serta ketentuan Pelaksanaan dapat mengacu pada:
 - a. peran dan fungsi pelabuhan dalam rangka menunjang perdagangan regional dan internasional serta pelabuhan sebagai titik temu perpindahan antar moda;
 - b. arah dan sasaran pelabuhan dalam rangka tuntutan pelayanan guna memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada rakyat, bangsa