



KEWENANGAN DAN IDENTITAS LEMBAGA PENJAGA LAUT DAN PANTAI SEBAGAI PENEGAK HUKUM KESELAMATAN



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA**

**KEWENANGAN DAN IDENTITAS LEMBAGA
PENJAGA LAUT DAN PANTAI SEBAGAI
PENEGAK HUKUM KESELAMATAN**

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAKORKAMLA

**KEWENANGAN DAN IDENTITAS LEMBAGA PENJAGA
LAUT DAN PANTAI SEBAGAI PENEGAK HUKUM
KESELAMATAN**

Drs. Willem Nikson S., MM. (APU)

29 Desember, 2009

GAKUM KAMLA 002.01.2009

Hak cipta di lindungi oleh Undang-undang

All rights reserved

© Penerbit: Badan Koordinasi Keamanan Laut, Jl. Dr. Sutomo No. 11 Jakarta
Pusat 10710

Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari pemegang hak cipta, sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun juga, seperti cetak, fotocopi, mikrofilm, CD-Rom, dan rekaman suara.

Penerbit tidak bertanggung jawab terhadap isi dan penulisan buku ini.

ISBN : 978-602-8741-05-7

<http://www.bakorkamla.go.id>

**PENDIDIKAN DAN PELATIHAN
PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN DI LAUT
SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM**

TIM TEHNIS

FX. EDDY SANTOSO, S.Ip	Ketua Tim
Ir. RATHOYO RASDAN, MBA	Wakil Ketua Tim
Capt. HENGKY SUPIT	Sumber Materi
Drs. WILLEM NIKSON S., M.M (APU)	Pengonsep/ Penyusun Kurikulum
DR. IRWAN SUMADJI, M.E	Pengonsep/ Penyusun Silabi/SAP
RETNO WINDARI, S.H, M.Sc	Penyusun Silabi/SAP
SAFAAT WIDJAJABRATA	Penyelaras/ Pendukung Materi
BEGI HERSUTANTO, S.H., MA	Penyelaras/ Pendukung Materi
Dra. TATI SRI HARYATI	Penyelaras/ Pendukung Materi
ELVA SUSANTI, S.E	Sekretariat
TRIDEA SULAKSANA, S.H	Sekretariat

Penulis Naskah: Drs. Willem Nikson S., MM. (APU)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **KEWENANGAN DAN IDENTITAS LEMBAGA PENJAGA LAUT DAN PANTAI SEBAGAI PENEGAK HUKUM KESELAMATAN** dapat diwujudkan.

Buku ini diterbitkan berdasarkan Surat keputusan Kalakhar Nomor: Skep-077/Kalakhar/Bakorkamla/VIII/2009 dengan maksud untuk menjadi pedoman bagi **PEMBELAJARAN DAN PEMAHAMAN** bagi seluruh pihak yang berkepentingan dan bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan di laut. Dengan demikian panduan pengetahuan ini akan memberikan makna yang lebih dalam bagi seluruh pemangku kepentingan.

Buku Pedoman Penegakkan Hukum di Bidang Keamanan, Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan di laut/maritim terdiri dari beberapa seri yang merupakan satu kesatuan dan buku ini merupakan buku seri ke delapan menjadi salah satu acuan pengetahuan.

Pada kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih secara khusus kepada Pimpinan Bakorkamla karena beliau yang mendorong terbitnya buku ini. Tidak lupa kepada teman teman team sejawat dan kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya buku ini, yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Khusus kepada Pemerintah Republik Indonesia melalui Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut, seluruh Pimpinan dan staf yang terlibat, kontributor penulis, kami mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuannya untuk dijadikan contoh dalam mengimplementasikan buku pedoman ini. Akhirul kalam, kami berharap agar buku ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan, serta lingkungan maritim.

Tiada gading yang tak retak, penyusun menyadari bahwa buku ini masih jauh dari sempurna, kritik dan saran membangun kami harapkan dari sidang pembaca.

Jakarta, 29 Desember 2009

Penyusun

Paket Seri Buku:

Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan Laut/Maritim

Seri:

1. Makna Negara Kepulauan
2. Hukum Laut Zona Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 dan Konvensi Konvensi Bidang Maritim
3. Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut
4. Penegakan Hukum Maritim
5. Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut
6. **Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan**
7. Penuntun Keselamatan Perlindungan Lingkungan Laut dan Bela Negara
8. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
9. Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim

<http://www.bakorkemla.go.id>



Republik Indonesia

Kata Sambutan

Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, atas perkenannya buku Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan akhirnya terbit juga. Buku ini merupakan salah satu dari produk-produk strategis dalam menggugah kesadaran kita semua tentang arti pentingnya penegakan peraturan perundang-undangan hukum di laut.

Buku ini juga merupakan satu dari sepuluh buku yang disusun oleh Tim yang ditunjuk berdasarkan Surat Keputusan Kalakhar Bakorkamla untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan kepentingan yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA).

Inti dari materi Buku ini, terletak pada terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran melalui fungsi penjagaan dan penegakkan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai bagi kepentingan nasional dan internasional. Indonesia sebagai negara maritim kepulauan terbesar di dunia yang terletak pada posisi silang lalu lintas perekonomian dunia (antara dua samudera Samudera Pasifik dan Samudra Hindia dua benua Benua Asia dan Benua Australia), harus terhindar dari kerawanan yang diakibatkan oleh konflik antar individu maupun negara dalam menyelenggarakan kepentingan masing-masing. Seperti yang sudah diketahui bahwa dua pertiga lalu lintas perdagangan dunia melalui laut, dengan demikian manfaat laut sangat besar bagi kelangsungan perekonomian dunia.

Saya selaku Kepala Pelaksana Harian BAKORKAMLA, menghimbau kepada semua pihak yang berkepentingan untuk menjadikan buku ini sebagai tambahan rujukan di bidang keselamatan dan keamanan laut serta lingkungan maritim, karena buku-buku rujukan seperti ini langka dan sulit kita jumpai di toko-toko buku maupun perpustakaan umum. Mudah-mudahan buku ini dapat ikut memperkaya pengetahuan kita tentang kelautan dalam arti luas.

Dengan memiliki pengetahuan yang memadai, semua pihak diharapkan dapat menyamakan pandangan, sikap dan perilaku yang sejalan dengan kepentingan bangsa dan negara tentang arti pentingnya laut nusantara kita. Sehingga kedepan tidak ada lagi menonjolkan ego sektoral dan tumpang tindih kewenangan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan laut serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.

Demikian sambutan saya, tidak lupa saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada Tim Penyusun yang dengan kerja keras dan dedikasi yang tinggi berhasil menyusun dan merampungkan buku ini. Sumbangan pemikiran dan peran serta mereka merupakan dharma bakti bagi bangsa dan negara khususnya bagi kejayaan di laut nusantara sebagaimana harapan para *founding fathers* negeri ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada seluruh rakyat dan bangsa Indonesia.

Jakarta, 29 Desember 2009

BUDHI HARDJO
Laksamana Madya TNI

DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
Kata Pengantar	III
Sambutan Kalakhar Bakorkamla.....	V
Daftar Isi	VI
Daftar Tabel	VII
Daftar Gambar	VIII
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Deskripsi Singkat Materi Pembelajaran	1
B. Tujuan Pembelajaran	3
C. Pokok Bahasan	4
D. Pola Pikir Pendalaman Materi	5
E. Teknik Pengajaran Materi.....	5
BAB II : Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut	7
BAB III : Landasan Filosofis Penyelenggaraan kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut	13
BAB IV : Sejarah Pembentukan Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard)	15
BAB V : Dasar Hukum Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard)	39
BAB VI : Penegakan Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/ Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim	47
BAB VII : Kewenangan Dan Identitas Lembaga Penegakan Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim.....	111
BAB VIII :Penutup	121

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 3.1	: Matrik Persandingan Landasan Hukum, Tugas, Fungsi dan Kewenangan Instansi Penegakan Hukum dan Keamanan di Laut.....	57
-----------	---	----

<http://www.bakorkamla.go.id>

DAFTAR GAMBAR/DIAGRAM

	<i>Halaman</i>
Gambar 1 : Pola Pikir Pendalaman Materi	6
Diagram 1 : Pedoman Penegakan Hukum Keselamatan & Keamanan di Laut.....	114

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB I

PENDAHULUAN

A. DESKRIPSI SINGKAT MATERI PEMBELAJARAN

Kejelasan secara yuridis lembaga yang mana yang sebenarnya sebagai Pelaksana Penegakan Hukum Keselamatan dan Keamanan Di laut/Pelayaran Serta Perlindungan Lingkungan Maritim sudah lama berlangsung sebelum dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, tentang Pelayaran sampai saat dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, tentang Pelayaran.

Padahal penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran melalui fungsi penjagaan dan penegakkan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai bagi kepentingan nasional dan internasional harusnya Terjamin. Hal ini mengingat Indonesia sebagai negara maritim kepulauan terbesar di dunia yang terletak sangat strategis pada posisi silang lalu lintas perekonomian dunia yaitu antara dua samudera dan dua benua menyebabkan kerawanan yang diakibatkan oleh konflik antar individu maupun negara dalam menyelenggarakan kepentingan masing-masing. Seperti yang sudah diketahui bahwa dua pertiga lalu lintas perdagangan dunia melalui laut, dengan demikian manfaat laut sangat besar bagi kelangsungan perekonomian dunia.

Ancaman - ancaman yang nyata terjadi sehingga menjadi permasalahan penegakan hukum di laut Indonesia adalah seperti penambangan pasir ilegal, isu IUU (illegal, unreported dan unregulated), penangkapan ikan secara ilegal, illegal logging, kerusakan lingkungan serta eksploitasi, eksplorasi ilegal, illegal mining dan illegal dredging. Kondisi ini masih terus berlangsung dan dampaknya bila perairan Indonesia tidak aman maka yang terganggu bukan hanya masyarakat maritim Indonesia akan tetapi juga negara – negara lain yang armada niaganya melalui perairan Indonesia.

Dapat dilihat bahwa keselamatan dan keamanan di laut berdampak langsung pada stabilitas keamanan dan ekonomi suatu bangsa. Masalah ini perlu segera dipecahkan bersama secara lebih luas agar segera tuntas dan selanjutnya kepentingan keselamatan dan keamanan di laut bagi pembangunan nasional harus diperjuangkan dengan berkonsentrasi menghadapi tantangan ke depan. Oleh karena itu pembentukan lembaga Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai atau dikenal secara internasional dengan sebutan (Sea And Coast Guard) kedalam Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Kewenangan Dan Identitas Penjagaan Laut Dan Pantai, merupakan salah satu alternatif untuk terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut, dan itu membutuhkan suatu sistem pendanaan yang handal untuk masa jangka panjang. Mengapa demikian? Tidak lain karena Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berazaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, adalah merupakan Negara Kepulauan (Maritim terbesar di dunia) yang terdiri dari beribu-ribu pulau serta mempunyai sifat dan corak tersendiri serta laut yang terletak diantaranya (Laut Jawa, Laut Banda, Laut Maluku dll) harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia No,4/Prp 1960 yang telah disempurnakan dengan Undang-Undang Republik Indonesia No.6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, kemudian letak yang sangat strategis antara Lautan Pasifik dan Lautan Hindia serta Benua Asia dan Benua Australia yang dipergunakan sebagai jalur lalu lintas **pelayaran Internasional**.

Beberapa hal yang dapat dijadikan pembelajaran atas ketidakjelasan lembaga yang memiliki kewenangan dan identitas atas terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran perlindungan lingkungan maritim :

1. Kewajiban Pemerintah untuk menyediakan dan menjamin terlaksananya terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran perlindungan lingkungan maritim Indonesia bagi kepentingan nasional dan internasional.

2. Ketegasan Pemerintah memberikan suatu keputusan sesuai dengan aturan yang berlaku secara internasional dan nasional, bagaimana menjadikan laut/pelayaran serta lingkungan perlindungan maritim selamat, aman dan lancar dengan menetapkan lembaga yang layak untuk menjalankan kewenangan dengan identitasnya untuk itu.
3. Ketidaksamaan pemahaman atas lembaga yang memiliki kewenangan dan identitas sebagai pelaksana penegak hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim harus segera dicarikan jalan keluarnya secara nasional tidak dapat secara sektoral, ini yang menjadi inti pembahasan dalam materi ajar ini.

Saat ini seluruh negara tidak terlepas dari berbagai aturan konvensi internasional, di mana Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) memfasilitasi pendirian organisasi internasional yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Di Indonesia pandangan beberapa negara-negara anggota, adalah tidak terealisasi dengan baik pelaksanaan penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim.

B. TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU)

Setelah selesai mengikuti pembelajaran tentang **Kewenangan Dan Identitas Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Serta Perlindungan Lingkungan Maritim** ini, pembaca diharapkan akan mengetahui dan memiliki pemahaman tentang keselamatan dan keamanan laut di Indonesia, meliputi Peraturan dan Perundangan Keselamatan dan Keamanan di laut/pelayaran dan maritim; Gambaran Umum Keselamatan dan Keamanan di laut/pelayaran dan maritim; pendekatan Keselamatan dan Keamanan di laut/pelayaran dan maritim; Pelaksanaan Keamanan lingkungan maritim; Landasan Filosofis Penyelenggaraan Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard); Sejarah

Pembentukan Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard);
Dasar Hukum Lembaga Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) Di
Indonesia; Upaya Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Kasus-kasus
terkait dengan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut;

2. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK)

Sesuai materi maka program pelaksanaan pembelajaran ini diarahkan untuk para pegawai pemerintah dan pihak lain yang terkait dengan kegiatan di bidang transportasi laut. Oleh karena itu pendalaman materi yang diberikan dalam modul ini diharapkan, dapat memiliki kemampuan sebagai berikut :

- a. Mengetahui tentang pentingnya mempelajari, mengevaluasi peraturan perundangan yang mengatur terhadap keselamatan dan keamanan aktivitas transportasi laut;
- b. Memahami dan mengetahui gambaran umum atas musibah kecelakaan transportasi laut nasional sebagai akibat pelanggaran terhadap aturan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- c. Mengerti teori tentang kegagalan dan teori pendekatan analisis masalah Keselamatan dan Keamanan transportasi laut nasional;
- d. Menjabarkan konsep upaya pemerintah dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- e. Memahami penerapan penyelesaian kasus keselamatan dan keamanan transportasi laut.

C. POKOK BAHASAN

Pokok bahasan/materi yang disajikan dalam pembelajaran tentang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut Nasional meliputi antara lain:

1. Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut;
2. Landasan Filosofis Penyelenggaraan kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut
3. Sejarah Pembentukan Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea And

Coast Guard)

4. Dasar Hukum Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard)
5. Penegakan Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim
6. Kewenangan Dan Identitas Lembaga Penegakan Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim

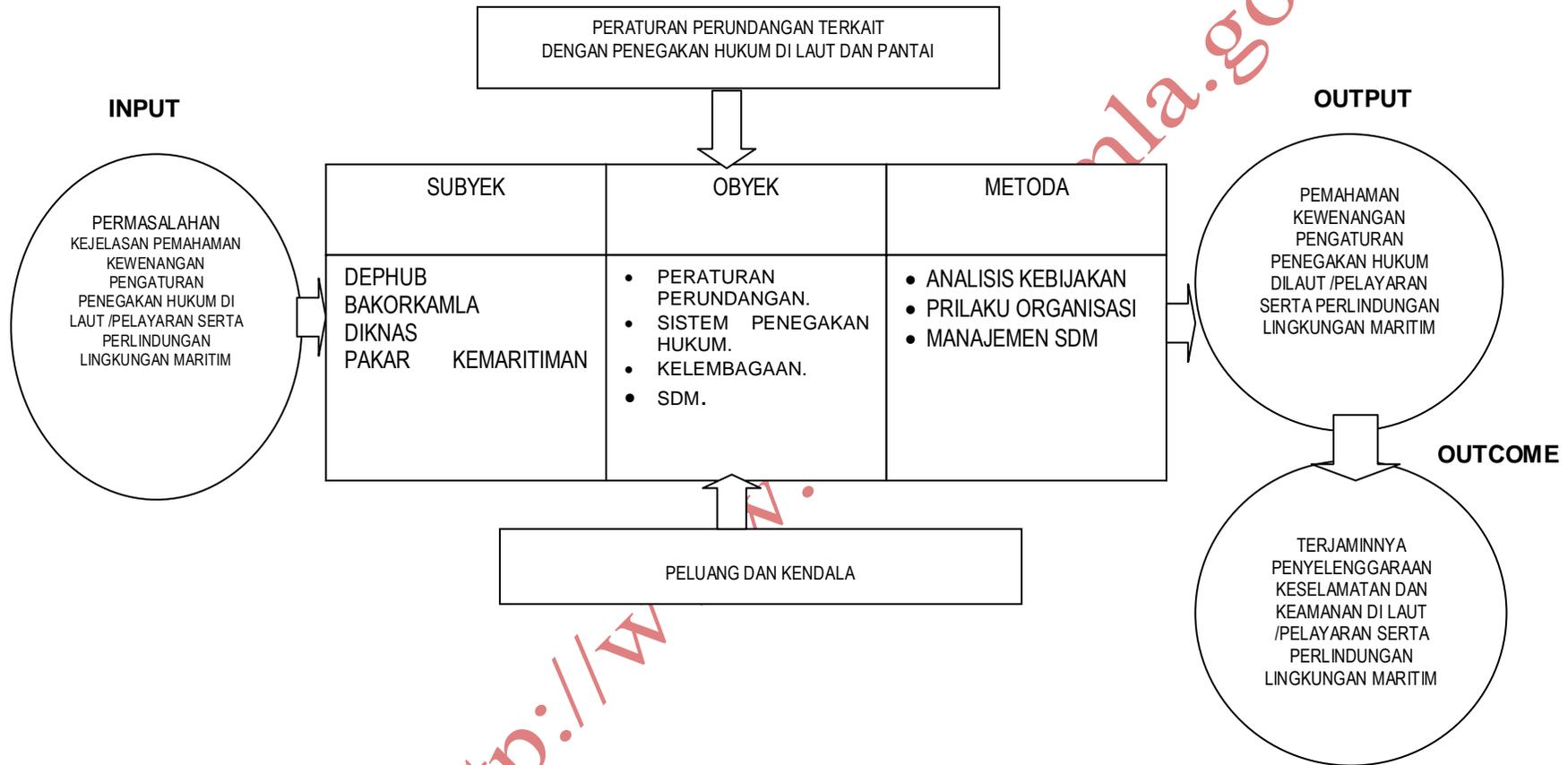
D. POLA PIKIR PENDALAMAN MATERI

Tujuan Penyusunan Materi **Kewenangan Dan Identitas Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Serta Perlindungan Lingkungan Maritim** adalah dapat tercapainya penyamaan pemahaman terhadap penegakan hukum di laut/pelayaran dan maritim sehingga diharapkan terjaminnya penyelenggaraan penegakkan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim bagi kepentingan nasional dan internasional.

Kepentingan Diklat dirumuskan 4 (empat) aspek penelitian yaitu Gambaran Umum, Perundangan, Filosofi Kelembagaan Penyamaan Pemahaman. (Gambar 1 menjelaskan Pola Pikir Materi)

E. TEKNIK PENGAJARAN MATERI

Analisis permasalahan kajian ini menggunakan pendekatan analisis kebijakan kebijakan dan strategi, yang menghasilkan kurikulum awal diklat pemahaman penyelenggaraan penegakkan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim yang dapat bermanfaat bagi Lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai Republik Indonesia sehingga menjadikan SDM Penjagaan Laut Dan Pantai yang handal dan tangguh serta profesional dalam menciptakan keterjaminan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.



GAMBAR 1 : POLA PIKIR PENDALAMAN MATERI

BAB II

KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

Wilayah Indonesia yang sangat luas tersebut, meliputi teluk, selat dan laut. Wilayah daratan saat ini terdiri dari beribu-ribu pulau lebih kurang 17.506 dan sebanyak 11.801 pulau belum memiliki nama. Pulau-pulau tersebut tersebar mulai dari Aceh di wilayah barat sampai Papua di wilayah timur serta wilayah selatan mulai Jawa hingga Nusa Tenggara sampai mendekati gugusan kepulauan Philipina di sebelah utara. Seluas 1.8 juta Km² dikelilingi oleh wilayah perairan laut teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif seluas 6.1 juta Km² atau 2/3 dari luas wilayah yang ada, banyak mengandung beraneka ragam kekayaan sumberdaya alam, namun diakui sampai saat ini belum seluruh sumberdaya alam ditata dan dimanfaatkan dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari berbagai kasus penyalahgunaan fungsi terjadi di wilayah Indonesia yang memerlukan perhatian dan penanganan yang sungguh-sungguh. Misalnya, sebagai tempat pembuangan limbah, pencurian kayu (ilegal logging), pencurian ikan oleh pihak asing, perompakan di laut, kerawanan penyelundupan, imigran/TKI gelap, konflik sosial, pelanggaran peraturan dan pencemaran lingkungan yang dengan mudah dapat dirusak oleh tindakan atau perbuatan yang tidak bertanggung jawab, penyelesaian kasus GAKUM laut/maritim yang tidak terselesaikan bahkan unit kerja yang langsung berhak menanganinya menjadi beban kesalahan disebabkan ketidak pahaman pembina unit kerja dalam penyelesaian kasus GAKUM laut/maritim.

Contoh di atas masih berlangsung terus sampai saat ini di beberapa daerah propinsi, kabupaten dan kota, bahkan beberapa pertemuan resmi, seminar, diskusi panel dan lain-lain dalam beberapa tahun ini sudah membahasnya, tetapi belum ada ketegasan dari pemerintah untuk memutuskan bagaimana pelaksanaan sebenarnya GAKUM Laut/Maritim di wilayah perairan Indonesia.

Indonesia adalah negara maritim dan atau negara kepulauan terbesar di dunia, sudah sejak lama kepulauan Indonesia dijadikan perlintasan transportasi dunia dan ramai dilalui sarana atau moda transportasi yang menghubungkan antar benua. Disamping itu sebagai penghubung antar kota dan pulau, juga memiliki berbagai ragam kekayaan yang menjadi tumpuan harapan masa depan kesejahteraan rakyat. Oleh karena itu sudah sepatutnya perlu diatur dan dikelola secara profesional untuk kepentingan bangsa dan negara, dari aspek, keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran terhadap kegiatan pengangkutan barang, penumpang, hewan di wilayah yuridiksi Indonesia yang menggunakan moda transportasi. Terganggunya atau terancamnya keamanan dan keselamatan di wilayah yuridiksi Indonesia beserta lingkungannya menyebabkan kehilangan kesempatan dalam meraih devisa khususnya dari aktivitas di laut/pelayaran.

Beberapa hal yang dapat dijadikan pembelajaran atas kejadian yang berkaitan dengan masalah keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim secara umum adalah :

1. Kewajiban Pemerintah untuk menyediakan dan menjamin sarana dan prasarana transportasi laut serta penyelenggaraan kegiatan transportasi yang aman, nyaman, lancar dan menyenangkan bagi pengguna jasa.
2. Setiap kejadian yang berkaitan dengan masalah keselamatan dan keamanan di laut dan pantai pada kenyataannya selalu melibatkan beberapa faktor seperti perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam dan manusia. Jaminan terhadap penyelenggaraan angkutan yang aman, nyaman dan menyenangkan termasuk lingkungan di sekitarnya sangat tergantung dari kepekaan dan kepedulian para pelaksana atau pelaku dan penentu kebijakan (regulator) terhadap situasi yang terjadi di lapangan.
3. Kejadian yang berkaitan dengan masalah keselamatan dan keamanan di laut dan pantai tidak terjadi secara kebetulan dan mendadak melainkan melalui suatu proses akumulasi dari kegagalan faktor-faktor perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam dan manusia yang pada mulanya bersifat laten, kemudian berkembang menjadi kegagalan aktif dan berakhir dengan kerugian atas harta benda dan jiwa manusia.

Saat ini seluruh negara tidak terlepas dari berbagai aturan konvensi internasional, di mana Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) memfasilitasi pendirian organisasi internasional yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan di laut dan pantai. Di Indonesia motto tersebut dipandang negara-negara anggota tidak terealisasi dengan baik. Hal tersebut bila dikaitkan dengan maraknya berbagai permasalahan keselamatan dan keamanan di laut/pantai serta perlindungan lingkungan maritim maka semakin mencuatkan Indonesia dianggap tidak dapat menjamin keselamatan dan keamanan aktivitas di laut/pelayaran pantai termasuk bagaimana melaksanakan penegakan hukum di laut sebagaimana mestinya, atau dapat dikatakan tidak ada kejelasan siapa melakukan apa terhadap penegakan hukum aktivitas di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Secara garis besar permasalahan yang mengatur kejelasan kewenangan penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim oleh instansi/pejabat pemerintah yang bertanggung jawab dibidang administrasi pemerintahan Negara belum tertata secara benar, dalam rangka tercipta efisiensi, efektifitas dan akuntabilitas terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim melalui diklat pemahaman pelaksanaan penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim bagi kepentingan nasional dan internasional.

LANDASAN TEORI

Pembaruan peraturan perundang-undangan merupakan salah satu bentuk pembaharuan hukum. Seperti halnya UU.No.21 Tahun 1992, tentang Pelayaran yang sudah diperbaharui melalui UU.No.17 tahun 2008, tentang Pelayaran. Tentunya melalui pembaruan perundang-undangan ini, diharapkan adanya ide atau tatanan yang dapat diwujudkan dan mampu menghilangkan aspek-aspek negatif yang muncul akibat pengaturan terdahulu yang telah tidak sesuai dengan perkembangan dan perubahan masyarakat. Harapan perbaikan ini dalam kepastakaan teori hukum disebut tool of social engineering melalui proses-proses legislatif dalam bentuk legal reform yakni pembaruan dalam sistem perundang-undangan atau materi hukum (substance). (Soetandyo Wignjosoebroto, 2002:

356) Efektifitas aturan hukum sangat penting dalam kaitannya dengan bekerjanya aturan hukum tersebut dalam praktek.

Clarence J. Dias menyatakan bahwa efektifitas suatu sistem hukum ditentukan oleh lima syarat sebagai berikut (Soetandyo Wignjosoebroto, 1967:10) :

- 1) Mudah tidaknya makna atau isi aturan-aturan hukum itu ditangkap dan dipahami.
- 2) Luas tidaknya kalangan di dalam masyarakat yang mengetahui isi aturan-aturan hukum itu.
- 3) Efisien dan efektif tidaknya mobilisasi aturan-aturan hukum yang dicapai dengan bantuan:
 - a) Aparat administrasi yang menyadari kewajibannya untuk melibatkan diri ke dalam usaha mobilisasi yang demikian itu;
 - b) Para warga masyarakat yang merasa harus berpartisipasi di dalam proses mobilisasi hukum.
 - c) Adanya mekanisme penyelesaian sengketa yang tidak hanya mudah dihubungi dan dimasuki oleh setiap warga masyarakat, akan tetapi juga harus cukup efektif menyelesaikan sengketa-sengketa itu.
 - d) Adanya anggapan dan pengakuan yang merata di kalangan masyarakat bahwa aturan-aturan dan pranata-pranata hukum itu memang sesungguhnya berdaya kemampuan efektif.

Melalui rambu-rambu yang dimaksudkan oleh Clarence J. Dias, dapat diharapkan suatu perundang-undangan terbentuk dengan baik menurut asas-asas hukum. Suatu penyusunan peraturan perundang-undangan yang baik pada akhirnya akan memudahkan penerapan undang-undang tersebut di lapangan dan akan memberikan kepastian hukum yang bersandar pada nilai-nilai keadilan bagi masyarakat. Pengkajian Naskah Akademis Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Kewenangan Dan Identitas Penjagaan Laut Dan Pantai memiliki beberapa landasan yuridis, baik ketentuan yang berkaitan langsung maupun yang tidak langsung dengan pengaturan Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea and Coast Guard). Landasan hukum yang akan dikemukakan di sini adalah mencakup uraian dasar-dasar

konstitusional, operasional dan aturan-aturan terkait dengan materi yang terkandung dalam Naskah akademis yang akan diuraikan berikut ini.

Hukum

1) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 beserta Amandemennya.

Dasar hukum pertama yang harus menjadi landasan penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea and Coast Guard) adalah landasan konstitusional. Undang-undang Dasar 1945 beserta amandemennya merupakan sumber hukum dasar bagi penyusunan perundang-undangan di bawahnya. Sebagai sumber hukum dasar maka setiap perundang-undangan di bawahnya tidak boleh mengatur hal-hal yang bertentangan dan harus berlandaskan pada ketentuan-ketentuan Undang-undang Dasar 1945.

Apabila perundang-undangan tersebut bertentangan dengan Undang-undang Dasar 1945, dapat dilakukan pengujian oleh Mahkamah Konstitusi, dan apabila terbukti bertentangan dengan Undang-undang Dasar, undang-undang tersebut dapat dibatalkan.

Ketentuan hukum dasar yang dapat dijadikan landasan konstitusional tentang Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea and Coast Guard) dimulai dari :

- a) Pasal 1 ayat (3) Bab I Amandemen Ketiga UUD 1945 yang menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Artinya bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan (*machtsstaat*) dan pemerintah berdasarkan system konstitusi (hukum dasar), bukan absolutisme (kekuasaan yang tidak terbatas).

Sebagai konsekwensi logis dari Pasal tersebut ada 3 (tiga) prinsip dasar yang wajib dijunjung oleh setiap warga negara yaitu supermasi hukum, kesetaraan dihadapan hukum dan penegakan hukum dengan cara-cara yang tidak bertentangan dengan hukum.

- b) Pasal 1 ayat (1) BAB I Undang-Undang Dasar 1945 adalah Negara kesatuan yang berbentuk Republik (abstrak) dan kedaulatan sebagaimana dimaksud ayat (2) adalah di tangan rakyat (mengandung isi pokok pikiran kedaulatan rakyat).
- 2) **Ketetapan MPR No. IV/MPR/1999 tentang GBHN** Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor IV/MPR/1999 tanggal 19 Oktober 1999 tentang GBHN Tahun 1999-2004 menggariskan landasan pemikiran pembangunan yang merata, meliputi kehidupan sosial, politik yang demokratis dan tidak hanya mengutamakan pertimbangan ekonomi.
- 3) **Peraturan perundang-undangan yang terkait antara lain:** Pencantuman perundang-undangan yang terkait dengan Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea and Coast Guard) dimaksudkan untuk mengetahui norma-norma yang akan diatur di dalam Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Kewenangan Dan Identitas Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea and Coast Guard) dengan berbagai perundang-undangan lainnya yang mengatur hal yang sama agar tercipta sinkronisasi. Perundang-undangan yang serupa, yang terkait baik secara langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan Kewenangan Dan Identitas Penjagaan Laut Dan Pantai, adalah sebagai berikut :
- a) Peraturan Bandar 1925 Tentang Ketertiban dan Kemanan di Pelabuhan dan Bandar.
 - b) Peraturan laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim No.525 stb.1935 Tentang Kepolisian Di Laut.
 - c) Peraturan Pelayaran 1936.
 - d) Ordonansi laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 stb 442 Tentang Ketertiban dan Keamanan Keselamatan Maritim di Perairan laut Indonesia.
 - e) Keputusan Pemerintah No.43 tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tindak Pidana di Laut.
 - f) UU. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

BAB III

LANDASAN FILOSOFIS PENYELENGGARAAN KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

(Hengky Supit : 2005; 1996) Pada tahun 1974 pemerintah mengeluarkan Keppres No. 44 dan 45 yang menetapkan KPLP menjadi suatu Direktorat di lingkungan Kementerian Perhubungan yang mempunyai tugas pokok melakukan kegiatan-kegiatan operasional di bidang penjagaan laut dan pantai dan sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja Direktorat Jenderal perhubungan Laut dan bantuan SAR laut dalam rangka menunjang perkembangan laut. Disamping ketiga alat penegakan hukum di laut seperti TNI-AL, KPLP, Bea dan Cukai maka kita jumpai alat penegakan hukum lainnya yaitu polisi Perairan dan Udara (AIRUD). Sebagai alat penegakan hukum di laut yang terakhir ini harus mencari dasar hukum yang lebih kuat lagi untuk dapat menunaikan tugasnya di laut. Loka Karya inipun tidak berhasil mencari jalan keluar. Pembentukan KPLP berdasarkan Keppres No.44 dan 45 tahun 1974 untuk mengantisipasi tuntutan IMO sebagaimana yang dimaksudkan Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa di Laut tahun 1974 Chapter V Regulation 15 mengenai kewajiban setiap pemerintah penandatanganan untuk membentuk Penjagaan pantai. Konvensi ini kemudian diratifikasi berdasarkan Keppres No.65 tahun 1980. Kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.18 tahun 1989 dibentuklah Armada Penjagaan laut Dan Pantai (APLP). Institusi ini mempunyai tugas pokok melaksanakan pengamanan keselamatan maritim, perlindungan lingkungan laut dan penegakan hukum di laut/maritim. Dalam menajalankan tugas pokok tersebut, Armada PLP mempunyai fungsi :

1. Melakukan operasi pengamanan di perairan laut dan pantai (dalam rangka pemeliharaan keselamatan maritim dan perlindungan laut).
2. Melakukan penertiban dan pengaman lalu lintas kapal di perairan laut dan pantai.
3. Melakukan pengamanan sarana Bantu Navigasi.
4. Melakukan pengamanan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut.
5. Melakukan penertiban dan pengaman instalasi eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut.

6. Melakukan penanggulangan kebakaran dan bantuan SAR di perairan laut dan pantai.
7. Melakukan pengamanan dan penertiban diluar perairan pelabuhan
8. Melakukan pengusutan dan penyidikan terhadap tindak pidana di laut / maritim
9. Melakukan urusan logistic dan material
10. Melakukan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan.
11. Melakukan koordinasi kerjasama dengan instansi terkait.
12. Melakukan pembinaan terhadap masyarakat pesisir pantai.
13. Melakukan latihan bersama dengan Coast Guard luar negeri (Filipina, Jepang, Amerika dll).

Memperhatikan lingkup tugas dan fungsi Armada PLP yang begitu luas dengan tanggung jawabnya yang begitu besar, sangat mustahil Armada PLP dapat melaksanakan tugas dan fungsi dengan baik kalau struktur organisasi ini hanya dibawah lingkungan Direktorat KPLP saja (sekarang Direktorat Penjagaan Dan Penyelamatan). Sebagai catatan Organisasi Armada Penjagaan laut dan Pantai yang baru berjalan 13 tahun telah dinyatakan tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan organisasi baru dengan nama Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.65 tahun 2002.

Untuk membandingkan atas tugas dan fungsi pemeliharaan ketertiban dan keamanan keselamatan maritim dan perlindungan laut termasuk teroris di laut, adalah di Amerika Serikat berdasarkan Maritime Transportation and Security Act 2002 ditangani oleh US Coast Guard yang taktis operasionalnya berada dibawah Presiden dan teknis administratif berada pada Departemen Home Land Security (perbandingan ini diambil mengingat tugas dan fungsi organisasi US Coast Guard tersebut mempunyai kesamaan dengan tugas dan fungsi Gouvenements marine pada Zaman Hindia Belanda yang sudah dibubarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1949).

BAB IV

SEJARAH PEMBENTUKAN LEMBAGA PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD)

1. Zaman Hindia Belanda (Periode 1821 s/d 1945)

(Hengky Supit : 2005; 1996) Sistem administrasi pemerintahan Negara di laut Indonesia adalah menganut asas sentralisasi / dikendalikan secara terpusat. Hal ini dapat dilihat dalam sejarah pemerintahan Negara di laut pada zaman Hindia Belanda di Nusantara dengan dibentuknya lembaga pemerintahan Negara di laut berdasarkan surat keputusan Gubernur Jenderal baron van Capellen No. 2 stb 37 tahun 1821 yang dikenal dengan nama *gouvernements Marine* (Pemerintah Laut) yang dipimpin oleh seorang Kepala Pemerintahan Laut yang berada langsung dibawah Gubernur Jenderal. Lembaga ini diperlengkapi dengan berbagai perangkat hukum dan armada kapal pemerintah yang dipersenjagai beserta sarana penunjangnya berupa pangkalan-pangkalan, asrama punggahan, perkantoran dan sebagainya untuk kepentingan pemeliharaan ketertiban dan keamanan keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut.

Tugas dan fungsi *Gouvenesments Marine*/Armada Kapal Pemerintah baik dalam masa damai maupun dalam masa perang atau dalam bahaya perang, diatur di dalam surat Keputusan Raja Belanda No. 363 stb 1930 tahun 1929.

Tugas dan Fungsi Armada kapal Pemerintah dalam Masa Damai adalah sebagai berikut :

- a. Melaksanakan tugas pemerintahan dengan baik dan tegas, yang menurut suatu dasar ketentuan perlu dilaksanakan secara hemat dan tepat waktu oleh kapal-kapal armada pemerintah.
- b. Melaksanakan pengangkutan para pegawai negeri, para perwira dan para petugas dalam dinas pemerintah maupun barang dan harta pemerintah.
- c. Melaksanakan tugas kepolisian diperairan Teritorial dan Lingkungan Maritim (penegakan hukum).

- d. Melaksanakan tugas perambuan dan penerangan pantai serta hidrografi dan telekomunikasi pelayaran (keselamatan pelayaran).

Pegawai Armada Kapal Pemerintah digolongkan sebagai pegawai negeri sipil Hindia Belanda dan oleh karenanya harus tunduk pada peraturan-peraturan pegawai negeri sipil Armada Kapal pemerintah, kecuali mereka yang terkena peraturan atau yang telah ada atau juga yang akan ditentukan kemudian.

Tugas dan Fungsi Armada Kapal Pemerintah dalam Masa Perang atau dalam Bahaya Perang adalah sebagai berikut :

- a. Tugas armada pemerintah dalam masa perang atau bahaya perang harus menjalankan tugas-tugas kemiliteran.
- b. Peraturan pelaksanaannya, diatur dalam peraturan militerisasi Armada Kapal Pemerintah No. 364 stb 1930 (dimuat dalam himpunan peraturan armada kapal pemerintah Lampiran 2 Bab G).
- c. Dalam hal demikian penunjukan secara keseluruhan atau sebagian dari armada kapal pemerintah berdasarkan Keputusan Raja Belanda tersebut diatas hanya dapat dilakukan oleh Panglima Angkatan laut setelah diberi kekuasaan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Disamping menjalankan tugas kemiliteran Armada Kapal Pemerintah dalam keadaan demikian masih akan tetap menjalankan tugasnya seperti dalam masa damai.

Armada Kapal Pemerintah secara teknis administratif berada dibawah Dinas Pelayaran Negara di lingkungan Departemen van Marine (Departemen Kelautan) yang berkedudukan di Kerajaan Belanda Nederland dan taktis operasional Armada Kapal Pemerintah berada langsung di bawah Gubernur Jenderal Hindia Belanda (sekarang Presiden RI).

Armada Kapal Pemerintah dipimpin oleh seorang Inspektur Kepala yang bertanggung jawab di bidang pemeliharaan ketertiban dan keamanan

keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut di seluruh wilayah perairan Nusantara/Indonesia.

Kapal pemerintah berada dibawah komando seorang Nakhoda Penguasa dan seluruh jasa Armada Kapal Pemerintah dikerahkan untuk kepentingan Negara.

Pusat pengendalian Armada Kapal Pemerintah (Gouvernements Marine) kantornya berlokasi di Gunung Sahari-Jakarta (sekarang menjadi Kantor Panglima Armda Bara TNI-AL). sedangkan Pusat Pengendalian Armada Kapal Perang Kerajaan Belanda di Hindia Belanda kantornya berlokasi di Ujung Surabaya (sekarang TNI-AL).

2. Zaman Peralihan Periode 1945-1949

Fakta dan Permasalahan

Setelah Jepang kalah dalam peperangan dengan tentara sekutu pada tahun 1945, Belanda berusaha untuk kembali menduduki wilayah Indonesia, tetapi mendapat perlawanan keras dari rakyat Indonesia, dan pada saat yang sama Indonesia juga telah memproklamasikan kemerdekaannya, sehingga terdapat dua pemerintahan Negara di wilayah Indonesia.

Wilayah Indonesia yang diduduki Belanda

Pemerintah Belanda telah menyadari bahwa untuk mempertahankan wilayah jajahannya di Indonesia, kemungkinannya sudah sangat kecil sehingga untuk mempertahankan kepentingannya di Indonesia maka pemerintah Belanda merubah strategi di bidang kelautan dari penguasaan wilayah ke penguasaan pelayaran yang bersifat ekonomis (administrasi niaga), dengan asumsi apabila kekuasaan Negara jatuh ke tangan Republik Indonesia, pemerintah Belanda masih dapat memainkan peranannya dibidang pelayaran niaga.

Untuk mengantisipasi hal tersebut, pemerintah Hinida Belanda telah mengambil langkah-langkah pengamanannya dengan mengembangkan organisasi Dinas Pelayaran yang berada di lingkungan Departemen van Marine menjadi Departemen Pelayaran, berdasarkan Keputusan Gubernur Jenderal H.B. No. 40 tahun 1947. sejak keputusan ini ditetapkan, organisasi

secara administrative tidak lagi berada di bawah Departemen van marine di negeri Belanda tetapi berada langsung di bawah Gubernur Jebderal HB yang berkedudukan di Batavia (Jakarta).

Lingkup tugas Departemen Pelayaran berdasarkan Keputusan Gubernur Jenderal tersebut, menetapkan bahwa semua kantor inspeksi dan dinas-dinas dan badan-badan yang tadinya berada di bawah *Gouvernements Marine* telah dialihkan di bawah Lingkungan Departemen Pelayaran yang meliputi :

- a. Angkatan laut pemerintah yang dikenal dengan sebutan Dinas Kapal Serikat.
- b. Kapal-kapal dari daerah yang dipimpin oleh perwira dari *Gouvernements Marine* (dibaca Departemen Pelayaran).
- c. Dinas Perambuan dan penerangan pantai.
- d. Dinas Pelabuhan dan pamanduan.
- e. Keuangan perambuan dan pamanduan.
- f. Dinas Hidrografi pelayaran.
- g. Perundang-undangan pelayaran / maritim.
- h. Segala urusan kepelabuhanan dan pelayaran di Hindia Belanda serta segala perundang-undangan lebih lanjut tentang pelayaran.
- i. Surat-surat laut dan bukti-bukti kebangsaan kapal.
- j. Statistik pelayaran.
- k. Pengawasan atas pelayaran menurut Ordonansi perkapalan 1935 dan segala urusan pelayaran yang sama sekali tidak ada sangkut paut dengan lingkungan kerja dari departemen lain yang bersifat pemerintah sipil.
- l. Peralihan dari kantor inspeksi pelayaran Kerajaan Belanda ke Hindia Belanda.
- m. Pengawasan atas perjanjian antara pemerintah dan Koninklijke Paketvaart maatschappi (KPM) sekarang dinamakan PELNI.
- n. Pengadaan dari kapl-kapal, sekoci-sekoci dan lain-lain dipusatkan dan dilakukan dengan pembelian atau pemuatan mengenai hal yang terakhir ini (pemuatan) dilakukan pengawasan atas mesin-mesin, ketel uap, motor-motor dan perlengkapan lainnya yang diperlukan oleh pemerintah Belanda.

- o. Pendidikan Ilmu Pelayaran yang mencakup nautis / teknisi dan telegrafi radio kapal.
- p. Panitia-panitia untuk ujian para muallim dan masinis kapal dagang termasuk markonis.

Berhubung pada waktu itu Negara dalam keadaan darurat, maka untuk sementara waktu fungsi Pemerintahan Negara/Penegakan hukum di Laut/maritim yang sebelumnya ditangani oleh *Gouvernements Marine*, diserahkan kepada Komandan Angkatan Laut / Departemen van Marine. Kemudian diadakan perubahan lagi dimana fungsi pemerintahan Negara di laut perairan Indonesia diserahkan kembali kepada Departemen Pelayaran Negara dengan ketentuan bahwa semua Keputusan Kerajaan yang terdiri dari, Ordonansi, Peraturan pemerintah, Keputusan Pemerintah dan Peraturan-Peraturan atau Keputusan-Keputusan Administratif yang bersangkutan dengan hal-hal tersebut sudah harus dilaksanakan sebagaimana yang dimaksud dalam Ordonansi No. 50 tahun 1947, yaitu sebagai berikut :

Pertama :

Dimana dalam Keputusan-Keputusan tersebut diatas ada disebut :

- a. Kepala Inspektur, Kepala Dinas Pelayaran atau
- b. Pemberian nama lain dari yang berkuasa atau
- c. Kepala kantor atau
- d. Pemberian nama lain dari kantor atau
- e. Dinas Pelayaran Negara atau
- f. Pemberian nama lain dari Dinas tersebut yang dibaca :
 - a dan b : Direktur Pelayaran
 - c s/d f : Departemen Pelayaran

Kedua :

Dalam Keputusan-Keputusan tersebut diatas ada disebut :

- a. Komandan Angkatan laut dan Kepala Departemen Marine atau
- b. Pemberian nama lain dari yang berkuasa atau

- c. Departemen Marine atau
- d. Pemberian nama lain dari Departemen Marine tersebut yang menyangkut lingkungan kerja dari Departemen Pelayaran, menurut Keputusan Pemerintah tertanggal 27 Februari 1947 stb No. 40 telah menetapkan bahwa :
 - a dan b tersebut diatas menjadi Direktur Pelayaran
 - c dan d menjadi Departemen Pelayaran

Dengan adanya perubahan organisasi *Gouvernements marine* menjadi Departemen Pelayaran, maka nama *Gouvernements Marine* yang tercantum dalam pasal 13 Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 LN.442 telah dicabut dan diganti dengan Ordonansi No. 113 stb 1949, yang menyatakan bahwa wewenang penegakan dan pengawasan atas Ordonansi ini dibebankan kepada: para nakhoda kapal-kapal Departemen pelayaran Negara, para perwira/ABK yang berada dibawah perintah para nakhoda, para perwira dari Departemen Pelayaran Negara yang ditugaskan memegang komando atas kapal-kapal dari Pemerintahan Daerah, dan selanjutnya orang-orang yang ditunjuk oleh CZM (Kepala Staff Angkatan Laut) berdasarkan Surat Keputusan KSAL no. X 119/5/I tahun 1949 telah menunjuk para perwira dari Departemen Pelayaran yang berwenang sebagai penegakan hukum di laut/maritim.

Ketiga :

Berdasarkan Ordonansi No. 202 tahun 1949 maka Institusi *Gouvernements Marine* dinyatakan tidak diberlakukan lagi, dengan ketetapan bahwa semua Keputusan pemerintah baik yang berupa Ordonansi , Peraturan Pemerintah, keputusan dan Peraturan Administrasi *Gouvernements marine* telah dilebur kedalam Departemen Pelayaran dan Armada kapal Pemerintah dibentuk institusi baru dengan nama Federale Scheependents (Dinas Perkapalan Serikat) dan ditempatkan di bawah Departemen Pelayaran untuk kepentingan patroli ketertiban dan keamanan di perairan laut dan pantai, maka dibentuk institusi baru dengan nama Dinas Penjagaan Laut dan Pantai (DPLP) berdasarkan Ketetapan Kepala Departemen Pelayaran No.

JZ.1/15/117 tanggal 29 Oktober 1949. dinas ini dilengkapi dengan kapal-kapal yang dipersenjatai dari Dinas Perkapalan Serikat.

Dengan demikian organisasi Gouvernements Marine/Armada Kapal Pemerintah, selaku penanggungjawab pemerintahan Negara di laut Nusantara yang telah menjalankan tugasnya selama 128 tahun secara konsisten, terpaksa harus berakhir pada tahun 1949. Organisasi GM ini sebenarnya adalah merupakan organisasi pemerintahan Negara di Laut/Maritim yang tertua di dunia setelah *the US Coast Guard*. Organisasi ini sangat efisien dan efektif karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli yang profesional di bidang hukum, administrasi dan manajemen maritim yang terdiri dari orang-orang Belanda asli dan diluar dari personil-personil Belanda tidak diperbolehkan untuk menjabat di pemerintahan di laut. Larangan tersebut tertuang dengan jelas dalam Bab B pasal 10 Himpunan Peraturan Armada Pemerintah HB tahun 1929 yang berbunyi bahwa : Bagi mereka yang berkeinginan untuk diangkat dalam suatu jabatan di Armada Kapal Pemerintah harus seorang Kawula Belanda (orang Belanda asli). Jadi untuk bangsa Indonesia hanya terbatas pada jabatan-jabatan teknis saja yang tidak memerlukan pendidikan formal seperti juru mudi, pandjarwala, kelasi, jenang, mandor, serang, kasab, mistri, oliman, koki, pelayan dan lain-lain dimana sebagian besar dari mereka adalah buta huruf.

Alasan mengapa bangsa Indonesia tidak dibenarkan menduduki jabatan pada mereka armada kapal pemerintah dan juga tidak dibekali dengan ilmu pengetahuan di bidang hukum maritim, administrasi dan manajemen maritim? Hal ini sengaja di buat oleh Belanda agar bangsa Indonesia tidak mampu menguasai laut seperti nenek moyang mereka, yang dahulunya dikenal sebagai pelaut yng ulung, terlebih lagi hal-hal yang menyangkut kelautan yang langsung berhubungan dengan dunia Internasional. Persoalannya sangat berbeda dengan di daratan dimana orang Indonesia diperbolehkan untuk menduduki jabatan pada Administrasi Pemerintahan Negara di darat, seperti jabatan Bupati/Residen, Camat, Lurah, Kepala Sekolah, Mantri Kehutanan, Mantri Kesehatan, Mantri Pertanian dsbnya

kecuali jabatan pemerintahan dilaut, di pelabuhan dan dikapal sama sekali tidak diperbolehkan.

Selama 350 tahun bangsa Indonesia dijajah Belanda, ternyata pihak Belanda telah menggiring bangsa Indonesia dari pola pikir kelautan ke pola pikir daratan sehingga terbentuklah jiwa bangsa Indonesia menjadi jiwa agrarian. Disamping itu juga pandangan masyarakat Indonesia pada umumnya terhadap para pelaut sangat negatif bahkan sering kita dengar dari banyak orang tua mengatakan bahwa mereka sangat tidak setuju kalau anak-anak mereka menjadi pelaut termasuk anak-anak gadis mereka kawin dengan pelaut. Hal ini adalah merupakan tantangan yang sangat berat bagi Indonesia dalam membangun masa depan Maritim Indonesia.

Wilayah Republik Indonesia yang tidak diduduki Belanda

Tidak lama setelah Proklamasi Kemerdekaan, pada tahun 1946, Pemerintah pusat RI hijrah dari Jakarta ke Yogyakarta dan disanalah pemerintah Indonesia mendirikan institusi Djawatan Oeroesan Laoet pada tahun 1946 yang pada mulanya institusi ini berada dibawah lingkungan Departemen Pertanahan yang kemudian dialihkan ke Kementrian Pekerjaan Umum dan Perhubungan yang membawahi urusan pelayaran yang bersifat nautis ekonomis, urusan pelabuhan dan urusan perkapalan. Djawatan Oeroesan Laoet Seloeroeh Indonesia (DJOESLI) yang baru dibentuk ini tantangan sangat berat disamping sarana kapalnya sangat terbatas juga terjepit diperairan pedalaman. Lebih menyedihkan lagi sumber daya manusia yang dimiliki Indonesia pada waktu itu hanya terdiri dari pelaut-pelaut rendahan yang sama sekali tidak dibekali dengan pengetahuan hukum maupun administrasi dan manajemen maritim. Pada pertengahan tahun 1947 institusi Djawatan Oeroesan Laoet Seloeroeh Indonesia (DJOESLI) dihapus dan dibentuk institusi baru dengan nama Djawatan Pelajaran Republik Indonesia yang tetap berada di bawah lingkungan Kementrian Pekerjaan Umum dan Perhubungan.

Kemudian setelah penyerahan kedaulatan pada tahun 1949 pemerintah Indonesia mulai mengadakan pembenahan di bidang organisasi kelautan / pelayaran dengan menggabungkan Departemen Pelayaran bentukan Belanda dan Jawatan Pelayaran bentukan Indonesia menjadi satu Departemen dengan nama Departemen Pelayaran Republik Indonesia yang bernaung dibawah Kementrian Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum yang membawahi tiga bidang yaitu :

- 1) Bidang Administrasi Pemerintahan Negara dilaut ditangani oleh Jawatan Pengawas Pelayaran tapi sangat disayangkan karena hanya terfokus pada urusan nautis/tehnis saja.
- 2) Bidang perusahaan ditangani oleh Jawatan Pelayaran Ekonomi yang sebelumnya institusi ini berada dibawah lingkungan Departemen Perdagangan, perkembangannya sangat menonjol karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli dibidang ekonomi yang terdiri dari Sarjana-Sarjana Ekonomi dan SDM-nya cukup tersedia.
- 3) Bidang pembangunan jasa konstruksi permukaan air ditangani oleh Jawatan Pelabuhan yang perkembangannya cukup baik karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli dibidang konstruksi bangunan dipermukaan air yang terdiri dari Insinyur sipil Basah yang tadinya institusi ini berada dibawah lingkungan Kementrian Pekerjaan Umum.

3. Setelah Penyerahan Kedaulatan (Periode 1949 s/d 1965)

Berhubung Negara masih dalam keadaan darurat maka penyelenggaraan pemerintahan Negara di Laut ditangani oleh Angkatan Laut RI dengan catatan akan diatur tersendiri oleh Kepala Staf Angkatan Laut RI. Pengaturannya ditetapkan berdasarkan Keputusan KSAL No. 8/Va.KSAL/50 (BN 1950 No. 8) tertanggal 14 Februari 1950 dan kemudian diperbaharui dengan Keputusan KSAL No. A 23/1/1/ (BN 1951 No. 44) tertanggal 24 Mei 1951 dan kemudian diperbaharui lagi dengan Keputusan KSAL No. A 20/2/23 (BN 1952 No. 91) tertanggal 30 Oktober 1952 dengan ketetapan bahwa penegakan hukum di laut berada dibawah Komando Angkatan Laut RI, tetapi para Nakhoda/perwira dari Dinas Kapal Negara Departemen Pelayaran tetap memegang wewenangannya.

Departemen Pelayaran Republik Indonesia yang berada di bawah Kementrian Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum sejak tahun 1950 mulai melakukan pembenahan organisasi di bidang pelayaran yang bersifat nautis ekonomis dan kelaiklaut kapal/keselamatan pelayaran saja. Kemudian berdasarkan Instruksi Menteri Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum No.Hkr.4.14/118 tertanggal 30 Agustus 1950 menetapkan bahwa Dinas Kapal-kapal Serikat yang sebelum penyerahan kedaulatan dibawah lingkungan Departemen Pelayaran Negara dan statusnya diturunkan menjadi Dinas Kapal Negara yang berada langsung di bawah Jawatan Pengawas Pelayaran Negara.

Pada waktu yang bersamaan Pemerintah Indonesia menghadapi berbagai pemberontakan dalam negeri yang dilakukan oleh RMS, PKI, DI/TII, dan PRRI Permesta, dan untuk menghadapi masalah tersebut maka sebagian besar kapal-kapal Negara dari Jawatan pelayaran ditugaskan untuk operasi militer di bawah komando Angkatan Laut. Sejak saat itu terjadi kevakuman fungsi penegakan hukum di laut karena baik Angkatan Laut maupun Jawatan Pelayaran, tugas-tugasnya dikonsentrasikan pada pemberantasan pemberontakan di dalam negeri.

Untuk mengisi kevakuman tersebut, maka Menteri Dalam Negeri meskipun tanpa dasar hukum yang jelas telah mengambil langkah-langkah pengamanan berdasarkan Keputusannya No. Pol/4/2/3 UM tertanggal 14 Maret 1951, untuk membentuk "Polisi Perairan" yang bertugas khusus untuk pengawasan dilautan dan penjagaan pantai-pantai dan sungai dengan tugasnya :

- a. Memberatas perdagangan gelap diwilayah perairan /laut
- b. Memberatas perampok di pantai dan sungai
- c. Pengawasan penangkapan ikan,
- d. Pengawasan peraturan senjata api diperairan laut dan pantai.
- e. Pengawasan sebagian peraturan pelayaran (surat-surat kapal, surat-surat laut, pas-pas kapal dsb).

Tugas tersebut bersifat preventif dan represif. Dalam pembentukan dan pemeliharaan polisi perairan, juga dalam pelaksanaan tugas, serta hubungan dan kerjasama dengan Angkatan Laut dan Jawatan pelayaran senantiasa dipelihara. Dan untuk pelaksanaan tugas di laut maka kapal yang pertama dari polisi perairan ialah Kapal Negara (KN) Angklung yang dipimpin oleh nakhoda dari Jawatan Pelayaran Negara.

Sebenarnya kewenangan kepolisian di laut tersebut diatas, berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah merupakan kewenangan para nakhoda kapal Jawatan Pelayaran Negara.

Kemudian menyusul pula kapal-kapal patroli Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang dipesan dari Jerman Barat untuk kepentingan pemberantasan penyelundupan di laut. Disamping itu juga di Departemen Pelayaran terjadi lagi perubahan struktur organisasi dengan membentuk institusi baru dengan nama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berdasarkan Keputusan Presiden No. 141 tertanggal 19 juli 1956 yang membawahi institusi :

- a. Jawatan Pelayaran Negara dengan tugas pokoknya adalah memelihara keselamatan dan keamanan ketertiban di laut sebagaimana dimaksud TZMKO 1939.
- b. Jawatan Pelayaran Ekonomi dengan tugas pokoknya adalah mengatur trafik/lalu lintas pelayaran niaga sebagaimana dimaksud Undang-Undang Kapal Laut No.560 Tahun 1939 berada dibawah Departemen Ekonomi (sekarang Departemen Perdagangan)
- c. Jawatan Pelabuhan dengan tugas pokoknya dibidang jasa konstruksi bangunan pelabuhan sebagaimana dimaksud Peraturan Pelabuhan (Haven Reglemen) berada dibawah Departemen Pekerjaan Umum.

Perubahan ini telah membingungkan, mengingat klasifikasi struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Struktur organisasi Jawatan, adalah pada tingkat kelas yang sama, maka berdasarkan Keppres No. 153 tanggal 10 Juli 1959 struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan laut diadakan perubahan lagi dan ditingkatkan menjadi

Departemen Perhubungan Laut yang dipimpin oleh seorang Menteri yang membawahi :

- a. Jawatan Pelayaran Negara
- b. Jawatan Pelayaran Ekonomi
- c. Jawatan Pelabuhan dan Pengerukan ditambah lagi dengan
- d. Jawatan Perindustrian dan perkapalan

Kemudian berdasarkan Keppres No.268 tanggal 13 Oktober 1959. Jawatan perindustrian dialihkan ke Departemen Perindustrian. Selain Jawatan Perindustrian maka ada satu lagi yang dikeluarkan dari lingkungan Departemen Perhubungan laut yaitu : Dinas Hidrografi dari Jawatan pelayaran dialihkan dan diserahkan ke Jawatan Hidrografi Angkatan laut RI berdasarkan Keputusan Presiden tertanggal 14 Juli 1960 No. 164 (karena dalam keadaan darurat perang) meskipun Peraturan Perundang-undangannya masih tetap pada Jawatan Pelayaran Negara (sekarang Direktorat Jendral Perhubungan Laut).

Untuk mencegah terjadinya tumpang tindih tugas antara sesama instansi penegak hukum dan keamanan di laut maka Kepala Staf Angkatan Laut RI selaku pemegang kuasa pemerintahan Negara di laut, telah mengeluarkan Keputusan No. 3001 tahun 1960 Tentang Penuntun Patroli Sifat Tetap (PPST) yang diperuntukkan bagi kapal-kapal patroli Jawatan Pelayaran, Polisi Perairan serta Bea dan Cukai. PPST ini tidak berjalan sesuai dengan harapan karena instansi-instansi tersebut, tetap menjalankan tugas pokok lembaga induknya masing-masing.

Dilain pihak Menteri perhubungan Laut mulai menghidupkan kembali fungsi pemerintahan Negara di laut dengan membentuk daerah-daerah perwakilan Departemen Perhubungan Laut yang merupakan lanjutan pelaksanaan pemerintahan Negara di daerah pelayaran dan di daerah pelabuhan ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Laut tertanggal 20 Maret 1963 No. kab/3/19 yang kemudian diperkuat dengan Peraturan Presiden No.18 tahun 1964 Tentang Struktur Organisasi Penguasa Pelabuhan

(Port Authority) yang dipimpin oleh seorang Komandan Penguasa Pelabuhan, dan di Daerah Pelayaran dipimpin oleh seorang Kepala Daerah pelayaran.

Tugas kepala Daerah pelayaran mencakup :

Integrasi dan kerjasama operasional antara pejabat Departemen Perhubungan laut yang ditempatkan di daerah dengan instansi-instansi terkait tersusun dalam suatu organisasi perwakilan daerah, yang bertujuan untuk memperlancar lalu lintas angkutan laut agar aman dan lancar.

Menteri Perhubungan Laut telah membentuk Dinas Penjagaan Laut dan Pantai (DPLP) yang berada di bawah Direktorat Navigasi jawatan Pelayaran.

Tidak berselang lama, organisasi Jawatan Pelayaran berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan laut No. Kab.4/2/13 tanggal 28 Januari 1964 dipecah menjadi empat Direktorat yang terdiri dari :

- a. Direktorat navigasi
- b. Direktorat Perkapalan
- c. Direktorat Operasi
- d. Direktorat Telekomunikasi.

Dinas Penjagaan Laut Dan Pantai dijadikan Dinas Khusus di bawah Direktorat Perkapalan. Organisasi Jawatan Pelayaran Ekonomi yang tadinya berada di bawah departemen Perdagangan dialihkan ke Departemen Perhubungan Laut yang kemudian menjadi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Dan Jawatan Pelabuhan yang tadinya berada di bawah Departemen Pekerjaan Umum dialihkan ke Departemen Perhubungan Laut yang kemudian menjadi Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan.

Organisasi ini hanya berjalan selama satu tahun tiga bulan, selanjutnya diadakan perubahan ulang berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. Kab. 4/9/21 tanggal 4 Mei 1965 dimana lapangan kerja Departemen Perhubungan Laut kembali lagi ke Jawatan semula dan ditambah dengan Kantor Urusan Sungai dan Terusan yang kemudian institusi Departemen Perhubungan Laut ditempatkan dibawah MENKO Maritim. Pada masa Menteri Koordinator (Menko) Maritim yang juga merangkap Menteri

Perhubungan Laut (tahun 1963-1966) yang dipimpin oleh Major Jenderal KKO-AL (Ali Sadikin), masalah administrasi pemerintahan Negara di maritim dan penegakan hukum dilaut mulai mendapat perhatian khusus, dimana struktur organisasi Departemen Perhubungan Laut diadakan penyesuaian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan laut tertanggal 28 Januari 1964 No. Kab. 4/2/13 dengan penambahan tiga Pembantu menteri Yaitu:

Pembantu Menteri Urusan Operasi yang membawahi Komando Satuan Operasi (KSATOP) dimana Dinas Penjagaan Laut dan Pabntai dilebur kedalam KOSATOP dan pelaksanaannya didaerah dibentuk Detasemen KOSATOP

Detasemen KOSATOP mempunyai tugas untuk melakukan operasi polisional di laut perairan Indonesia (OPDIL) yang administratifnya berada dibawah Direktorat Navigasi dan operasionalnya berada dibawah Komandan Detasemen, sedangkan komando pengendaliannya berada dibawah Komandan KOSATOP-Pusat. Daerah Pelayaran diseluruh Indonesia dibagi dalam sembilan Daeah Pelayaran yang struktur organisasinya sama dengan Komado Daerah maritim Angkatan Laut Republik Indonesia. Hal ini untuk memudahkan tugas-tugas meliterisasi terhadap Kapal Negara Departemen Perhubungan Laut apabila diperlukan.

- a. **Pembantu Menteri Urusan Administrasi (tidak dibahas)**
Pembantu Menteri
- b. **Urusan Khusus Perusahaan-perusahaan Negara (tidak dibahas)**

Kemudian diadakan pemisahan fungsi pembinaan dan fungsi pelaksanaan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Laut tertanggal 4 Mei 1965 No.Kab4/9/21 dimana fungsi pembinaan berada pada staf Departemen dan fungsi pelaksanaan berada pada komponen-komponen pelaksanaan yang terdiri dari :

- a. **Komponen Organik**
 - 1) Kepala Daerah Pelayaran
 - 2) Deputi Kepala Daerah Pelayaran
 - 3) Penguasa Pelabuhan

- 4) Komando Kesatuan Perasi (KOSATOP)
- 5) Detasemen Kantor Pusat-Departemen Perhubungan laut
- 6) Detasemen Kosatop Daerah Pelayaran I s/d IX
- 7) Perwakilan Departemen Perhubungan Laut di Luar Negeri

Personil pada komponen tersebut pada huruf a angka 1) s/d angka 6) dalam menjalankan tugasnya, dilengkapi dengan pakaian dinas seragam. Dan khusus yang berpangkat perwira, pakaian dinasnya menggunakan Lambang Negara. Instansi Pemerintah Sipil yang diwenangkan berpakaian dinas seragam dengan menggunakan Lambang Negara Garuda Pancasila adalah hanya pada Departemen Dalam Negeri seperti; Menteri, Gubernur, Bupati, Camat, Lurah, dan Kepala Desa dan Departemen Perhubungan Laut seperti; Menteri, Komandan Kosatop, Kepala Daerah Pelayaran, Komandan Detasemen Kosatop, Komandan Penguasa Pelabuhan, Syahbandar, Pandu, Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintah, Nakhoda Kapal Navigasi dan perwira Departemen Perhubungan Laut yang memimpin atas kapal-kapal Daerah*).

*) Kalau dibandingkan dengan struktur organisasi Departemen Dalam Negeri mulai sejak penyerahan kedaulatan boleh dikata sampai sekarang tidak pernah berubah dan perkembangannya sangat pesat karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli yang terdidik dan profesioanl yang sebagian besar adalah keluaran Akademi Pemerintahan Dalam Negeri. Sedangkan Departemen Perhubungan Laut yang sekarang menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada Departemen Perhubungan, tidak memiliki tenaga-tenaga ahli di bidang pemerintahan Negara di laut sehingga fungsi ini terabaikan dan tidak tertangani lagi sebagaimana mestinya.

b. Komponen Organik Khusus (tidak dibahas)

- 1) Biro Pengapalan Indonesia (BIPALINDO).
- 2) Badan Pengendalian lalu Lintas Muatan Antar Pulau (BAPELUMA).

c. Komponen Organik Komersil (pembahasan pada diskusi panel tanggal 4 Juni 2003)

- d. **Komponen Non Organik Komersil yang meliputi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) (pembahasannya tersendiri pada “Diskusi Panel Dan Lokakarya Kemaritiman Nasional 2003 Tentang Manajemen Pemanfaatan Ekonomi Maritim”).**

4. PERIODE 1965 s/d SEKARANG

Menuju Pelaksanaan Tahap Pembangunan

Ditengah masa-masa transisi pada tahun 1966 s/d 1969 diadakan Rapat-Rapat Kerja antara Departemen Perhubungan, Departemen Perdagangan, Departemen Keuangan dan Bank Central yang diselenggarakan pada 13-15 November 1968 telah menghasilkan pokok-pokok kebijaksanaan pemerintah di bidang angkutan laut dan kepelabuhanan untuk disesuaikan dengan TAP MPRS NO.XXIII/MPRS/1966.

Karena vitalnya sektor Perhubungan laut dalam konstelasi perekonomian kepulauan Indonesia, maka instansi-instansi tersebut menyadari perlunya senantiasa memupuk hubungan kerjasama yang serasi dan sebaik-baiknya agar fungsi administrasi niaga/pengusahaan, khusus yang menyangkut pengusahaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan benar-benar dapat menunjang kegiatan perdagangan dan membntu meningkatkan penerimaan Negara.

Pada tahun 1969 terjadi lagi perubahan organisasi secara besar-besaran dimana MENKO Maritim/Departemen Perhubungan dihapus dan diturunkan statusnya menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan ditempatkan dibawah lingkungan Departemen Perhubungan, Kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.U/14/7/14PHB tanggal 1 Juli 1969 disusunlah organisasi dan tata kerja Direktorat Jenderal Perhubungan laut.

Berdasarkan Keputusan Presidenen RI. No.159/M tahun 1969, telah ditetapkan sebagai pimpinan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut ditunjuk Laksamana Muda Haryono Nimpuno (almarhum) yang jasanya sangat besar

dibidang pembangunan perhubungan laut terutama menyangkut pemeliharaan keselamatan dan keamanan Maritim serta perlindungan lingkungan laut dalam mengantisipasi perubahan Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut SOLAS 1960 yang sedang dibahas di London. Peranan perhubungan laut selama dibawah pimpinan beliau perkembangannya sangat pesat seiring dengan pembangunan nasional*).

*)Catatan: Bahwa Perhubungan Laut pada waktu dipimpin oleh mayor Jenderal KKO ALI SADIKIN telah berhasil mengembalikan kewibawaan pemerintahan Negara di Laut/Maritim dan Laksamana Muda HARYONO NIMPUNO (Almarhum) berhasil mengangkat nama baik Pemerintah Indonesia dimata Internasional dan disamping itu juga beliau berhasil menerjemahkan berbagai peraturan perundang-undangan pelayaran/maritim yang masih berbahasa Belanda ke bahasa Indonesia, mengingat pejabat-pejabat yang mengerti bahasa Belanda sudah semakin langka dan banyak yang sudah pensiun. Hal ini diperlukan karena beliau memahami, bahwa sejak Indonesia merdeka, pendidikan perundang-undangan maritim, administrasi maritim, manajemen maritim dan penegakan hukum di laut/maritim tidak diajarkan disekolah-sekolah maritim, termasuk sekolah milik Perhubungan Laut seperti Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) Ancol Jakarta.

Oleh karena itu beliau menginstruksikan untuk segera diadakan kursus-kursus kesyahbandaran dan latihan keterampilan SAR dan penegakan hukum di laut sebagai titik awal menuju pada tingkat pendidikan formal. Ternyata cita-cita beliau kandas di tengah jalan karena Pusdiklat Perhubungan Laut beserta UPT nya hanya terfokus pada pendidikan Ilmu Pelayaran untuk kepentingan operator kapal saja.

Kedua pimpinan tersebut sebenarnya telah meletakkan pondasi yang kuat dalam pembangunan Negara maritim kedepan tapi sangat disayangkan para penerusnya hanya terperangkap dibidang teknis angkutan laut dan kepelabuhanan serta perizinan saja sehingga fungsi administrasi

pemerintahan Negara dilaut/maritime dan penegakan hukum di laut/maritim yang menjadi tanggung jawab perhubungan laut terabaikan.

Hal ini dari semula sudah dapat diduga karena sejak Djawatan Oeroesan Laoet RI didirikan di Jojakarta tahun 1946 sampai dengan sekarang menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sama sekali tidak terpikirkan untuk pengadaan SDM dibidang Administrasi Pemerintahan Negara Di Laut/Maritim dan Penegakan Hukum di laut yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah menjadi tanggung jawab lembaga ini.

Keadaan ini semakin buruk dengan tidak tersedianya lembaga pendidikan formal yang dimaksud sehingga fungsi administrasi pemerintahan di laut/maritim dan penegakan hukum di laut/maritim tidak berjalan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Sehingga dengan munculnya banyak instansi penegakan hukum di laut dengan kapal patrolinya masing-masing di laut, membuat bingung dan meresahkan para perusahaan pelayaran selaku pemakai/pengguna jasa maritim.

Untuk menghindari hal-hal tersebut diatas, maka pada tahun 1972 telah diadakan koordinasi kerjasama antara instansi penegakan hukum di laut, dengan membentuk badan koordinasi bersama antara Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Kejaksaan Agung No.KEP/D/45/XII/1972,SK.901/M/1972, Kep.779/MK/III/12/1972,JS.8/72/1dan KEP/JA/12/1972 tanggal 12 Desember 1972 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut (Keputusan Bersama ini telah diperbaharui dengan Peraturan Presiden RI No.81 Tahun 2005 yang ternyata perlu disempurnakan lagi karena tidak sesuai dengan Undang Undang RI No.6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia).

Dalam pelaksanaannya ternyata badan ini tidak berjalan sesuai yang diharapkan, karena masing-masing instansi masih tetap dengan pola lama yaitu melakukan patroli laut sendiri-sendiri, dan semua beranggapan bahwa

BAKOKAMLA yang ada sekarang dinilai tidak berhasil dalam mengkoordinir pengawasan dan pengamanan perairan Indonesia sehingga perlu dibentuk wadah baru.

Dalam upaya mencari jalan keluar, maka Departemen Pertahanan Keamanan pada tahun 1976 telah mengadakan Loka Karya di Jakarta dengan tema “Koordinasi Keamanan Di Laut” yang diikuti oleh semua instansi terkait. Ternyata Loka Karya tersebut tidak berhasil mendapatkan jalan keluar karena masing-masing instansi tetap bertahan dengan pola lama.

Kemudian pada tahun 1978 Departemen Pertahanan Keamanan mengadakan lagi Loka Karya yang kedua kali dengan Tema “Pengimplementasian wawasan Nusantara” dengan Sub Tema “ Penegakan Hukum Di Laut yang juga diikuti oleh berbagai instansi terkait.

Dimana Kejaksaan Agung RI berpendapat Tentang Penegakan Hukum Di Laut antara lain Beliau menjelaskan bahwa Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai adalah sebenarnya penjembaran dari Gouvernements Marine dahulu serta dasar-dasar hukum tugasnya diatur dalam suatu surat keputusan oleh Inspektur Kepala, Kepala Dinas Pelayaran tanggal 27 Nopember 1936 No.1246G dan disetujui dengan keputusan Komandan Angkatan Laut HB tanggal 20 Pebruari 1937 No.Sch 233/1/1.

Yang tugas pokoknya adalah sebagai berikut :

- a. Mengangkut pegawai negeri, para perwira dan orang-orang dalam dinas pemerintah maupun barang dan harta pemerintah.
- b. Menjalankan tugas kepolisian diperairan teritorial.
- c. Pekerjaan lain yang perlu untuk menjalankan suatu pemerintahan dengan baik dan tegas yang menurut suatu dasar ketentuan perlu dilaksanakan secara tepat dan hemat oleh kapal-kapal armada pemerintah.

Disamping itu mempunyai tugas seperti :

- 1) mencegah pencurian ikan
- 2) Mencegah penyelundupan
- 3) Mencegah timbulnya penyakit menular

- 4) Mencegah tindakan-tindakan yang dapat merugikan keuangan Negara.
- 5) Mencegah pembajakan di laut
- 6) Mencegah pemasukan candu dan kokain

Disamping tugas-tugas tersebut diatas, terdapat juga tugas pengamanan terhadap rambu-rambu di laut dan navigasi serta bertugas sebagai penyidik perkara-perkara pelanggaran yang terdapat dalam Teritoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie 1939.

Pada tahun 1974 pemerintah mengeluarkan Keppres No. 44 dan 45 yang menetapkan KPLP menjadi suatu Direktorat dilingkungan Kementerian Perhubungan yang mempunyai tugas pokok melakukan kegiatan-kegiatan operasional di bidang penjagaan laut dan pantai dan sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban dilingkungannya. Pada tahun 1974 Direktorat Jenderal perhubungan Laut dan bantuan SAR laut dalam rangka menunjang perkembangan laut. Disamping ketiga alat penegakan hukum di laut seperti TNI-AL, KPLP, Bea dan Cukai maka kita jumpai alat penegakan hukum lainnya yaitu polisi Perairan dan Udara (AIRUD). Sebagai alat penegakan hukum di laut yang terakhir ini harus mencari dasar hukum yang lebih kuat lagi untuk dapat menunaikan tugasnya di laut. Loka Karya inipun tidak berhasil mencari jalan keluar.

Pembentukan KPLP berdasarkan Keppres No.44 dan 45 tahun 1974 untuk mengantisipasi tuntutan IMO sebagaimana yang dimaksudkan Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa di Laut tahun 1974 Chapter V Regulation 15 mengenai kewajiban setiap pemerintah penandatanganan untuk membentuk Penjagaan pantai. Konvensi ini kemudian diratifikasi berdasarkan Keppres No.65 tahun 1980.

Kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.18 tahun 1989 dibentuklah Armada Penjagaan laut Dan Pantai (APLP).

Institusi ini mempunyai tugas pokok melaksanakan pengamanan keselamatan maritim, perlindungan lingkungan laut dan penegakan hukum di laut/maritim.

Dalam menjalankan tugas pokok tersebut, Armada PLP mempunyai fungsi :

- a. Melakukan operasi pengamanan di perairan laut dan pantai (dalam rangka pemeliharaan keselamatan maritim dan perlindungan laut).
- b. Melakukan penertiban dan pengaman lalu lintas kapal di perairan laut dan pantai.
- c. Melakukan pengamanan sarana Bantu Navigasi.
- d. Melakukan pengamanan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut.
- e. Melakukan penertiban dan pengamanan instalasi eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut.
- f. Melakukan penanggulangan kebakaran dan bantuan SAR di perairan laut dan pantai.
- g. Melakukan pengamanan dan penertiban diluar perairan pelabuhan
- h. Melakukan pengusutan dan penyidikan terhadap tindak pidana di laut / maritim
- i. Melakukan urusan logistic dan material
- j. Melakukan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian dan keuangan
- k. Melakukan koordinasi kerjasama dengan instansi terkait.
- l. Melakukan pembinaan terhadap masyarakat pesisir pantai.
- m. Melakukan latihan bersama dengan Coast Guard luar negeri (Filipina, Jepang, Amerika dll).

Memperhatikan lingkup tugas dan fungsi Armada PLP yang begitu luas dengan tanggung jawabnya yang begitu besar, sangat mustahil Armada PLP dapat melaksanakan tugas dan fungsi dengan baik kalau struktur organisasi ini hanya dibawah lingkungan Direktorat KPLP saja (sekarang Direktorat Penjagaan Dan Penyelamatan)**.

** Organisasi Armada Penjagaan laut dan Pantai yang baru berjalan 13 tahun telah dinyatakan tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan

organisasi baru dengan nama Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.65 tahun 2002.

Tugas dan fungsi pemeliharaan ketertiban dan keamanan keselamatan maritim dan perlindungan laut termasuk teroris di laut di Amerika Serikat berdasarkan Maritime Transportation and Security Act 2002 ditangani oleh US Coast Guard yang taktis operasionalnya berada dibawah Presiden dan teknis administratif berada pada Departemen Home Land Security (perbandingan ini diambil mengingat tugas dan fungsi organisasi US Coast Guard tersebut mempunyai kesamaan dengan tugas dan fungsi Gouvenements marine pada Zaman Hindia Belanda yang sudah dibubarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1949).

Sejak penyerahan kedaulatan pada tahun 1949, system administrasi pemerintahan Negara di laut (administrasi Negara) tidak tertangani dengan baik karena system ini telah dirubah ke system pelayaran yang bersifat ekonomi (administrasi niaga) dengan pembentukan organisasi Departemen Pelayaran RI. Tugas dan fungsi Departemen ini terfokus pada bidang angkutan laut dan kepelabuhanan serta perizinan saja yang tidak memerlukan pendidikan formal.

Disamping itu juga struktur organisasi Departemen pelayaran sering berubah-ubah sehingga menjadikan organisasi ini tidak stabil dan telah memberikan dampak negatif terhadap pelaksanaan tugas di lapangan terutama yang menyangkut fungsi administrasi pemerintahan Negara di laut, dikapal dan di pelabuhan yang sudah semakin tidak jelas sehingga menimbulkan keresahan dan membingungkan masyarakat pengguna/pemakai jasa maritim baik nasional maupun internasional.

Hal ini disebabkan banyaknya kapal-kapal yang ditangkap dan ditahan oleh berbagai instansi penegakan hukum di laut dan penyelesaian perkaranya sebagian besar tanpa melalui proses hukum yang berlaku sehingga sangat merugikan pemilik kapal dan konsumen.

Masalah ini juga telah dikeluhkan oleh Ketua Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia (INSA)-Pusat kepada Bapak Menteri Perhubungan pada Rapat Umum INSA seluruh Indonesia di Hotel Millenium Kebon Sirih Jakarta pada Bulan Maret 2002 yang secara spontan dan terang-terangan menyatakan antara lain bahwa Biro Hukum Departemen Perhubungan tidak berfungsi dan meminta agar pemerintah segera membentuk **COAST GUARD** di Indonesia sebagai institusi yang bertanggung jawab dibidang penegakan hukum dilaut.

Ketidaknyamanan yang terjadi diperairan Indonesia juga telah dilansir oleh mass media nasional maupun internasional akhir-akhir ini yang menyatakan bahwa perairan Indonesia adalah perairan yang paling tidak aman di seluruh dunia (Black Area).

Hal ini tidak bisa dibiarkan berlarut-larut karena akan merugikan nama baik Indonesia di mata Internasional.

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB V

DASAR HUKUM PENJAGA LAUT DAN PANTAI

(SEA AND COAST GUARD)

Pelaksanaan tugas dan fungsi *Sea and Cost Guard*, memiliki beberapa landasan yuridis, baik ketentuan yang berkaitan langsung maupun yang tidak langsung dengan pengaturan Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea and Coast Guard*). Landasan hukum yang akan dikemukakan di sini adalah mencakup uraian dasar-dasar konstitusional dan operasional.

1. Legalitas Nasional

- a. Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 beserta Amandemennya.

UUD 1945 merupakan sumber hukum dasar bagi setiap perundang-undangan di bawahnya. Oleh karena itu dasar hukum pertama yang menjadi landasan konstitusional pelaksanaan tugas dan fungsi maupun organisasi Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah Undang-undang Dasar 1945 beserta amandemennya.

Dasar hukum yang dapat dijadikan landasan konstitusional untuk pelaksanaan tugas dan fungsi Penjagaan Laut Dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) dimulai dari :

- 1) Pasal 1 ayat (3) Bab I Amandemen Ketiga UUD 1945 yang menegaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Artinya bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan (*machtsstaat*) dan pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi (hukum dasar), bukan absolutisme (kekuasaan yang tidak terbatas). Sebagai konsekwensi logis dari pasal tersebut, ada 3 (tiga) perinsip dasar yang wajib dijunjung oleh setiap warga negara yaitu supremasi hukum, kesetaraan dihadapan hukum dan penegakan hukum dengan cara-cara yang tidak bertentangan dengan hukum.

- 2) Pasal 1 ayat (1) BAB I Undang-Undang Dasar 1945 adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik (abstrak) dan kedaulatan sebagaimana dimaksud ayat (2) adalah di tangan rakyat (mengandung isi pokok pikiran kedaulatan rakyat).
- b. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim (Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie) Sbl 1939 Nomor 22
- Ordonansi ini ditetapkan pada masa penjajahan Belanda, namun sampai saat ini belum dicabut dan beberapa pasal masih merupakan landasan hukum bagi pelaksanaan tugas dan fungsi penjagaan laut dan pantai di wilayah perairan Republik Indonesia, terutama yang berkaitan dengan pasal 13, 14 dan 15.

Didalam pasal 13 ayat (1) berbunyi “Penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ordonansi ini, dibebankan kepada Panglima Angkatan Laut di Surabaya, komandan-komandan kapal perang Republik Indonesia dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut, nahkoda-nahkoda kapal-kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, orang-orang yang ada dibawah perintah panglima-panglima, komandan-komandan, nahkoda-nahkoda ini, yang untuk itu diberi surat perintah dari mereka, perwira-perwira Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang disertai pimpinan atas kapal-kapal daerah, syahbandar-syahbandar dan pejabat-pejabat yang bertugas seperti pandu-pandu, demikian pula juragan-juragan kapal-kapal daerah dan selanjutnya orang-orang yang ditunjuk oleh Kepala Staf Angkatan Laut.

Pasal 13 ayat (2) berbunyi : Sejauh hal demikian diperlukan untuk menjamin pemasukan bea-bea negara, pejabat-pejabat bea cukai juga disertai tugas dengan penegakan dan pengawasan.

Pasal 14 berbunyi : Selain dari orang-orang yang pada umumnya, ditugaskan dengan pengusutan-pengusutan tindak-tindak pidana, maka orang-orang yang disebut dalam pasal terdahulu berwenang untuk

mengusut tindak-tindak pidana yang ditetapkan dengan atau berdasarkan ordonansi ini, demikian pula pelanggaran-pelanggaran dari ketentuan dengan pemasukan, pengeluaran, dan pengangkutan melalui laut, dan tindak-tindak pidanan yang diuraikan dalam pasal 167 dan 168, sejauh pasal-pasal ini mengenai memasuki dengan melawan hukum kapal-kapal stasion pandu, kapal-kapal suar dan bangunan-bangunan mercusuar dan pantai, pasal 196 sampai 199, 324 sampai dengan 438 sampai dengan 443, 447 sampai dengan 451, 473 dan 564 sampai dengan 566 dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Pasal 15 ayat (1) berbunyi : orang-orang yang ditugaskan dengan pengusutan tindak-tindak pidana dimaksud dalam pasal terdahulu, dengan memperhatikan yang ditetapkan dalam pasal 17, berwenang untuk menahan dan memeriksa kapal-kapal dan alat-alat penyeberang yang pelayar-pelayarannya disangka melakukan atau mempersiapkan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan aturan-aturan yang ditetapkan dengan atau berdasarkan ordonansi ini, ataupun pelanggaran-pelanggaran dan kejahatan-kejahatan dimaksud dalam pasal terdahulu. Sejauh menyangkut juragan-juragan kapal-kapal daerah wewenang ini terbatas pada kapal-kapal nelayan dan alat-alat penyeberang berukuran kurang dari 100 meter kubik isi kotor.

Pasal 15 ayat (2) berbunyi : Mereka dapat menuntut, supaya kepada mereka diperlihatkan surat-surat kapal, untuk meyakinkan diri mengenai kebangsaan kapal, pemilik kapal, tempat di mana kapal didaftarkan dan keterangan-keterangan lain yang dapat berguna bagi pemeriksaan.

Pasal 15 ayat (3) berbunyi : Mereka berwenag untuk menyita benda-benda dalamnya termasuk kapal-kapal atau alat-alat penyeberang dengan mana atau dengan bantuan mana, menurut sangkaan, telah dilakukan tindak pidana, demikianpula benda-benda yang menurut sangkaan telah diperolehdengan jalan tndak pidana.

c. Peraturan perundang-undangan yang terkait antara lain:

Perundang-undangan yang serupa, yang terkait baik secara langsung maupun tidak langsung dengan kegiatan penegakan hukum dan keamanan di laut, adalah sebagai berikut:

- 1) Peraturan Bandar 1925 Tentang Ketertiban dan Kemanan di Pelabuhan dan Bandar.
- 2) Peraturan Pelayaran 1936.
- 3) Keputusan Pemerintah No. 43 tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tindak Pidana di Laut.
- 4) UU No. 11 tahun 1967 tentang Ketentuan Dasar Pokok-Pokok Pertambangan.
- 5) UU No. 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi.
- 6) UU No. 31 tahun 2004 tentang Perikanan.
- 7) UU No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI.
- 8) UU No. 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.
- 9) UU No. 1 tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia.
- 10) UU No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
- 11) UU No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS.
- 12) UU No. 9 tahun 1992 tentang Keimigrasian.
- 13) UU No. 16 tahun 1992 tentang Karantina Ternak, Ikan, dan Tanaman.
- 14) UU No. 17 tahun 2006 tentang perubahan atas UU No. tentang Kepabeanan.
- 15) UU No. 6 tahun 1006 tentang Perairan Indonesia.
- 16) UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.
- 17) UU No. 5 tahun 1960 tentang Ketentuan Dasar Pokok-Pokok Agraria.
- 18) UU No. 5 tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya.
- 19) UU No. 9 tahun 1990 tentang Kepariwisataaan.
- 20) UU No. 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.
- 21) UU No. 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.
- 22) UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-undang ini ditetapkan pada tahun 2008, dan merupakan perundang-undangan terbaru yang secara tegas mengatur tugas dan fungsi serta pembentukan lembaga *Sea and Coast Guard* Indonesia.

2. Legalitas Internasional

Beberapa peraturan-peraturan Internasional terkait dengan penegakan hukum dan keamanan di laut, yang telah diratifikasi oleh Indonesia adalah sebagai berikut:

a. UNCLOS 1982

Kodifikasi ketentuan-ketentuan hukum di laut lepas dan hak lintas damai laut internasional, merupakan pengembangan hukum laut yang sudah ada, misalnya mengenai ketentuan lebar laut teritorial menjadi maksimum 12 mil laut dengan kriteria landas kontinen, dan selain itu juga memuat mengenai rezim-rezim hukum baru, seperti azas negara kepulauan, zona ekonomi eksklusif, dan penambangan di dasar laut Internasional.

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang hukum laut ini mengatur pula rezim-rezim hukum : Laut Teritorial dan Zona Tambahan; Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional; Zona Ekonomi Eksklusif; Landas Kontinen; Laut Lepas; Rejim Pulau; Rejim Laut Tertutup/ setengah tertutup; Rejim akses negara tidak berpantai ke dan dari laut serta kebebasan transit; Kawasan Dasar Laut Internasional; Perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut; Penelitian ilmiah kelautan; Pengembangan dan alih teknologi; Penyelesaian sengketa; Ketentuan penutup.

b. SOLAS 74

Salah satu konvensi internasional yang sangat terkait dengan keselamatan maritim adalah konvensi internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (*SOLAS*). Konvensi ini juga adalah yang tertua, versi pertama telah diadopsi pada konferensi yang diadakan di London tahun 1914. Sejak itu, telah ada empat konvensi *Solas* : yang kedua diadopsi tahun 1929 yang

mulai diberlakukan tahun 1933, yang ke tiga diadopsi tahun 1948 dan diberlakukan tahun 1952, kemudian yang keempat diadopsi tahun 1960 (atas bantuan *IMO*) dan mulai berlaku tahun 1965. Selanjutnya versi terakhir yang berlaku sejak 1980 adalah Solas yang diadopsi tahun 1974. Konvensi Solas telah mencakup banyak aspek keselamatan laut.

Sasaran utama Solas Convention adalah untuk menetapkan standar minimum konstruksi, peralatan dan operasional kapal agar kompatibel dengan keselamatan yang dicita-citakan terhadap kapal tersebut. Flag state bertanggungjawab untuk meyakinkan bahwa kapal dibawah benderanya comply dengan persyaratan yang telah ditetapkan, dan dibuktikan dengan sertifikat yang membuktikan bahwa semua telah sesuai. Pengawasan (control) oleh pemerintah (contracting government) juga dimungkinkan dalam rangka untuk memeriksa kapal negara lain jika ditemukan indikasi kapal dan peralatannya tidak comply dengan persyaratan konvensi, prosedur ini dikenal sebagai port state control. Konvensi Solas yang terakhir mencakup pasal-pasal mengenai kewajiban umum, prosedur amandemen, dst. kemudian ditambahkan dengan annex yang selanjutnya dibagi menjadi 12 bab yaitu : Bab I – Ketentuan Umum (general provision) di mana selain dalam menyatakan bahwa kapal memenuhi persyaratan konvensi, juga mencakup ketentuan mengenai pengawasan kapal di pelabuhan pemerintah lain (other contracting government); Bab II-1 – Konstruksi, Subdivisi dan stabilitas, instalasi listrik; Bab II-2– Perlindungan, Pendeteksian dan Pemadaman Kebakaran; Bab III –Alat-alat keselamatan; BabIV–Radio komunikasi; BabV–Keselamatan navigasi; BabVI –Angkutan Barang; Bab VII – Angkutan Barang berbahaya; BabVIII–Kapal Nuklir; BabIX–Manajemen keselamatan pengoperasian kapal; BabX–Keselamatan kapal kecepatan tinggi; BabXI-1– Ketentuan khusus untuk keselamatan maritime; Bab XI-2–Ketentuan khusus untuk keselamatan maritime;

Bab ini diadopsi tahun 2002 dan berlaku mulai 1 Juli 2004. Regulasi XI-2/3 dari bab baru ini merupakan gambaran tentang International Ship

and Port Facilities Security Code (ISPS Code). Part A code ini merupakan mandatory dan part B berisi guidance tentang bagaimana agar dapat comply dengan persyaratan wajib (mandatory requirement). Regulasi ini mensyaratkan pemerintah untuk menetapkan tingkat keamanan (security level) dan peraturan tentang informasi security level kepada kapal bendera negaranya. Sebelum memasuki pelabuhan, atau selama di pelabuhan, dalam wilayah teritori Contracting Government kapal harus comply dengan persyaratan security level yang ditetapkan oleh pemerintah tersebut, jika security level-nya lebih tinggi dari security level yang ditetapkan oleh pemerintah terhadap kapal tersebut.

Regulasi XI-2/8 memperkuat peran nakhoda dalam melakukan profesionalitasnya dalam mengambil keputusan yang diperlukan untuk mempertahankan keamanan kapalnya. Dengan kata lain bahwa tidak akan mendapatkan hambatan dari perusahaan, pencharter, atau orang lain yang respek dengan hal ini.

Regulasi XI-2/5 mensyaratkan semua kapal untuk menyediakan sistem alarm pengaman (security alert system) selambat-lambatnya sampai tahun 2006. Jika kapal berlayar, maka ship-to-shore security alert akan bekerja dan otoritas pelabuhan yang ditunjuk pemerintah akan mengetahui hal ini sehingga dapat mengidentifikasi kapal tersebut, lokasinya dan dapat mengetahui apakah keamanan kapal sudah sesuai atau tidak. Security alert system dapat dilakukan dari navigation bridge dan sekurang-kurangnya dari tempat lain dikapal tersebut.

Regulasi XI-2/6 menetapkan persyaratan bagi fasilitas pelabuhan, sebagai petunjuk bagi pemerintah untuk mengkaji tingkat keamanan fasilitas pelabuhan dan port facility security plans telah dikembangkan, dilaksanakan dan direview sesuai dengan ISPS Code.

Regulasi lain dalam bab ini adalah laporan kepada IMO, pengawasan kapal di pelabuhan (termasuk delay, detention, larangan bergerak di

pelabuhan atau mengeluarkan kapal dari pelabuhan), dan tanggungjawab perusahaan.

Bab XII – Ketentuan khusus untuk keselamatan kapal curah.

Bab ini mencakup persyaratan struktur kapal curah dengan panjang lebih dari 150 meter.

c. *ISPS CODE*

Amandemen *SOLAS 1974* menyebabkan terjadinya perubahan yang esensial pada *SOLAS 1974*. *SOLAS* tidak hanya berisikan masalah keselamatan jiwa di laut, melainkan juga memberi perhatian yang serius pada bidang keamanan pelayaran. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang dikenal dengan *International Ship and Port Security Code (ISPS Code)*. *ISPS Code* merupakan peraturan internasional mengenai keamanan kapal dan pelabuhan/fasilitas pelabuhan. Bagian dari Koda Internasional ini, berisi ketentuan wajib yang acuannya telah dibuat dalam *Chapter XI-2* Konvensi Internasional tentang Keselamatan jiwa di laut.

<http://www.bakortamla.go.id>

BAB VI
PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN
DI LAUT/PELAYARAN DAN PERLINDUNGAN
LINGKUNGAN MARITIM

1. INSTANSI TERKAIT DAN KEWENANGANNYA

Dewasa ini, penegakan hukum dan keamanan di laut dan pantai serta pelabuhan nasional dilakukan oleh berbagai instansi yaitu :

- a. TNI Angkatan Laut, yang bertugas menjaga keamanan teritorial kedaulatan wilayah NKRI di laut dari ancaman negara asing;
- b. POLRI (Polisi Perairan), yang melakukan penyidikan terhadap kejahatan di wilayah perairan Hukum Indonesia;
- c. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (P2), yang bertugas mengawasi pelanggaran lalu lintas barang impor/ekspor (penyelundupan);
- d. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP) bertugas sebagai penjaga pantai dan penegakan hukum di laut;
- e. Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP), bertugas sebagai pengaman kekayaan laut dan perikanan.
- f. Departemen ESDM, bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan.
- g. Departemen Kebudayaan dan pariwisata, bertugas mengawasi benda cagar budaya serta pengamanann terhadap keselamatan wisatawan kelestarian dan mutu lingkungan.
- h. Departemen Hukum, HAM, dan Perundang-Undangan, bertugas pengawas, penyelenggara keimigrasian dan penyidikan tindak pidana keimigrasian.
- i. Kejaksaan bertugas untuk penyidikan mengenai tindak pidana yang terjadi di wilayah seluruh Indonesia.
- j. Departemen Pertanian, bertugas untuk pengamanan karantina hewan, ikan, dan tumbuhan.
- k. Kementrian Lingkungan hidup bertugas dibidang lingkungan hidup.

- l. Departemen Kehutanan, bertugas pengamanan terhadap *illegal logging*.
- m. Departemen Kesehatan, bertugas melakukan pengawasan/pemeriksaan kesehatan di kapal meliputi awak kapal, penumpang, barang, dan muatan.
- n. Departemen Dalam Negeri (Pemda) berkaitan dengan pelaksanaan otonomi daerah.

Masing-masing instansi dalam menjalankan tugas dan fungsi, kewenangan dan prosedur kerjanya, memiliki landasan peraturan perundangan yang berbeda dan tunduk pada instansi induknya.

Secara rinci, landasan hukum pelaksanaan tugas dan fungsi serta kewenangan lembaga-lembaga penegakan hukum dan keamanan di laut dapat dilihat pada **Tabel 3.1**.

2. BAKORKAMLA

Melihat banyaknya instansi yang melaksanakan tugas dan fungsi di dalam penegakan hukum di laut dan pantai, maka Pemerintah melakukan penataan terhadap pengamanan perairan, melalui Peraturan Presiden Nomor 81 tahun 2005, dengan membentuk BAKORKAMLA (Badan Koordinasi Keamanan Laut). Badan ini memiliki tugas dan fungsi mengkoordinasikan berbagai instansi yang mempunyai tugas dan fungsi pengamanan wilayah laut dan pantai dimana Koordinator/Komandannya adalah Menkopolkam dan Pelaksana Harian Perwira Tinggi dari POLRI.

Unsur-unsur yang dikoordinasikan meliputi:

- a. Polisi Perairan & Udara;
- b. Perhubungan Laut (KPLP & Navigasi);
- c. Bea & Cukai;
- d. Kapal Patroli TNI-AL;
- e. Lain-lain institusi yang memiliki & mengoperasikan kapal, yaitu Departemen Kelautan dan Perikanan.

Secara organisasi koordinasi di atas tertuang dalam struktur organisasi sebagai berikut :

Susunan keanggotaan BAKORKAMLA terdiri dari :

A. Ketua : Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan

B. Anggota : 1. Menteri Luar Negeri
2. Menteri Dalam Negeri
3. Menteri Pertahanan
4. Menteri Hukum dan HAM
5. Menteri Keuangan
6. Menteri Perhubungan
7. Menteri Kelautan dan Perikanan
8. Jaksa Agung Republik Indonesia
9. Panglima Tentara Republik Indonesia
10. Kepala Kepolisian Negara RI
11. Kepala Badan Inteljen Negara
12. Kepala Staf TNI – Angkatan Laut

C. Sekretaris : Kepala Pelaksana Harian BAKORKAMLA.
Merangkap Anggota.

D. Pelaksanaan Harian Bakorkamla terdiri atas :

1. Tim Koordinasi Keamanan Laut (Ex Office Eselon 1 mewakili anggota BAKORKAMLA)
2. Sekretaris Pelaksanaan Harian
3. Pusat Penyiapan Kebijakan Keamanan Laut
4. Pusat Koordinasi Operasi Keamanan Laut
5. Pusat Informasi, Hukum dan Kerja Sama Keamanan Laut.
6. Satuan Tugas Koordinasi Keamanan Laut (ad hoc)

3. PELAKSANAAN PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN DI LAUT/PELAYARAN SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

Multi instansi dengan multi fungsi berkaitan dengan **Pelaksanaan Penegakan Hukum Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Serta Perlindungan Lingkungan Maritim**, saat ini sebagai cerminan kondisi dan keadaan permasalahan di laut Indonesia, stake holder atau pihak-pihak yang terkait langsung dalam memanfaatkan sarana laut dalam kegiatan transportasinya harus mengalami tekanan pelaksanaan penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut yang serba membingungkan tidak ada kejelasan yang pasti, karena semua pihak berhak melakukan tugas penegakan hukum di laut, sehingga para stake holder yang merasakan dampak negatif atas usaha yang diembannya di bidang transportasi laut.

a. Permasalahan Penegakan Hukum Di laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim :

1) Dari Aspek Kewenangan

Lebih lanjut dapat diidentifikasi permasalahan tumpang tindih kewenangan antar instansi dalam penegakan hukum di laut (Tabel 3.1), sebagai berikut:

- a) Masalah kejelasan yang mengatur kewenangan penegakan hukum di laut dan pantai oleh instansi/pejabat pemerintah yang bertanggung jawab dibidang administrasi pemerintahan Negara termasuk ketertiban dan keamanan keselamatan maritim (penegakan hukum) di Pelabuhan/ Bandar, di laut dan di kapal.
- b) Pengawas perikanan dilakukan oleh PPNS perikanan, TNI AL dan POLRI. (Pasal 69 ayat 2 , UU 31/2004).
- c) Pengawasan dan atau pengendalain terhadap pelaksanaan pengelolaan kawasan pesisir (laut yang berbatasan dengan daratan meliputi perairan sejauh 12 mil laut diukur dari garis pantai, perairan yang menghubungkan pantai dan pulau, teluk,

perairan dangkal, rawa payau dan laguna) dilakukan melalui patroli di kawasan pesisir oleh POLRI, PPNS dan pemda.

- d) Penyidik konservasi SDA hayati dan ekosistem dilakukan oleh POLRI dan PPNS Dephut, KLH, dan DKP, dilakukan di seluruh wilayah Indonesia, termasuk wilayah perairan Indonesia.
- e) Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah seluruh kepulauan Indonesia, tanah di bawah perairan Indonesia dan paparan benua kepulauan Indonesia. Eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut diawasi oleh TNI AL, POLRI, ESDM, DKP, KLH, Pemda.
- f) Wewenang sebagai penyidik dalam kegiatan minyak dan gas bumi dilakukan oleh POLRI dan PPNS. Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah seluruh wilayah daratan, perairan, dan landas kontinen Indonesia.
- g) ZEE Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah dibawahnya dan air diatasnya dengan batas terluar 200 mil laut diukur dari garis pangkal mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia. Pengawasan ZEE saat ini dilakukan oleh TNI AL.
- h) Kepolisian Negara RI dalam melaksanakan peran dan fungsi kepolisian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan 5 meliputi seluruh wilayah negara RI. Artinya pelaksanaan tugas-tugas kepolisian meliputi wilayah laut dan pantai, termasuk ZEE Indonesia, sesuai dengan UU No.02/2002 tentang Kepolisian Negara.
- i) Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan dan ruang udara diatasnya, serta tempat-

tempat tertentu di ZEE dan landas kontinen yang didalamnya berlaku UU ini (Pasal 1 butir 2 UU No.17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan)

- a)) Kawasan pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, banda udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Pasal 1 ayat 3 UU No.17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan
- b)) Pejabat Bea Cukai melakukan patroli untuk pengawasan sarana pengangkut barang (Pasal 75 ayat 1 UU No.17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan).
- c)) Pejabat Bea Cukai dapat meminta bantuan angkatan bersenjata dan/atau instansi lainnya (Pasal 76 ayat 1 UU No.17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan).
- j) Pengawasan hutan, seperti kasus *illegal logging* dilakukan oleh POLRI dan PPNS Dephut, Bea cukai.
- k) Wewenang dan tanggung jawab penangkalan terhadap orang asing dilakukan oleh Menteri, sepanjang menyangkut urusan keimigrasian; Jaksa agung, sepanjang menyangkut pelaksanaan ketentuan Pasal 32 huruf g UU No.5 tahun 1991 tentang Kejaksaan RI; Panglima ABRI, sepanjang menyangkut pemeliharaan dan penegakan keamanan Negara RI (Pasal 15 ayat1UU No.09/1992 tentang Imigrasi)
- l) Tempat pemasukan dan tempat pengeluaran adalah pelabuhan laut, pelabuhan sungai, pelabuhan penyeberangan, Bandar udara, kantor pos, pos perbatasan dengan negara lain dan tempat lain yang dianggap perlu, yang ditetapkan sebagai tempat untuk

memasukkan dan/atau mengeluarkan media pembawa hama dan penyakit hewan, hama dan penyakit ikan atau organisme pengganggu tumbuhan. Penyidikan terhadap karantina dilakukan oleh PPNS Badan Karantina (Departemen Pertanian) dan POLRI (UU No. 16/1992 tentang Karantina Hewan, Ikan & Tumbuhan Pasal 30, Pasal 1 butir 12)

- m) Daerah juga melakukan pengawasan terhadap eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di laut. Dalam hal eskplorasi dan eskploitasi kekayaan alam di laut diawasi oleh TNI AL, POLRI, ESDM, DKP, KLH.
- n) Pengawasan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistem dilakukan oleh POLRI, DKP, Dephut dan Pemda.
- o) Batasan Wilayah Kerja
- p) Terdapat batasan hak dan kewajiban suatu negara pada suatu wilayah perairan yang terkait langsung dengan batasan kelembagaan penyelenggara penegakan hukum agar sah dengan hukum nasional dan internasional.

2) **Dari Aspek Kelembagaan**

Beberapa permasalahan yang berkaitan dengan kelembagaan Penegakan Hukum dan Keamanan di laut dan pantai ditemukan sebagai berikut :

a) **BAKORKAMLA**

Meskipun telah dibentuk Badan Koordinasi Kemanan Laut, namun penegakan hukum dan keamanan laut belum dapat menunjukkan hasil yang optimal. Hal ini disebabkan beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Masing-masing unsur tetap berada dalam organisasi institusi induknya;
- 2) Sistem penganggaran tergantung kepada instansi induknya sehingga amat sulit diprogramkan dalam kegiatan-kegiatan

tertentu yang menjadi satu kesatuan program dari Bakorkamla;

- 3) Titik berat pelaksanaan tugas, fungsi, wewenang dan tanggung jawabnya mengacu kepada tugas dan wewenang dari instansi induknya;
- 4) Terdapat keaneka ragaman sistem dan prosedur (tidak seragam);
- 5) Membingungkan masyarakat dalam upaya pemerintah tentang penegakan hukum (di laut).

b) ***Sea and Coast Guard***

- 1) Belum diaturnya pembentukan lembaga *Sea and Coast Guard* dan Pangkalan Armada *Sea and Coast Guard* dalam pelaksanaan tugas penegakan hukum di laut dan pantai secara mandiri, baik secara internal maupun eksternal (lintas sektoral).

Kelembagaan yang ada saat ini adalah KPLP setingkat direktorat di bawah Ditjen Hubla. Unit kerja ini tidak didukung oleh kewenangan yuridis menurut hukum nasional, terutama mengenai penegakan hukum di laut, sehingga peran yang dilaksanakan hanya terkait di bidang teknis perhubungan saja, dan secara organisatoris KPLP hanya setingkat direktorat dan dipimpin oleh pejabat setingkat Kadit.

Melihat kondisi tersebut di atas, Pemerintah dan DPR telah sepakat untuk menata kembali sistim pengamanan di laut dan pantai Indonesia. Di dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang telah disetujui dalam Rapat Paripurna DPRRI pada tanggal 8 April 2008, telah ditetapkan bahwa untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut, dibentuk Lembaga

Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) yang bertanggungjawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan.

2) Belum diaturnya pedoman, standar, norma dan kriteria tentang fungsi polisional (penyidikan) di laut, diperairan Indonesia, Landas kontinen, Zone Tambahan dan ZEE.

3) **Aspek SDM**

a) Penjenjangan

Belum diaturnya penjenjangan (struktural & fungsional), persyaratan kompetensi, pembinaan/diklat, SDM pelaksana penegak hukum di laut dan pantai.

b) Kualitas SDM dan peralatan

Beberapa lembaga berupaya agar kewenangannya tertuang dalam undang-undang sebagai penyidik hukum di laut namun tidak dibarengi dengan kemampuan untuk melaksanakan pengawasan lapangan.

4) **Aspek Pemahaman Pelaksanaan Penegakan Hukum Di Laut**

Pelaksanaan penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim berdasarkan hukum nasional dan internasional bila di analisis, maka terdiri atas penyelidikan dan penyidikan, yang mana tidak semua instansi harus ada kepentingan di laut tetapi ada batasan-batasan yang perlu dipatuhi secara benar dan terbuka atau tidak menurut sektoralnya masing-masing, inilah yang menjadi akar permasalahan ketidak pahaman selama ini.

b. Dampak Permasalahan Penegakan Hukum Di laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim :

Banyaknya instansi dan tumpang tindih kewenangan dalam penegakan hukum di laut membawa dampak terhadap optimalisasi pelaksanaan tugas dan fungsi berbagai instansi yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut antara lain:

1) Konflik pengelolaan kawasan konversi perairan laut.

Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) dan Departemen Kehutanan (Dephut) mempunyai mandat yang tumpang tindih dalam pengelolaan kawasan perairan laut. Pada matriks perbandingan Tabel 3.2, kewenangan Dephut mendapat pengakuan hukum dari UU No. 5 tahun 1990, sementara DKP mendapat pengakuan dari UU 31 Tahun 2004 dan UU No. 27 tahun 2007.

2) Konflik pemanfaatan wilayah laut

Pada UU 27 tahun 2007 tentang Pengelolaan wilayah pesisir dan pulau kecil, kegiatan pemanfaatan pesisir diberikan dalam bentuk hak perusahaan perairan pesisir meliputi perusahaan atas permukaan laut dan kolam air sampai dengan permukaan dasar laut. Setidaknya ada beberapa lembaga yang terkait dengan kegiatan pemanfaatan di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, yaitu:

- a) Kegiatan pertambangan, yang berwenang adalah Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral
- b) Kegiatan pariwisata, yang berwenang adalah Kementrian Budaya dan Pariwisata
- c) Kegiatan hutan mangrove, yang berwenang adalah Departemen Kehutanan
- d) Kegiatan perikanan, yang berwenang adalah Departemen Kelautan dan Perikanan
- e) Kegiatan pelayaran, yang berwenang adalah Departemen Perhubungan

f) Pembinaan SDM, yang berwenang adalah Depdiknas dan Depnakertrans.

3) Konflik lembaga penegak hukum

Berdasarkan kewenangan berbagai lembaga penegak hukum di wilayah laut yang ada saat ini, maka dikhawatirkan akan terjadi konflik pada masa yang akan datang yang disebabkan ketidakjelasan koordinasi dan pembagian wewenang serta tanggung jawab diantara pejabat-pejabat yang berwenang di berbagai bidang.

4) Inefisiensi pemanfaatan sarana dan prasarana

Banyaknya instansi yang terkait dan kurangnya koordinasi menyebabkan terjadinya inefisiensi dalam memanfaatkan sarana dan prasarana untuk pengamanan di laut. Pada satu sisi, terdapat instansi yang memiliki sarana dan prasarana yang memadai, tetapi kurang dapat dioptimalkan. Sementara instansi lain memiliki sarana dan prasarana yang terbatas tetapi memiliki banyak permasalahan di bidang hukum laut sesuai tugas dan fungsinya.

5) Profesionalisme aparat

Peningkatan profesionalisme aparat penegakan hukum di laut menjadi kurang optimal karena aparat selalu tunduk pada organisasi induknya dan hanya melakukan tugas sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya saja.

Tabel 3.1
Matrik Persandingan Landasan Hukum, Tugas, Fungsi dan Kewenangan
Instansi Penegakan Hukum dan Keamanan di Laut

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
1	DEPHUB	UU NO 17 2008 ttg Pelayaran	<p style="text-align: center;">BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD)</p> <p style="text-align: center;">Pasal 277</p> <p>1. Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas :</p> <p>1. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;</p>	<p style="text-align: center;">BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD)</p> <p style="text-align: center;">Pasal 276</p> <p>1. Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan</p> <ul style="list-style-type: none"> • fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai. <p>2. Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.</p>	<p style="text-align: center;">BAB XVII PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI (SEA AND COAST GUARD)</p> <p style="text-align: center;">Pasal 278</p> <p>1. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:</p> <p>a).melaksanaka n patroli laut;</p> <p>b). melakukan</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>2. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;</p> <p>3. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;</p> <p>4. pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;</p> <p>5. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan</p> <p>6. mendukung</p>	<p>3. Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilakukan oleh Menteri.</p>	<p>pengejaran seketika (<i>hot pursuit</i>);</p> <p>c). memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan</p> <p>d). melakukan penyidikan.</p> <p>2. Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.		perundang-undangan.	
2	DEPT. Kelautan dan Perikanan	UU No.09/1985 tentang Perikanan Pasal 31	<p>Pasal 66</p> <p>(1) Pengawasan perikanan dilakukan oleh pengawas perikanan</p> <p>(2) Pengawas perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertugas untuk mengawasi tertib pelaksanaan peraturan perundang-undangan di bidang perikanan.</p> <p>(3) Pengawas perikanan sebagaimana</p>	<p>Pasal 69</p> <p>(2) Kapal pengawas perikanan berfungsi melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan</p>	<p>Pasal 69</p> <p>(3) Kapal pengawas perikanan dapat menghentikan, memeriksa, membawa dan menahan kapal yang diduga atau patut diduga melakukan pelanggaran di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia ke pelabuhan terdekat untuk pemrosesan</p>	<p><i>Pengawas perikanan dilakukan oleh PPNS perikanan, TNI AL dan POLRI. (Pasal 69 ayat 2 UU 31/2004)</i></p> <p><i>Pasal 69 (3) dan pasal 73 ayat (4) butir d dan e menjadi wewenang Sea and coast guard sebagaimana dijelaskan dalam pasal 278 ayat 1 butir b dan c UU 17/2008</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>dimaksud pada ayat (1) terdiri atas penyidik pegawai negeri sipil perikanan dan non penyidik pegawai negeri sipil perikanan</p> <p>Pasal 67 Masyarakat dapat diikutsertakan dalam membantu pengawasan perikanan</p> <p>Pasal 69 (1) Pengawas perikanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 66 ayat (1) dalam melaksanakan tugas dapat dilengkapi dengan senjata api dan/atau alat</p>		<p>lebih lanjut</p> <p>Pasal 73 (4) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:</p> <p>a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>b. Memanggil dan memeriksa tersangka dan/atau saksi;</p> <p>c. Membawa dan</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>pengaman diri lainnya serta didukung dengan kapal pengawas perikanan</p> <p>(2) Kapal pengawas perikanan berfungsi melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perikanan</p> <p>Pasal 73</p> <p>(1) Penyidikan tindak pidana di bidang perikanan dilakukan oleh PPNS perikanan, Perwira TNI AL, dan pejabat polisi Negara RI</p> <p>(2) Penyidik sebagaimana dimaksud pada</p>		<p>menghadpkan seorang sebagai tersangka dan/atau saksi untuk didengar keterangannya;</p> <p>d. Menggeledah sarana dan prasarana perikanan yang diduga dipergunakan dalam dan atau menjadi tempat melakukan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>e. Menghentikan, memeriksa,</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>ayat (1) dapat melakukan koordinasi</p> <p>(3) Untuk melakukan koordinasi dalam penanganan tindak pidana di bidang perikanan, Menteri dapat membentuk forum koordinasi</p>		<p>menangkap, membawa dan atau menahan kapal dan atau orang yang disangka melakukan tindak pidana di bidang perikanan;</p> <p>f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan ;</p> <p>g. Melakukan penyitaan terhadap barang bukti yang digunakan dan atau</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>hasil tindak pidana;</p> <p>h. Melakukan penghentian penyidikan; dan</p> <p>i. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.</p>	
3.	DEPT. Kelautan dan Perikanan	UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau kecil	<p>BAB VI</p> <p>PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN</p> <p>Bagian Kesatu Umum</p> <p>Pasal 36</p> <p>(1) Untuk menjamin terselenggaranya Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil secara</p>		<p>Pasal 36</p> <p>(3) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berwenang:</p> <p>a. mengadakan patroli/perondaan di Wilayah Pesisir dan</p>	<p><i>Pengawasan dan atau pengendalian terhadap pelaksanaan pengelolaan kawasan pesisir (laut yang berbatasan dengan daratan meliputi perairan sejauh 12 mil laut diukur dari garis pantai, perairan yang</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>terpadu dan berkelanjutan, dilakukan pengawasan dan/atau pengendalian terhadap pelaksanaan ketentuan di bidang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, oleh pejabat tertentu yang berwenang di bidang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sesuai dengan sifat pekerjaannya dan diberikan wewenang kepolisian khusus.</p> <p>(2) Pengawasan dan/atau</p>		<p>Pulau-Pulau Kecil atau wilayah hukumnya; serta</p> <p>b. menerima laporan yang menyangkut kerusakan Ekosistem Pesisir, Kawasan Konservasi, Kawasan Pemanfaatan Umum, dan Kawasan Strategis Nasional Tertentu.</p> <p>(4) Wewenang Pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan</p>	<p><i>menghubungkan pantai dan pulau, estuari, teluk, perairan dangkal, rawa payau dan laguna) dilakukan melalui patroli di kawasan pesisir oleh POLRI, PPNS dan pemda. Agar tidak terjadi tumpang tindih, patroli ini nantinya akan dilakukan oleh Sea and Coast Guard sebagaimana pada Pasal 278 ayat 1 butir a UU 17/2008.</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang menangani bidang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sesuai dengan sifat pekerjaannya yang dimilikinya.</p> <p>(6) Masyarakat dapat berperan serta dalam pengawasan dan pengendalian Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1).</p>		<p>Menteri.</p> <p>(5) Dalam rangka pelaksanaan pengawasan dan pengendalian Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib melakukan pemantauan, pengamatan lapangan, dan/atau evaluasi terhadap perencanaan dan pelaksanaannya.</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>Bagian Kedua Pengawasan</p> <p>Pasal 37</p> <p>Pengawasan terhadap perencanaan dan pelaksanaan pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil dilakukan secara terkoordinasi oleh instansi terkait sesuai dengan kewenangannya</p> <p>Pasal 70</p> <p>(1) Selain pejabat penyidik Kepolisian Negara RI, pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di</p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			bidang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidika sebagaimana dimaksud dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana.			
4.		UU No.05/1990 tentang Konservasi Sumberdaya Alam Hayati dan Ekosistemnya	<p>Pasal 39</p> <p>(1) Selain Pejabat Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya</p>		<p>Pasal 39</p> <p>(2) Kewenangan penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1). tidak mengurangi kewenangan penyidik sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor</p>	<p><i>Penyidik konservasi SDA hayati dan ekosistem dilakukan oleh POLRI dan PPNS Dephut, KLH, dan DKP</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>meliputi pembinaan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya. diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya.</p>		<p>5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan</p>	
5.	DEPT. Kelautan dan Perikanan	UU No. 06 Tahun 1996 tentang Perairan	BAB IV PENEGAKAN KEDAULATAN DAN HUKUM DI		<i>Penegakan hukum dilaksanakan oleh instansi terkait. antara lain :</i>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
		Indonesia	<p>PERAIRAN INDONESIA Pasal 24</p> <p>(1) Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia. ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi hukum internasional lainnya. dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p>		<p>Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan. dan Departemen Kehakiman, sesuai dengan wewenang masing-masing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan nasional maupun hukum internasional.</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>(2) Yurisdiksi adalah penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi. hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p>(3) Apabila diperlukan, untuk pelaksanaan penegakan hukum sebagaimana dimaksud dalam</p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p><i>ayat (1) dan ayat (2) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.</i></p> <p><i>Penjelasan Ayat (3)</i></p> <p><i>Ketentuan dalam ayat (1) dan ayat (2) mengatur mengenai penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia. namun karena mengenai penegakan kedaulatan telah diatur secara tegas dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-</i></p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p><i>ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undangundang Nomor 1 Tahun 1988, maka yang perlu dikoordinasikan hanya mengenai pelaksanaan penegakan hukum.</i></p>			
6.	ESDM	UU No.11/1967 tentang Ketentuan Dasar Pokok-Pokok Pertambangan	<p>BAB X - PENGAWASAN PERTAMBANGAN</p> <p>Pasal 4</p> <p>(1) Pelaksanaan dan pengaturan usaha pertambangan bahan galian tersebut dalam pasal 3 ayat (1) huruf a dan b</p>			<p>Pasal 1 butir j:</p> <p>Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah seluruh kepulauan Indonesia, tanah di bawa perairan Indonesia dan paparan benua kepulauan Indonesia.</p> <p><i>Eksplorasi dan</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>dilakukan oleh Menteri</p> <p>(2) Pelaksanaan dan pengaturan usaha pertambangan bahan galian tersebut dalam pasal 3 ayat (1) huruf c dilakukan oleh Pemerintah Daerah Tingkat I tempat terdapatnya bahan galian itu.</p> <p>Pasal 29.</p> <p>(1) Tata-usaha, pengawasan pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambangan dipusatkan</p>			<p><i>eksploitasi kekayaan laut diawasi oleh TNI AL, POLRI, ESDM, DKP, KLH, Pemda</i></p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>kepada Menteri dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.</p> <p>(2) Pengawasan yang dimaksud dalam ayat (1) pasal ini terutama meliputi keselamatan kerja. pengawasan produksi dan kegiatan lainnya dalam pertambangan yang menyangkut kepentingan</p>			
7.	Dept. ESDM	UU No.22/2001 tentang Minyak dan Gas Bumi Pasal 50	BAB X PENYIDIKAN Pasal 50 (1) <i>Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pejabat Pegawai</i>		Pasal 50 (2) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berwenang:	Wewenang sebagai penyidik dalam kegiatan minyak dan gas bumi dilakukan oleh POLRI dan PPNS. Wilayah hukum pertambangan Indonesia adalah

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p><i>Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi diberi wewenang khusus sebagai Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi</i></p>		<p>a. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan yang diterima berkenaan dengan tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi;</p> <p>b. Melakukan pemeriksaan terhadap orang atau badan yang diduga melakukan tindak pidana dalam kegiatan usaha</p>	<p>seluruh wilayah daratan, perairan, dan landas kontinen Indonesia (Pasal 1 butir 15)</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>minyak dan gas bumi;</p> <p>c. Menggeledah tempat dan/atau sarana yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana dalam kegiatan usaha minyak dan gas bumi;</p> <p>d. Melakukan pemeriksaan sarana dan prasarana kegiatan usaha Minyak dan Gas Bumi dan menghentikannya</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>penggunaan peralatan yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;</p> <p>e. Menyegel dan/atau menyita alat kegiatan usaha Minyak dan Gas bumi yang digunakan untuk melakukan tindak pidana sebagai alat bukti;</p> <p>f. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>dalam hubngannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana dalam kegiatan usaha Minyak dan Gas bumi;</p> <p>g. Menghentikan penyidikan perkara tindak pidanan dalam kegiatan usaha Minyak dan gas Bumi.</p>	
8.	TNI AL	UU No.05/1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif		<p>BAB VI PENEGAKAN HUKUM Pasal 14 (1) Aparatur penegak</p>	- Pertahanan dan keamanan di ZEE oleh TNI AL	ZEE Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
		Indonesia		hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia		ditetapkan berdasarkan undang-undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah dibawahnya dan air diatasnya dengan batas terluar 200 mil laut diukur dari garis pangkal laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia (Pasal 2)
9.	TNI	UU No.03/2002 tentang Pertahanan Negara Pasal 10		<p>BAB III - PENYELENGGARAAN PERTAHANAN NEGARA</p> <p>Pasal 10</p> <p>(1) Tentara Nasional Indonesia berperan sebagai alat pertahanan Negara Kesatuan</p>		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				<p>Republik Indonesia.</p> <p>(2) Tentara Nasional Indonesia, terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara.</p> <p>(3) Tentara Nasional Indonesia bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah; b. melindungi kehormatan dan keselamatan bangsa; c. melaksanakan operasi militer selain perang; 		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				<p>dan</p> <p>d. ikut serta secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regional dan internasional.</p> <p>Penjelasan</p> <p>Pasal 10 Ayat (3) Paragraf c</p> <p>c. Operasi Militer dasarnya, terdiri atas operasi militer untuk perang dan operasi militer selain perang. Operasi militer meliputi kegiatan terencana yang dilaksanakan oleh satuan militer dengan sasaran, waktu, tempat, dan dukungan logistik yang telah ditetapkan sebelumnya melalui</p>		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				<p>perencanaan terinci. Operasi militer selain perang. antara lain berupa bantuan kemanusiaan (civic mission). perbantuan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka tugas keamanan dan ketertiban masyarakat. bantuan kepada pemerintahan sipil, pengamanan pelayaran/penerbangan, bantuan pencarian dan pertolongan (Search And Resque), bantuan pengungsian, dan penanggulangan korban bencana alam. Operasi militer selain perang dilakukan berdasarkan permintaan dan/atau peraturan perundang-undangan.</p>		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
10.		UU No. 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia	<p>Pasal 9</p> <p>Angkatan Laut bertugas:</p> <p>a. melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan;</p> <p>b. menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;</p> <p>c. melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang</p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>ditetapkan oleh pemerintah;</p> <p>d. melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut;</p> <p>e. melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.</p>			
11.	KEPOLISIAN	UU No.02/2002 tentang Kepolisian Negara	<p>BAB III - TUGAS DAN WEWENANG</p> <p>Pasal 13</p> <p>Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:</p> <p>a. memelihara keamanan dan ketertiban</p>			Pasal 6 ayat 1 Kepolisian Negara RI dalam melaksanakan peran dan fungsi kepolisian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan 5 meliputi seluruh wilayah negara RI

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>masyarakat;</p> <p>b. menegakkan hukum; dan</p> <p>c. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.</p> <p>Pasal 14</p> <p>(1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:</p> <p>a. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan;</p> <p>b. menyelenggarakan</p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>n segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan;</p> <p>c. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundangan;</p> <p>d. turut serta dalam pembinaan hukum nasional;</p> <p>e. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;</p> <p>f. melakukan</p>			

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<p>koordinasi, pengawasan. dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil. dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;</p> <p>g. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya;</p>			
12.	DEPKEU	UU No.17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas UU No			<p>Pasal 74</p> <p>Dalam melaksanakan tugas berdasarkan</p>	<p>Pasal 1 butir 2 :</p> <p>Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
		10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan			<p>UU ini dan peraturan perundang-undangan lain yang pelaksanaannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal, Pejabat Bea dan Cukai untuk mengamankan hak-hak negara berwenang mengambil tindakan yang diperlukan terhadap barang.</p> <p>Pasal 75 ayat 1 Pejabat Bea dan Cukai dalam melaksanakan pengawasan sarana pengangkut agar melalui jalur yang ditetapkan</p>	<p>wilayah darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di ZEE dan landas kontinen yang didalamnya berlaku UU ini.</p> <p>Pasal 1 ayat 3 : Kawasan pabean adaah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, banda udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (1) serta untuk melaksanakan pemeriksaan sarana pengangkut sebagaimana dimaksud dalam pasal 90, menggunakan kapal patrol dan sarana lainnya;</p> <p>Pasal 112</p> <p>(1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana</p>	<p>Pejabat Bea Cukai melakukan patroli untuk pengawasan sarana pengangkut barang (Pasal 75 ayat 1).</p> <p>Pejabat Bea Cukai dapat meminta bantuan angkatan bersenjata dan/atau instansi lainnya (Pasal 76 ayat 1).</p> <p>Patroli di laut nantinya akan dilakukan terpadu oleh <i>Sea and Coast Guard</i>.</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang kepabeanan</p> <p>(2) Penyidik sebagaimana dimaksud ayat (1) karena kewajibannya berwenang:</p> <p>a. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>bidang kepebeaan;</p> <p>b. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;</p> <p>c. meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan dengan tindak pidana di bidang kepebeana;</p> <p>d. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang disangka melakukan</p>	

<http://www.bakorkamla.go.id>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>tindak pidana kepebeanan;</p> <p>e. meminta keterangan dan bukti dari orang yang idangka melakkan tindak pidana kepebeanan; dst...</p>	
13.	DEPBUPAR	UU No.09/1990 tentang Kepariwisata an		<p>BAB IV-Usaha Pariwisata</p> <p>Bagian Ketiga - Pengusahaan Objek dan Daya Tarik Wisata</p> <p>Pasal 21</p>	PPNS	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				<p>Pengusahaan objek dan daya tarik wisata yang berintikan kegiatan yang memerlukan pengamanan terhadap keselamatan wisatawan, kelestarian dan mutu lingkungan, atau ketertiban dan ketenteraman masyarakat diselenggarakan sesuai dengan ketentuan yang diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.</p>		
	DEPBUPAR	<i>UU No.05/1992 tentang Benda Cagar Budaya Pasal 25</i>		<p>BAB VII - PENGAWASAN</p> <p>Pasal 25</p> <p>Atas dasar sifat benda cagar budaya. diadakan Penyidik Pegawai Negeri Sipil</p>	PPNS	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				(PPNS) yang mempunyai wewenang dan bekerja sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.		
14.	DEPHUT	UU No.41/1999 tentang Kehutanan			Pasal 77 Selain pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, pejabat pegawai Negeri Sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pengelolaan hutan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam KUHAP	Pengawasan hutan dilakukan oleh POLRI dan PPNS Dephut.
15.	Departemen kehutanan	UU No. 5 Tahun 1990			Pasal 39 ayat 1	Pengawasan konservasi sumber

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
		tentang Konservasi Sumber Daya alam Hayati dan ekosistemnya			Selain pejabat Penyidik Kepolisian Negara RI, juga PPNS di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam UU no. 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya	daya alam hayati dan ekosistem dilakukan oleh POLRI, DKP, Dephut dan Pemda

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
16..	DEP. Hukum dan perundang-undangan	UU No.09/1992 tentang Imigrasi			<p>Pasal 47</p> <p>(1) Selain Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan keimigrasian, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981</p>	<p>Pasal 15 ayat1:</p> <p>Wewenang dan tanggung jawab penangkalan terhadap orang asing dilakukan oleh:</p> <p>a. Menteri, sepanjang menyangkut urusan keimigrasian</p> <p>b. Jaksa agung, sepanjang menyangkut pelaksanaan ketentuan Pasal 32 huruf g UU No.5 tahun 1991 tentang Kejaksaan RI</p> <p>c. Panglima ABRI, sepanjang menyangkut pemeliharaan dan penegakan keamanan Negara</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					tentang Hukum Acara Pidana. untuk melakukan penyidikan tindak pidana keimigrasian	RI.
17.	KEJAKSAAN	UU No.08/1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP)		<p>BAB XXI - KETENTUAN PERALIHAN</p> <p>Pasal 284</p> <p>(2) Dalam waktu dua tahun setelah undang-undang ini diundangkan maka terhadap semua perkara diberlakukan ketentuan undang-undang ini. dengan pengecualian untuk sementara mengenai ketentuan khusus acara pidana sebagaimana tersebut pada undang-undang tertentu. sampai ada perubahan dan atau</p>	<p>BAB I - KETENTUAN UMUM</p> <p>Pasal 1</p> <p>Yang dimaksud dalam undang-undang ini dengan:</p> <p>1. Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				dinyatakan tidak berlaku lagi.	<p>undang-undang untuk melakukan penyidikan.</p> <p>2. Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.</p> <p>3. Penyidik</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>pembantu adalah pejabat kepolisian negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam undang-undang ini.</p> <p>4. Penyelidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undang-undang ini untuk melakukan penyelidikan.</p> <p>5. Penyelidikan</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>adalah serangkaian tindakan penyelidikan untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.</p>	
18.	DEPTAN	UU No.01/1962 tentang Karantina Laut Pasal 1 Ayat (c). dst		<p>BAB I KETENTUAN UMUM Pasal 1 c. Tindakan karantina ialah tindakan-tindakan terhadap</p>		

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
				kapal beserta isinya dan daerah pelabuhan untuk mencegah penjangkitan dan penularan penyakit karantina.		
19.	DEPTAN	UU No. 16/1992 tentang Karantina Hewan, Ikan & Tumbuhan Pasal 30	<p>Pasal 9 ayat 1</p> <p>Setiap media pembawa hama dan penyakit hewan karantina yang dimasukkan, dibawa atau dikirim dari suatu area ke area lain di dalam, dan/atau dikeluarkan dari wilayah Negara RI dikenakan tindakan karantina.</p> <p>Pasal 10</p> <p>Tindakan karantina dilakukan oleh petugas karantina, berupa:</p> <p>a. Pemeriksaan</p>		<p>BAB VIII - PENYIDIKAN</p> <p>Pasal 30</p> <p>(1) Selain penyidik pejabat polisi negara Republik Indonesia. juga pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan karantina hewan, ikan,</p>	<p>Pasal 1 butir 12:</p> <p>Tempat pemasukan dan tempat pengeluaran adalah pelabuhan laut, pelabuhan sungai, pelabuhan penyeberangan, Bandar udara, kantor pos, pos pebatasan dengan Negara lain dan tempat lain yang dianggap perlu, yang ditetapkan sebagai tempat untuk memasukkan danatau mengeluarkan media pembawa hama dan penyakit</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
			<ul style="list-style-type: none"> b. Pengasingan c. Pengamatan d. Perlakuan e. Penahanan f. Penlakan g. Pemusnahan h. pembebasan 		<p>dan tumbuhan, dapat pula diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang karantina hewan, ikan, dan tumbuhan.</p>	<p>hewan, hama dan penyakit ikan atau organisme pengganggu tumbuhan.</p>
20.	Kementerian Lingkungan Hidup	UU No.23/1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup			<p>BAB VIII- PENYIDIKAN Pasal 40</p> <p>(1) Selain Penyidik Pejabat Polisi</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan instansi pemerintah yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pengelolaan lingkungan hidup, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Hukum Acara</p>	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>Pidana yang berlaku.</p> <p>(5) Penyidik tindak pidana lingkungan hidup di perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif dilakukan oleh penyidik menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p>	
21.		UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia			<p>Pasal 10 ayat 1</p> <p>Dalam melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di landas kontinen harus dindahkan dan dilindungi kepentingan-</p>	<p>Pengawasan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di landas kontinen dilakukan oleh TNI, Dephub, DKP, Diknas dan Depbudpar. Agar tidak terjadi</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					kepentingan: a. Pertahanan dan keamanan nasional b. Perhubungan c. Telekomunikasi dan transmisi listrik di bawa laut d. Perikanan e. Penyelidikan oceanografi dan penyelidikan ilmiah lainnya f. Cagar alam	timpang tindih, maka dalam pasal 277 ayat 1 UU 17/2008, pengawasan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di laut dilakukan oleh sea and coast guard.
14	Depdagri	UU 32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah			Pasal 18 (1) Daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumberdaya di wilayah laut	Daerah juga melakukan pengawasan terhadap eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam di laut. Dalam hal eskplorasi dan eskploitasi kekayaan alam di

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					<p>(2) Daerah mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumberdaya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan.</p> <p>(3) Kewenangan daerah untuk mengelola sumberdaya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat 91) meliputi:</p> <p>a. Eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan kekayaan</p>	<p>laut diawasi oleh TNI AL, POLRI, ESDM, DKP, KLH.</p>

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					laut b. Pengaturan administratif c. Pengaturan tata ruang d. Penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh pemernitah e. Ikut serta dalam pemeliharaan keamanan f. Ikut serta dalam pertahanan	

NO	INSTANSI	LANDASAN HUKUM	TUGAS	FUNGSI	WEWENANG	OVERLAPPING
					kedaulatan negara	
15	Depkes	UU No.23/1992 tentang Kesehatan	Pasal 30 Pemberantasan penyakit menular dilaksanakan dengan upaya penyuluhan, penyelidikan, pengebalan, menghilangkan sumber dan perantara penyakit, tindakan karantina, dan upaya lain yang diperlukan			

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB VII
KEWENANGAN DAN IDENTITAS LEMBAGA PENEGAKAN
HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN
DI LAUT/PELAYARAN DAN PERLINDUNGAN
LINGKUNGAN MARITIM

1. PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN LAUT SESUAI UU NO 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

Menurut UU no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa pengamanan laut dan pantai dilakukan oleh Lembaga Sea and Coast Guard, yang harus dibentuk paling lambat 3 (tiga) tahun sejak undang-undang tersebut ditetapkan.

UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur mengenai tugas, fungsi, dan wewenang *Sea and Coast Guard*.

a. Tugas dari *Sea and Coast Guard* adalah sebagai berikut:

- 1) Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
- 2) Melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
- 3) Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- 4) Pengawasan dan penertiban kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- 5) Pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
- 6) Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

- b. Fungsi dari *Sea and Coast Guard* adalah sebagai berikut:
- 1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai;
 - 2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai;
 - 3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilakukan oleh Menteri.

- c. Wewenang dari *Sea and Coast Guard* adalah sebagai berikut:
- 1) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:
 - a) melaksanakan patroli laut;
 - b) melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*);
 - c) memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
 - d) melakukan penyidikan.
 - 2) Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

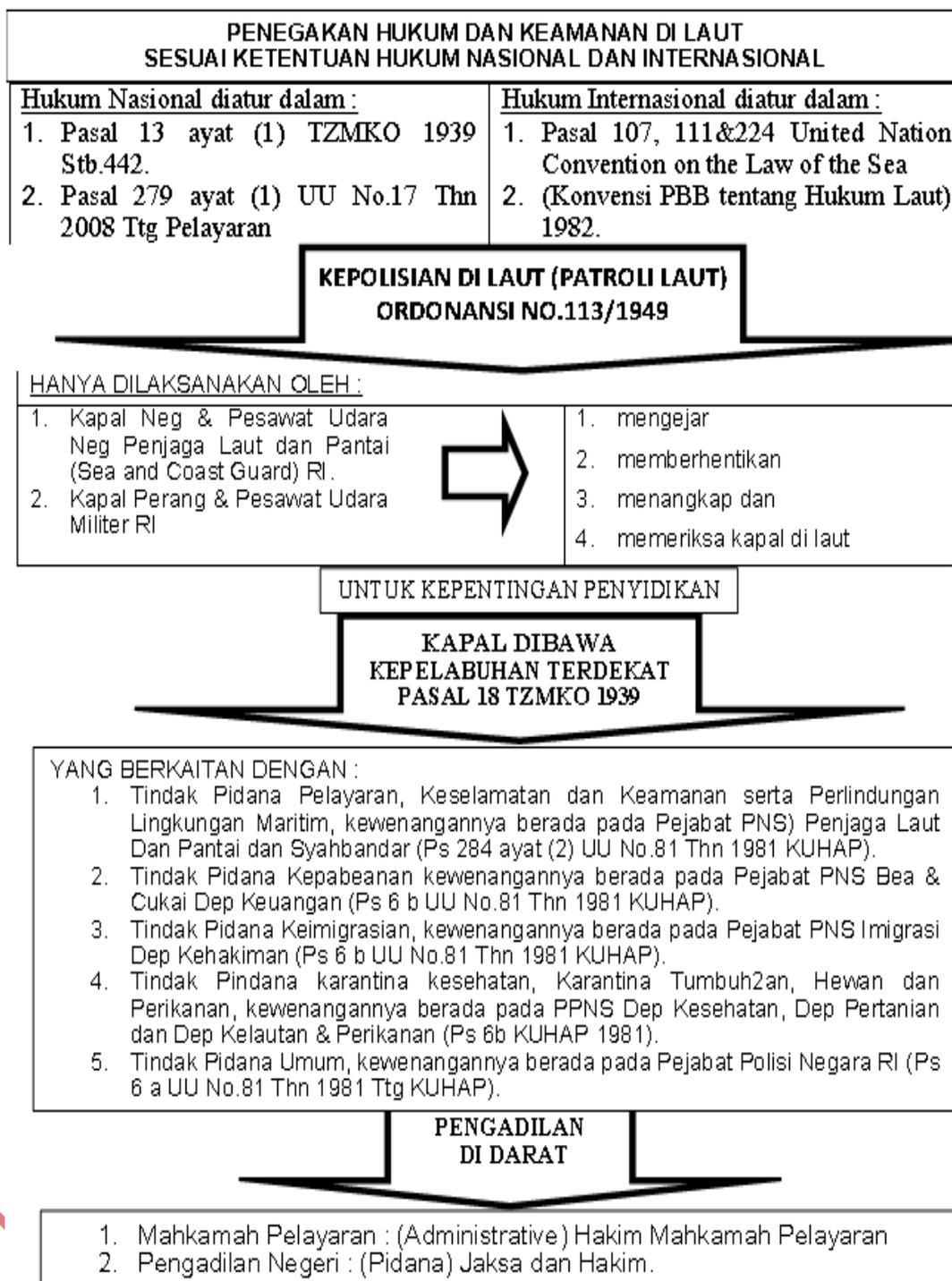
2. PEMAHAMAN PELAKSANAAN PENEGAKAN HUKUM DI LAUT/PELAYARAN SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

- a. Pemahaman Terhadap Peraturan Perundangan-undangan
- 1) Pelaksanaan penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim berdasarkan

hukum nasional dan internasional bila di analisis, maka terdiri atas penyeleidikan dan penyidikan, yang mana tidak semua instansi harus ada kepentingan di laut tetapi ada batasan-batasan yang perlu dipatuhi secara benar dan terbuka atau tidak menurut sektoralnya masing-masing, inilah yang menjadi akar permasalahan ketidakpahaman selama ini.

(Hengky Supit :2005) menjelaskan dalam Gambar 2, bagaimana proses penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran yang sebenarnya, sehingga bila semua pihak mau menyadari dan mau memahami proses penegakan hukum ini, maka akar permasalahan multi instansi dengan multi fungsi penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim akan dapat diselesaikan.

- 2) Pemahaman dapat dengan cara membekali para eksekutif yang melalui kediklatan khusus, selanjutnya para eksekutif dapat meneruskan kepada level staf pelaksana/personil di bidang manajemen keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran berkaitan dengan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai serta penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 Stb.442 dan Konvensi Internasional yang relevan.



Nara Sumber : Capt Hengky Supit (2005)

Diagram 1

Pedoman Penegakan Hukum Keselamatan & Keamanan di Laut

- 3) Landasan manajemen keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan lingkungan maritim yang baik adalah melalui keterlibatan dari tingkat atas. Dimaksud hasil pelaksanaan penegakan hukum di laut/pelayaran dan maritim, ditentukan oleh keterlibatan kemampuan sikap dan motivasi dari individu dari semua lapisan. Oleh karena itu, semua pihak yang berkompeten yang terdiri dari unsur-unsur pemangku kepentingan di laut dari segi ekonomi dan pemerintahan dalam melaksanakan peran sertanya harus ikut bertanggung jawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan di laut/maritim.
 - 4) Peran serta tersebut harus adanya kerja sama dan pemahaman yang efektif dan terus menerus diantara semua yang terkait atau menggunakan kapal dan pelabuhan yang mencakup personil keamanan kapal dan personil keamanan pelabuhan serta baik Otoritas Nasional (Coastal State) dan Otoritas Lokal (Flag State dan Port State) yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan maritim, sesuai dengan ketentuan yang berlaku secara internasional dan nasional
- b. Pemahaman Terhadap Kewenangan dan Identitas Lembaga Penegak Hukum Keselamatan dan Keamanan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan maritim
- 1) Institusi yang memiliki kewenangan dan identitas dan bertanggung jawab dalam melaksanakan penegakan hukum k Keselamatan Dan Keamanan di Laut/pelayaran serta lingkungan, tertuang sebagaimana dimaksud Pasal 276 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard).
 - 2) Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud dalam penyelasan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang. Pelayaran ini, merupakan **pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut Dan**

Pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden.

Penjaga Laut Dan Pantai Indonesia (Indonesia Sea And Coast Guard) yang dibentuk ini, merupakan institusi tunggal non Departemen yang ditetapkan sebagai Otoritas Nasional pemerintah di laut wilayah perairan Indonesia yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan di laut/ maritim.

- 3) Penjaga Laut Dan Pantai tersebut memiliki **fungsi komando** dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dalam arti luas dan **fungsi koordinasi** di bidang penegakan hukum di luar keselamatan dan keamanan pelayaran. Penetapan kedua fungsi tersebut diatas adalah sebagai berikut:

a) Fungsi Komando,

Dalam melaksanakan fungsi komando di bidang penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai sebagaimana dimaksud Pasal 277 ayat (1) Undang-Undang Tentang Pelayaran ini, Penjaga Laut Dan Pantai melaksanakan tugas;

- 1)) Melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran yang meliputi keselamatan dan angkutan di perairan, pelabuhan dan perlindungan lingkungan maritim;
- 2)) Melakukan pengawasan, pencegahan, penanggulangan pencemaran di laut
- 3)) Pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- 4)) Pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- 5)) Pengamanan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan;
- 6)) Mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.

b) Fungsi Koordinasi

Dalam melaksanakan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di laut sebagaimana dimaksud Pasal 277 ayat (2), Penjaga Laut Dan Pantai melaksanakan koordinasi untuk;

- 1)) Merumuskan dan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut;
- 2)) Menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu;
- 3)) Kegiatan penjagaan, pengawasan pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktifitas masyarakat dan Pemerintah di wilayah perairan Indonesia; dan
- 4)) Memberikan dukungungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu.

c) Dalam melaksanakan penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban dan keamanan di daerah laut Republik Indonesia sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 sebagaimana telah dirubah dengan Ordonansi Nomor 113 Tahun 1949 mengenai Kepolisian Di Laut, Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 278 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mempunyai kewenangan:

- 1)) Melaksanakan patroli laut;
- 2)) Melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*);
- 3)) Memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
- 4)) Melakukan penyidikan.

d) Dalam rangka melaksanakan tugasnya sebagaimana tersebut pada butir diatas, Penjaga Laut Dan Pantai didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berlokasi diseluruh wilayah Indonesia, dan dapat

menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara atau pesawat udara negara.

- e) Dalam rangka melaksanakan tugasnya sebagaimana dimaksud Pasal 277 tersebut Penjaga Laut Dan Pantai wajib memiliki kualitas dan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.
- c. Pemahaman Terhadap Materi Penegak Hukum Keselamatan dan Keamanan di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan maritim
Pemahaman Pelaksanaan Penegakan Hukum Di Laut/Pelayaran serta Perlindungan Lingkungan Maritim dimaksud adalah untuk mendapatkan sumber daya manusia yang ahli, terampil dan profesional serta berdisiplin tinggi di bidang manajemen keselamatan dan keamanan di laut/maritim yang terdiri dari unsur-unsur pemangku kepentingan di laut dari segi ekonomi dan unsur-unsur pemerintahan. Khususnya yang berkaitan dengan penegakan hukum dan keamanan di laut, diatur tersendiri dalam ketentuan khusus acara pidana di laut sebagaimana dimaksud Pasal 13 sampai dengan Pasal 18 Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 dimana baik hukum materiel sebagaimana dimaksud dalam BAB XXIX KUHP dan hukum acaranya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 284 ayat (2) KUHP diastukan dalam TZMKO 1939. Tentang Menegakan Aturan Ketertiban dan Keamanan di Daerah Laut Republik Indonesia.

(Hengky Supit : 2005) Materi pemahaman sesuai aturan di atas meliputi :

- 1) Administrasi keamanan;
- 2) Konvensi-konvensi, koda dan rekomendasi yang relevan;
- 3) Peraturan perundang-undangan dan hukum nasional yang relevan;
- 4) Tanggung jawab dan fungsi organisasi keamanan lain;
- 5) Metodologi penilaian keamanan kapal;
- 6) Methoda survei dan pemeriksaan kapal;

- 7) Operasi serta kondisi kapal dan pelabuhan;
- 8) Pedoman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan;
- 9) Kesiapan dan penanganan keadaan darurat serta perencanaan menghadapi keadaan darurat;
- 10) Teknik-teknik pengajaran untuk pendidikan dan pelatihan keamanan meliputi pedoman dan prosedur keamanan;
- 11) Penanganan informasi keamanan dan komunikasi yang sensitif;
- 12) Pengetahuan tentang ancaman dan pola keamanan saat ini;
- 13) Pengenalan dan pendekteksian senjata alat dan unsur berbahaya;
- 14) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingka laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan;
- 15) Teknik-teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan;
- 16) Sitem dan peralatan keamanan serta keterbatasan operasionalnya;
- 17) Metoda pelaksanaan audit, pengawasan, kontrol dan pemantauan;
- 18) Cara-cara penggeledahan fisik dan pemeriksaan yang baik;
- 19) Latihan dan uji coba keamanan kapal meliputi latihan dan uji coba fasilitas pelabuhan; dan
- 20) Penilaian latihan dan uji coba keamanan.

BAB VIII

PENUTUP

1. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab XVII Penjaga Laut Dan Pantai (*Sea And Coast Guard*), pasal 276 memiliki fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundangan-undang di laut dan pantai, untuk menjamin penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut. Aspek keselamatan dan keamanan di laut tercakup sebagai wilayah hukum internasional, Indonesia telah meratifikasi sebagian besar konvensi internasional sehingga harus mengadopsi dan mengimplementasikannya.
2. Kondisi dan keadaan pelabuhan di Indonesia mempunyai karakteristik tersendiri dalam memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan untuk perdagangan Luar Negeri dan dalam Negeri, sehingga pelabuhan-pelabuhan di Indonesia juga memiliki jaringan ke berbagai pelabuhan internasional di negara lainnya melalui jaringan pelayaran internasional. Oleh karena itu terdapat aspek keselamatan dan keamanan yang diatur secara internasional, maka dalam hal ini terlihat sangat pentingnya peran Lembaga Penjaga Laut dan Pantai (*Sea And Coast Guard*) untuk melaksanakan fungsinya.
3. Secara kelembagaan institusi yang melakukan tugas penegak hukum di laut cukup banyak, masing-masing institusi melakukan tugas melakukan penegakan hukum di laut secara terpisah berdasarkan peraturan perundangannya masing-masing, yang berdampak merugikan stake holder terkait yang tentunya akan berdampak pada pendapatan ekonomi, untuk itu Pemerintah mengeluarkan kebijakan mengatasi hal tersebut, melalui Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA)
4. Fungsi dan peran BAKORKAMLA dalam mengkoordinasikan kegiatan penegakan hukum yang multi instansi dan multi fungsi belum menghasilkan goal yang optimal karena masing-masing instansi membenarkan dirinya

secara ego sektoral dengan dasar peraturan perundang-undangan masing-masing.

5. Institusi penegak hukum yang saat ini melakukan tugas operasinya sendiri-sendiri yaitu Polisi Air Kepolisian Negara Republik Indonesia, Bea Cukai dari departemen Keuangan, Pengawasan Perikanan dari Departemen Kelautan dan Perikanan, Gugus Keamanan Laut dari TNI-AL, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai dari Departemen Perhubungan.

Dari butir kesimpulan di atas beberapa pandangan secara umum yang dapat dijangkau dari beberapa pakar, akademisi, stake holder, asosiasi dalam rangka mencari jalan keluar atas permasalahan penegakan hukum di laut dan perlindungan lingkungan maritim, antara lain :

1. Efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan kekuasaan negara di laut (masa lalu dengan *ships of war*, di masa kini dengan *ship of law*) berbanding lurus dengan perkembangan perniagaan maritim, oleh karena itu negara maritim itu harus kuat, sehingga kekuatan negara maritim identik dengan pemerintahan yang baik dan sekaligus perniagaan yang baik.
2. Penegakan hukum di laut hendaknya berlangsung dengan memperhatikan aksesibilitas internasional, karena ketentuan berbagai konvensi internasional yang telah diratifikasi Indonesia, serta sesuai prinsip *lex specialis derogate legi generalis* sebagaimana berlaku dalam hukum maritim internasional.
3. Sistem koordinasi operasi penegakan hukum di laut dengan banyak institusi terbukti tidak dapat berjalan efisien dan efektif, terlebih-lebih di Indonesia, negara kepulauan terbesar dunia dengan perairan teritorial terluas di dunia dan garis pantai terpanjang kelima dunia. Sebagai contoh kasus dapat dilihat sistem organisasi Nederlands Kustwacht yang diubah dari koordinasi menjadi integrasi sumberdaya sejak 1 Januari 2007. Atau proses evolusi United States Coast Guard, yang berawal dari salah satu bagian dari patroli kepabeanan Departemen Keuangan hingga mencapai bentuk organisasi modern dengan banyak fungsi seperti saat ini, melalui penggabungan dan peleburan.

4. Menghendaki secara nasional pembentukan Penjaga Laut dan Pantai Indonesia atau Indonesia *Sea and Coast Guard* sebagai *single institution multi functions* atau lembaga tunggal dengan banyak fungsi, langsung di bawah Presiden, dengan pengaturan:
 - a. harmonisasi peraturan perundang-undangan dan hukum terkait yang tumpang-tindih;
 - b. pembentukan lembaga dengan prinsip regrouping dalam bentuk peleburan atau penggabungan berbagai institusi penegak hukum di laut yang ada saat ini;
 - c. penyediaan sumberdaya manusia dari seluruh institusi penegakan hukum di laut, yang kemampuannya dapat ditingkatkan dengan prinsip re-educating melalui pemanfaatan berbagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang ada di berbagai institusi terkait;
 - d. pengadaan sarana dan prasarana dengan prinsip repooling melalui resources management sarana dan prasarana seluruh institusi penegakan hukum di laut, sebagai ilustrasi kapal-kapal patroli (KAL) masih di mungkin untuk mendukung perkuatan sarana lembaga ini.

5. Sebagai program jangka pendek, pembentukan Penjaga Laut dan Pantai Indonesia sebagai *single institution multi functions*, dapat dirintis dalam bentuk operasi berbagai institusi di bawah satu komando, dengan mengambil percontohan pilot project pada pelabuhan bebas (Batam) atau kawasan perdagangan bebas, agar dapat diketahui efektivitas dan efisiensinya. Oleh karena itu dalam menunjang keberhasilannya, perlu dilakukan:
 - a. persetujuan dari seluruh institusi terkait;
 - b. penetapan dari Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, tentang operasi berbagai institusi di bawah satu komando tersebut
 - c. penetapan tugas dan fungsi pokok komando gabungan penegakan hukum di laut dalam tugas penyelidikan tanpa mengganggu tugas pokok dan fungsi penyelidikan berbagai institusi lain;
 - d. perlindungan dan peningkatan efisiensi dan efektivitas sarana prasarana yang telah ada. Misal bila dilakukan pada pada pelabuhan Batam, maka

- sarana surveillance system di Lanal Batam yang berkemungkinan terganggu oleh pembangunan gedung tinggi di sekelilingnya;
- e. penertiban terminal laut liar dan pengadaan terminal resmi bagi pelayaran
6. Mewujudkan pendirian Lembaga yang berwenang dan memiliki identitas bertaraf internasional di bidang penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, dengan multi fungsi yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan maritim sebagai yang ditetapkan konvensi internasional tentang SOLAS 1974/ISPS Code 2002 dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan mengsinergikan beberapa lembaga keamanan laut beserta asetnya untuk mendukung terciptanya kepastian hukum, stabilitas keamanan dan terkendalinya laut yuridiksi nasional Indonesia.
 7. Penyerdehanaan aspek birokrasi dan aspek operasional penegakan hukum dan keamanan di laut agar menjadi lebih efektif dan efisien serta dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan antara sesama instansi penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa.
 8. Upaya awal dalam meminimasi terwujudnya kondisi terhadap butir 6 dan 7 , dengan melakukan strategi penyeragaman tentang pemahaman pelaksanaan penegakan hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, sebagai payung hukum bagi para eksekutif dari seluruh instansi yang terkait dengan bidang keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan maritim, untuk mensinergikan kepada para pelaksana di lapangan yaitu staf operasional lembaga yang berwenang dan memiliki identitas sebagai penegak hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.
 9. Menyadari sepenuhnya bahwa kepentingan pembentukan lembaga yang berwenang dan memiliki identitas sebagai penegak hukum keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim dalam

rangka melaksanakan penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban dan keamanan di daerah laut Republik Indonesia sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 sebagaimana telah dirubah dengan Ordonansi Nomor 113 Tahun 1949 mengenai Kepolisian Di Laut, Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 278 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, akan menjadi tidak berhasil dan kembali mengalami permasalahan yang sama bahkan lebih bias lagi, bila tidak didukung adanya penyamaan pemahaman tentang pelaksanaan penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

<http://www.bakorkamla.go.id>

REFERENSI

1. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 Pasal 1 ayat (3), *Pasal 5 ayat (1), Pasal 18, 18A, 18B, Pasal 25A, Pasal 33, dan Pasal 20 ayat (1), Amandemen UUD 1945;*
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 5 tahun 1983 tentang *Zona Ekonomi Eksklusif;*
3. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 1985 tentang *Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (United Nation Convention on the Law of the Sea) 1982;*
4. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang *Pelayaran;*
5. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 1995 tentang *Kepabeanan;*
6. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 tahun 1996 tentang *Perairan Indonesia;*
7. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 1997 tentang *Pengelolaan Lingkungan Hidup;*
8. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 tahun 2002 tentang *Pertahanan Negara;*
9. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang *Pemerintahan Daerah;*
10. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang *Perikanan;*
11. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2004 tentang *Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;*
12. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 stb 442 tentang *Penertiban Keamanan Dan Keselamatan Di Daerah Laut Indonesia;*
13. Pemerintah RI.1957. *Pengumuman Pemerintah (Deklarasi Juanda) tentang Perairan;*
14. Peraturan-peraturan Bandar 1972
15. Peraturan-peraturan Keselamatan Kapal 1972.
16. Peraturan Pemerintah RI, No. 27 Tahun 1983 Tentang *Pelaksanaan Kitab Undang-undang Acara Hukum Pidana*
17. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang RI 2002 Tentang *Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme;*
18. Peraturan Pemerintah RI No. 51 Tahun 2002 Tentang *Perkapalan,*
19. Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005 tentang *Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional;*
20. SK Kepala Dinas Pelayaran dan SK Panglima Angkatan Laut.1931. *Himpunan Peraturan-peraturan untuk armada Pemerintah di Hindia Belanda, Bab A, Bab B, Bab E, dan Bab H, Percetakan Negara, Jakarta.*
21. SK PANGAB. 1990. Naskah Sementara Buku Petunjuk Operasi Tentang *Operasi Keamanan di Laut, Jakarta.*

DAFTAR PUSTAKA

- Budiario, M, SH dan K. Wantjik Saleh, SH.1979. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Direktorat Operasi Latihan Angkatan Laut. 1987. *Buku Himpunan Perundang-undang Bidang Maritim*, Jakarta.
- Hamzah,A. Dr, SH.1997. *Dasar-Dasar Pengusutan Perkara Kriminal Karya Wahana*, Jakarta.
- Japan International Cooperation Agency.1988. *Studi Perencanaan Keselamatan Maritim*,
- Prodjodikoro, Wirjono. SH. 1963. *Hukum Laut Indonesia*, cetakan keempat, Sumur Bandung, Bandung.
- Riduwan, *Metode & Tehnik Menyusun Tesis*, Penerbit Alfabeta, Bandung, 2004
- Siahaan,N.H.T, SH dan H. Suhendi, SH.1989. *Hukum Laut Nasional*, Djembatan, Jakarta.
- Soedjadi, F.X. Drs. MPA. 1988. *Organization and Methodes (Penunjang Berhasilnya Proses Manajemen)*, Haji Masagung, Jakarta.
- Soekardono, R.Prof.SH.(1981) *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta.
- Suparni, Niniek, SH. 1990. *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kepailitan*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Suparmoko M, *Metode Penelitian Praktis*, Penerbit BPFE , Edisi Ke Empat, Yogyakarta, 1999.
- Supit, Henky-Adpel Ambon.1996. *Penuntun Keselamatan Maritim dan Perlindungan Lingkungan Serta Pengetahuan Bela Negara*, Ambon Departemen Perhubungan RI, Ambon.
- ,2005. *Teropong Kelautan*, Yayasan Pendidikan Maritim, Batam.
- Syahmin, AK. 1985. *Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional*, Bina Cipta, Bandung.
- Terry, R, George, PhD.Alih Bahasa Dr. Winardi, SE. 1986. *Asas-asas Manajemen*. Alumni, Bandung.
- Umar, M, Husseyn, SH.2001. *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia-Buku I*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Op.cit, Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga.2001. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia*

MATERI
KEWENANGAN DAN IDENTITAS LEMBAGA PENJAGAAN LAUT
DAN PANTAI SEBAGAI PENEGAK HUKUM KESELAMATAN DAN
KEAMANAN DI LAUT/ PELAYARAN SERTA PERLINDUNGAN
LINGKUNGAN MARITIM

Memahami Secara Tekun Dan Benar Serta Kemauan Untuk Terus Belajar, Membaca Dan Mengimplementasi Ajaran Ini, Diharapkan Dapat Mendukung Terciptanya Keselamatan Dan Keamanan Di Laut/Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Maritim Melalui Kewenangan Dan Identitas Lembaga Satu-Satunya Dengan Multi Fungsi.

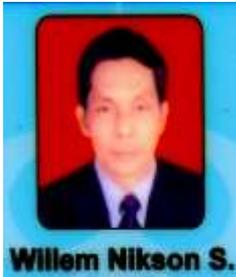
Bagi para pengguna jasa pelayanan, keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran dan maritim sudah tidak ada kompromi dan tawar-menawar untuk segera mempersiapkan, memenuhi, dan melaksanakan apa yang sudah menjadi ketentuan baku internasional dan nasional. Siapapun tidak ada yang mengingini akan kejadian wilayah perairan Indonesia yang di klaim sebagai wilayah yang selalu terganggu atas keselamatan dan keamanan di laut/pelayaran serta maritim akibat multi instansi dengan multi fungsi kebijakan. Oleh karena itu memahami, menyadari, kemauan untuk tidak terulang lagi kejadian tersebut hanya dengan secara terus menerus mau belajar dari segala aspek termasuk bagaimana kita memahami isi materi dalam Buku ini.

Berbagai permasalahan penegakan hukum di laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim tertuang dalam buku ini, dan pada prinsipnya yang didapat adalah kurangnya pemahaman atas peraturan perundang-undangan tentang pelaksanaan kewenangan penegakan hukum keselamatan dan keamanan laut/pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, sehingga dengan keterbukaan menyamakan pemahaman tersebut untuk bangsa dan negara ini, akan memperkecil hambatan kegiatan transportasi di laut dan sekitarnya.

Buku ini mencoba menuangkan secara singkat dan sederhana bagaimana cara menggunakan memahami keselamatan dan keamanan transportasi laut dari berbagai sisi diantaranya kebijakan, konsep atas kegagalan dan permasalahan, dan tertuang juga kasus penegakan hukumnya yang dapat dipakai sebagai bahan *brainstorming* kelompok. Untuk itu dianjurkan banyak membaca buku-buku keselamatan dan keamanan transportasi laut, kebijakan internasional di bidang maritim dan kebijakan nasional di bidang transportasi laut, dalam mempermudah memahami materi ini.

Tidak Ada Kata Terlambat Untuk Belajar Bagi Siapapun Yang Ingin Maju, Penulis pun masih terus belajar untuk itu.
(Pelihara kemampuan diri)

OTOBIOGRAFI PENULIS



Willem Nikson. S: Pria kelahiran Jakarta, tanggal 16 Oktober 1953 ini awalnya adalah sebagai Pelaut bertugas di PT. Gesuri Lloyd dan masuk lingkungan pemerintahan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI (1982-1993) sebagai Nakhoda pada Divisi Pengerukan Tg.Priok Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan. Pengabdian yang ditekuninya saat ini pada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Departemen Perhubungan RI (1993- Sekarang) berhasil mencapai jenjang karir tertinggi pejabat fungsional Ahli Peneliti Utama (APU). Pengabdian profesi peneliti dengan memperluas wawasan di dalam negeri antara lain sebagai tim asistensi ad.hoc 2 DPD-RI RUU Kepelabuhanan tahun 2006, Tim Asistensi Komisi V DPR-RI RUU Pelayaran tahun 2007, Tim Ahli/Pakar Pokja Keselamatan dan Keamanan Maritim. Beliau juga sebagai Dosen Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti-Jakarta. Jenjang Pejabat Fungsional Tertinggi sebagai Ahli Peneliti Utama Bidang Perhubungan Laut diawali sebagai alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) tahun 1979, S1 Sekolah Tinggi Teknologi Kelautan Hatawana-Jakarta 1992, S2 STIE Jakarta 1997.



FX. Eddy Santoso : Pria kelahiran Malang Jawa Timur , 6 April 1951, ini adalah Sarjana Politik UT Jakarta. Berangkat dari latar belakang pengalaman yang lengkap, kiprah yang bersangkutan diberbagai kapal & staf di lingkungan kemaritiman. Pengabdian lainnya antara lain di lingkungan staf Kodikal, Kolinlamil dan Markas Besar TNI-AL, dan terakhir di Bakorkamla. Adapun pengalaman pendidikan dimulai dari AAL tahun 1976, Secapa tahun 1985, Seskoal tahun 1992, Sesko ABRI tahun 1998 dan Lemhanas RI tahun 2005, serta S-1 Fisip UT. Pengalaman pendidikan di luar negeri yaitu di Belanda, CTT OPS School tahun 1987 dan NBCD School tahun 1988. Terakhir ke Jepang pada Nopember 2009 dalam rangka mengawali pembentukan Indonesia Sea and Coast Guard (ISCG) dengan mengikuti program pelatihan Sistem Keamanan dan Keselamatan Laut bagi Pendamping (staf) yang diselenggarakan JICA bekerjasama dengan JCG.



Rathoyo Rasdan : Pria kelahiran Pemalang, Jawa Tengah, ini mempunyai latar belakang pengalaman yang cukup menarik. Di lingkungan Pemerintahan, beliau pernah berkiprah di Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah serta Kementerian Negara Riset dan Teknologi. Dan sekarang ini mengabdikan dirinya di Badan Koordinasi Keamanan Laut. Untuk memperluas wawasan tentang Keselamatan dan Keamanan Laut yang sedang ditekuninya, berbagai seminar, training, dll telah diikuinya, antara lain Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting, Singapore (2007), Maritime Law Enforcement, Japan (2008), Western Pacific Naval Symposium, Singapore (2008), Coast Guard System, Japan (2008), Penegakan Hukum dan Keamanan Laut, Jakarta (2009). Sebagai Dosen Pasca Sarjana di salah satu universitas di Jakarta, beliau melanjutkan S2-nya di Cleveland State University, Ohio, USA tahun 1991. Untuk menyegarkan keilmuannya, mulai awal tahun 2009 beliau mengikuti Program Doktor Manajemen Bisnis dengan konsentrasi Pengembangan SDM bidang keselamatan dan keamanan laut.



Capt. Hengki Supit. Lahir di Tondano, Minahasa, 24 November 1939. Alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) di Jakarta tahun 1964 ini sejak tahun 1965 aktif bekerja di kepelabuhanan di Indonesia. Terakhir beliau sebagai Administrator Pelabuhan Ambon Maluku (1994- 1996). Selanjutnya mengabdikan dirinya sebagai Ketua Bidang Organisasi Kebariawan Kosgoro Jakarta, Konsultan PT. Pelayaran Bintang Baruna Sakti/Dina Shipping Batam/Singapura di Sekupang Batam, Ketua Pembina Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) Batam dan Staf Ahli Khusus Bidang Hukum & Perundang-Undangan DPP INSA Jakarta. Sejak 1965 – 2003, berbagai kursus juga telah diikutinya antara lain Kursus Pemeriksa di Laut di Komando Operasi Kapal Cepat Kodamar III Tanjung Priok, Fire Fighting Port of Singapore Authority di Singapore, Port Security di Port of London Authority Inggris, United State Coast Guard di Amerika Serikat, Maritime Administration Search and Rescue di Karaci Pakistan, Maritime Safety and SAR Communication Japan Coast Guard di Tokyo, dan Latihan dan Uji Coba International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code 2002 di Surabaya.



Irwan Sumadji: Lahir di Jakarta, 22 Oktober 1955. Beliau mengawali kakrirnya sebagai PNS kemudian mengundurkan diri aktif diberbagai kegiatan di bidang pendidikan, bisnis dan penelitian-konsultan. Yang bersangkutan merupakan salah satu pengagas Konsep Hexagonal Pengembangan Ekonomi Lokal yang dikembangkan Bappenas dalam pembangunan daerah, dan peneliti, pemerhati dan pendidik Small Medium Enterprise di Indonesia, sangat aktif dalam pemberdayaan ekonomi kerakyatan berbasis teknologi. Menyelesaikan pendidikan pada Sarjana Geografi Universitas Indonesia dan Doktorandus Geografi dengan spesialisasi Regional Ekonomi pada Universitas Indonesia, kemudian memperdalam pada program sertifikasi Management Bussiness Administration yang diselenggarakan IPPM Jakarta, dan meraih gelar Magister Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Disertasi pada gelar tertinggi Doktor Manajemen diraih pada Universitas Negeri Jakarta. Sekarang aktif sebagai Peneliti Senior di P2M Mesin FTUI, merupakan mantan middle dan top manajemen diberbagai perusahaan bisnis nasional dan multinasional, hingga saat ini disamping berkedudukan sebagai tenaga pengajar di almaternya pada tahun 1985-1986 Departemen Geografi Universitas Indonesia dan berbagai perguruan tinggi lainnya hingga sekarang, beliau mencapai karir pendidikan sebagai Dekan Fakultas Ekonomi PTS di Jakarta dan Wakil Rektor PTS di Bogor. Saat ini beliau aktif sebagai fasilitator program One Village One Product dan Kluster-Value Chain, disamping sedang mempersiapkan berbagai buku teks untuk mahasiswa program Magister Ilmu Ekonomi dan Manajemen.



Retno Windari. Lahir di Jakarta 12 Maret 1968, menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Hukum Internasional dari Universitas Indonesia tahun 1991. Melanjutkan *study* di World Maritime University, Malmo – Swedia dan menyelesaikan M.Sc di bidang *Maritime Affairs* tahun 2001. Kemudian mengikuti *Ocean Governance Study* di Dalhousie University, Canada tahun 2003. Terakhir menyelesaikan *Graduate Diploma study* bidang *Port and Maritime Management* di National University of Singapore tahun 2004. Pernah bekerja selama 12 tahun di Departemen Perhubungan (1996 - akhir 2007). Pengalaman kerja luar negerinya termasuk menjadi staf Atase Perhubungan pada KBRI London (2001-2002), sebagai anggota tetap Delegasi Indonesia pada berbagai pertemuan internasional, negosiasi, konferensi, dll di Asia, Australia, Eropa, Amerika Utara dan Afrika; sebagai penanggung jawab dan narasumber dalam berbagai pertemuan internasional, misi-misi bantuan teknis dan pelatihan yang diselenggarakan di Indonesia. Aktivitas sekarang selain sebagai narasumber di Bakorkamla juga aktif sebagai Konsultan International Maritime Organization (IMO) untuk *Technical Assistance* bidang *Maritime Safety Administration*.



Safaat Widjajabrata: Pria, lahir di Subang, Jawa Barat, pada tanggal 25 Agustus 1939. Latar belakang pendidikannya adalah akuntan lulusan Institut Ilmu Keuangan, Departemen Keuangan. Menapak karir dari bawah, dimulai dari asisten akuntan, ajun akuntan dan akuntan pada Direktorat Jendral Pengawasan Keuangan Negara, Departemen Keuangan yang kemudian berubah menjadi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Di BPKP ini pernah menduduki berbagai jabatan antara lain Kepala Perwakilan Propinsi Sulawesi Tengah, Direktur Perencanaan, Kepala Perwakilan Provinsi DKI Jakarta Raya, dan setahun sebelum pensiun menjabat sebagai Kepala Pusdiklat BPKP. Setelah pensiun dia lebih aktif di organisasi profesinya, yaitu Ikatan Akuntan Indonesia, sebagai Ketua IAI Wilayah Jakarta, 1998 – 2002 dan Anggota Majelis Kehormatan, Ikatan Akuntan Indonesia, 2002 – sekarang.



Begi Hersutanto: lahir di Surabaya pada 1 Januari 1976, adalah Sarjana Hukum dari Fakultas Hukum, Universitas Airlangga (1999), dan melanjutkan studinya ke program S-2 di bidang Hubungan Internasional dengan kekhususan pada bidang Diplomasi dan Studi Pertahanan di City University of New York, City College of New York (2004). Semenjak tahun 2004 sampai dengan akhir awal 2008, beliau bekerja sebagai peneliti bidang Hubungan Internasional di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta. Pada tahun 2005-2006, atas undangan dari Association for the Promotion of International Cooperation (APIC), Tokyo, dan Ushiba Memorial Program, Tokyo) beliau melakukan penelitian di Tokyo tentang Prospect Pembentukan Komunitas Asia Timur. Saat ini beliau adalah Staf Ahli Komisi I bidang Pertahanan, Dosen Tetap di President University, Faculty of Business and International Relations, JABABEKA, serta aktif sebagai Direktur Eksekutif, Indonesian Institute for Strategic Studies (IISS), Jakarta.



Tati Sri Haryati, kelahiran Kuningan, Jawa Barat, tanggal 4 Juli 1959, telah berkiprah di lingkungan pemerintahan di Sekretariat Dewan Pertimbangan Agung RI sejak tahun 1982 – 2004 dan sejak tahun 2004 sampai sekarang mengabdikan dirinya di Sekretariat Wakil Presiden RI, Sekretariat Negara. Untuk memperluas wawasan, telah mengikuti berbagai latihan, penataran dan forum diskusi antara lain Seminar on Law Enforcement at Sea Training Course di Ningbo, Republik Rakyat China (Tahun 2008), alumnus Sekolah Tinggi Publistik, Jakarta tahun 1986



Elva Susanti : Kelahiran Bukittinggi tanggal 20 Maret 1975, latar belakang pendidikan : Sarjana Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2000 dan Akta IV tahun 2005. Pendidikan Non Formal kursus Brevet A & B pada lembaga PPA UMY tahun 2000. Pada tahun 2001-2003 bekerja di perusahaan Jerman di Lobam Bintang Kep. Riau. Dan sekarang menjadi Staf Badan Koordinasi Keamanan Laut sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli Bidang Dikkamla.



Tridea Sulaksana, SH: Kelahiran Surabaya, 07 Oktober 1984, latar belakang pendidikan Sarjana Hukum Jurusan Hukum Perdata di Universitas Pasundan Bandung tahun 2008. Pengalaman Pekerjaan : bekerja di Kantor Notaris/PPAT Riena Sabrina, SH Bandung sebagai Karyawan tahun 2005 – 2007, Perusahaan Swasta bergerak di bidang Entertainment tahun 2007 – 2009, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli di Bidang Pengembangan Wilayah.

<http://www.bakorkamla.go.id>