



PENEGAKAN HUKUM MARITIM (MARITIME LAW ENFORCEMENT)



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA**

**PENEGAKAN HUKUM MARITIM
(MARITIME LAW ENFORCEMENT)**

BAKORKAMLA

PENEGAKAN HUKUM MARITIM (MARITIME LAW ENFORCEMENT)

Capt. Hengky Supit

29 Desember, 2009

GAKUM KAMLA 004.01.2009

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 : 978-602-8741-03-3

<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: Capt. HENGKY SUPIT

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **PENEGAKAN HUKUM MARITIM (MARITIME LAW ENFORCEMENT)** 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 empat 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 (Maritime Law Enforcement)**
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
Sambutan
Kepala Pelaksana Harian
Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, atas perkenannya buku Penegakan Hukum Maritim (Maritime Law Enforcement) 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).

Buku ini membahas tentang Penegakan Hukum Maritim (Maritime Law Enforcement) yang sejak penyerahan kedaulatan kepada Pemerintah Indonesia 1949, tidak lagi teradministrasi dan terinstitusi dalam satu kesatuan sistem keamanan maritim nasional karena telah tersebar di berbagai instansi pemerintah, sehingga sulit untuk mewujudkan suatu operasional yang efektif dan efisien serta koordinasi yang lancar. Hal ini telah mengakibatkan terjadinya tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang telah meresahkan para perusahaan pelayaran nasional dan internasional.

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

KATA PENGANTAR.....	III
SAMBUTAN KALAKHAR BAKORKAMLA	V
DAFTAR ISI	VI
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Gambaran Keadaan	5
BAB II : PENEGAKAN HUKUM DI LAUT	13
A. Tata Laksana Penegakan Hukum di Laut	15
B. Wewenang Pelacakan (Penyelidikan)	18
C. Wewenang Penyusutan (Penyidikan) Tindak Pidana di Laut .	22
D. Penahanan dan Pemeriksaan Kapal di Wilayah Hukum Sendiri	22
E. Penahanan di Laut Terbuka.....	27
F. Penyitaan.....	27
G. Pengawalan (Membawa Kapal Masuk Pelabuhan di Bawah PimpinanKapal yang Lain	28
H. Penjelasan.....	29
I. Mempertahankan Peraturan dan Keamanan di Perairan Indonesia	32
J. Berita Acara Penahanan/ Pemeriksaan	34
K. Bentuk Berita Acara.....	35
L. Implementasi Penegakan Hukum di Laut	39
BAB III : PENEGAKAN HUKUM DI KAPAL	43
BAB IV : PENEGAKAN HUKUM DI PELABUHAN	69
A. Penegakan Hukum di Pelabuhan di Didasari atas	69
B. Tata Laksana Penegakan Hukum di Pelabuhan	75
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Bahwa bagi keutuhan wilayah Negara Indonesia dan untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia, maka semua kepulauan serta laut yang terletak diantaranya sebagaimana dimaksud Undang-Undang Nomor 4 (Prp) 1960 Tentang Perairan Indonesia harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat. Undang-Undang No.4 (Prp) 1960 ini, telah dirubah dengan Undang_Undang Ri Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.

Dilihat dari lingkungan pergaulan dunia yang merdeka dan bersahabat, tertib dan damai dalam prikehidupan dalam keseimbangan antara kepentingan nasional dan internasional terutama untuk ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial sebagaimana yang tertuang dalam “Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 aline ke 4”.

Bahwa untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia di wilayah perairan Indonesia, maka pembangunan kemaritiman Indonesia perlu diarahkan pada pemberdayaan sumber daya laut dan dasar laut serta pemmanfaatan fungsi wilayah laut nasional, secara serasi dan seimbang dengan memperhatikan daya dukung kelautan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat serta memperluas kesempatan usaha dan lapangan kerja.

Dalam upaya mencapai tujuan nasional maka sarana dan prasarana kelautan secara terus menerus perlu ditingkatkan agar laut memenuhi fungsinya sebagai media penghubung pemersatu bangsa dan lahan penghidupan rakyat serta lebih berperan dalam segenap aspek kehidupan bangsa dengan mengembangkan industri maritim, antara lain industri pelayaran, industri perkapalan, industri perikanan, industri wisata bahari,

harus didorong dan digalakkan untuk memenuhi kebutuhan pembangunan nasional demi kesejahteraan rakyat.

Maka untuk mempertahankan daya dukung dan kelestarian lingkungan perlu ditingkatkan keselamatan dan keamanan maritim serta pencegahan pencemaran secara terus menerus dan berkesinambungan dengan menggalakkan melalui penyuluhan dan pembinaan hukum kepada masyarakat maritim serta meningkatkan kemampuan aparat **penegakan hukum maritim di bidang keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim** melalui pendidikan dan pelatihan.

Tujuan penegakan hukum maritim ini, adalah untuk membekali para personil Badan Koordinasi Keamanan Laut, di bidang manajemen **keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim** sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ini, dinyatakan dalam arti yang luas sehingga ia mempunyai aplikasi yang luas terhadap lapisan manajemen yang berbeda baik di laut, di pelabuhan (darat) ataupun di kapal sebagaimana dimaksud ISM Code 1998 dan ISPS Code 2002 dimana akan membutuhkan pengetahuan atau kesadaran yang bervariasi bagi para personil penegakan hukum maritim sesuai peraturan perundang-undangan nasional yang relevan dan konvensi internasional yang relevan.

Pokok-pokok pikiran tersebut diatas, sejalan dengan pertimbangan sebagasimana yang tertuang dalam huruf d Undang-Undang Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta, dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan Negara dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.

Selain hal tersebut diatas yang juga telah diatur secara tegas dan jelas dalam Undang-Undang Tentang Pelayaran ini antara lain adalah pembentukan institusi di bidang Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden (dan ***secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri ?***) Penjaga Laut Dan Pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan dan keamanan pelayaran. Penjaga Laut Dan Pantai tersebut merupakan **pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut** dan perkuatan Keasaruan Penjagaan Laut Dan Pantai. Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa.

Dengan diundangkannya Undang-Undang tentang Pelayaran ini berbagai ketentuan yang terdapat pada perundang-undangan lain yang berkaitan dengan pelayaran antara lain: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 Stb.442, Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia, Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 1997 Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang-Undang RI Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut 1982, **dan sepanjang menyangkut aspek keselamatan dan keamanan pelayaran tunduk pada peraturan Undang-Undang tentang Pelayaran ini.** Secara diagram penegakan hukum maritim tersebut diatas dapat di lihat dalam lampiran Gambar 1.

Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran tersebut diatas sebagaimana dimaksud huruf c penyelasan atas Undang-Undang Pelayaran ini, memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi

dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan yang muntakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, disamping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).

Dalam Resolusi 1 Konfrensi-Konfrensi Negara-negara Peserta The International Convention For The Safety Of Lif At Sea, 1974 tanggal 12 Desember 2002 menetapkan:

- a. Mengingat tujuan dan azas Piagam PBB Tentang pemeliharaan perdamaian dan keamanan internasional serta peningkatan persahabatan dan kerja sama antar Negara-negara.
- b. Menimbang dengan sangat suatu **ekskalarasi global tindakan terorisme dalam segala bentuk yang membahayakan kebebasan azasi dan menurunkan kedaulatan manusia.**
- c. Mengingat **pentingnya dan berartinya pelayaran bagi perdagangan dan perekonomian dunia** diputuskan untuk menjaga keselamatan mata rantai suplai keseluruh dunia dari segala tindakan pelanggaran hukum yang berasal dari **serangan teroris terhadap kapal, pelabuhan, terminal lepas pantai dan fasilitas-fasilitas lainnya;**
- d. Memperhatikan bahwa tindakan pelanggaran hukum terhadap pelayaran yang membahayakan keamanan dan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang mengganggu kegiatan pelayaran maritim sehingga mengurangi kepercayaan **masyarakat dunia akan keselamatan pelayaran;**
- e. Memperhatikan bahwa terjadinya tindakan pelanggaran hukum tersebut telah menjadi keprihatin serius seluruh masyarakat internasional, demikian pula mengingat **pentingnya pergerakan perdagangan dunia yang ekonomis dan efisien;**

- f. Memperhatikan kepentingan mendasak untuk mengembangkan kerja sama internasional antara Negara dalam merancang dan menetapkan langkah-langkah prektis, disamping yang telah ditetapkan oleh IMO **untuk mencegah dan menekan pelanggaran hukum terhadap pelayaran dalam arti luas.**

Selanjutnya dalam Resolusi 2 Konfrensi tanggal 12 Desember 2002 telah ditetapkan Koda Internasional Tentang Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan (Adoption Of The International Code For The Security Of Ships And Of Port Fasilities/ISPS Code)

ISPS Code ini, ditetapkan berdasarkan amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (Having Adopted amandements to the International Convention for the Safety of Life at Sea) 1974 selanjutnya disebut Konvensi mengenai **tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.**

Untuk pengaturan di bidang keselamatan dan keamanan di laut sebagaimana dimaksud Pasal 276 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi tindakan pelanggaran hukum terhadap pelayaran yang membahayakan keselamatan dan keamanan jiwa manusia dan harta benda, mengganggu kegiatan pelayaran maritim dan mengurangi kepercayaan masyarakat dunia akan keselamatan pelayaran, disamping mengakomodasi ketentuan mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim sebagaimana yang dimaksud amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974/ISPS Code.

B. Gambaran Keadaan (1949-2009)

Penegakan Hukum Maritim sejak penyerahan kedaulatan kepada Pemerintah Indonesia tidak lagi teradministrasi dan terinstitusi dalam satu kesatuan sistem keselamatan dan keamanan dan telah tersebar diberbagai instansi penegakan hukum di laut.

Berhubung Negara Indonesia pada waktu itu, masih dalam keadaan darurat, maka penyelenggaraan penegakan hukum maritim di laut wilayah Republik Indonesia yang tadinya ditangani oleh Jawatan Pelayaran telah dialihkan dibawah komando Kepala Staf Angkatan Laut RI yang pelaksanaannya ditetapkan berdasarkan Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut Nomor 8 / Va KSAL / BN 50 No.8 Tanggal 14 Perbuari 1950. Kemudian diperbaharui dengan Keputusan KSAL No. A 23 / 1 / 1 / BN 51 No.44 tanggal 24 Mei 1951 dan kemudian diperbaharui lagi dengan Keputusan KSAL No. A 20 / 2 / 23 BN 1952 No.91 tanggal 30 Oktober 1952 dengan ketetapan dimana penegakan hukum maritim berada di bawah komando Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI), tetapi para nakhoda penguasa kapal Negara Departemen Pelayaran RI dengan tetap berpadoman pada TZMKO 1939 Stbl.442 dan, Keputusan Pemerintah Nomor. 43 Tahun 1939.

Bersamaan dengan itu juga pada waktu itu Pemerintah Indonesia menghadapi berbagai pemberontakan dalam negeri yang dilakukan oleh RMS, PKI, DI/TII, Andi Azis dan PRRI/Pemesta dengan memiliterisasi sebagian armada kapal pemerintah Jawatan Pelayaran Negara untuk operasi militer di bawah komando Angkatan Laut RI. Sejak itu terjadi kevakuman fungsi penegakan hukum maritim karena baik Angkatan Laut maupun Jawatan Pelayaran mengkonsentrasikan tugasnya pada penumpasan pemberontakan di dalam negeri.

Untuk mengisi kevakuman penegakan hukum maritim, maka Menteri Dalam Negeri meskipun tanpa dasar hukum yang jelas telah mengambil langkah-langkah pengamanan dengan pembentukan Polisi Air berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri No. Pol / 4 / 2 / 3 UM Tahun 1951.

Sejak itu, penegakan hukum maritim tidak lagi teradministrasi dan terinstitusi dalam satu kesatuan sistem di bidang keselamatan dan keamanan di laut karena telah tersebar diberbagai instansi pemerintah (Angkatan Laut, Polri, Bea & Cukai, Perhubungan Laut, Perikanan dll).sehingga terjadi tumpang tindih peraturan yang telah mengakibatkan ketidak pastian hukum yang tercipta melalui pembenaran perilaku salah

dan menyimpang atau dengan kata lain hukum hanya merupakan pembenaran perilaku salah.

Dalam upaya menjaga citra Indonesia dalam pergaulan atarbangsa maka pada tahun 1972 telah dibentuk Badan Koordinasi Keamanan Laut berdasarkan Keputusan Bersama Menhankam/Pangap, 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, JZ 8 / 72 / 1 dan KEP / JA / 12 / 1972 tanggal 12 Desember 1972.

Dalam pelaksanaan tugasnya ternyata Badan Koordinasi Keamanan Laut ini tidak berjalan sebagaimana yang diharapkan karena masing-masing instansi masih melaksanakan patroli di laut secara sendiri-sendiri dan semua beranggapan bahwa Bakorkamla ini dinilai tidak berhasil dalam mengkoordinasikan pengawasan dan pengamanan di wilayah laut perairan Indonesia sehingga perlu dibentuk wadah baru.

Dalam upaya mencari jalan keluar maka Departemen Pertahanan Keamanan pada tahun 1975 telah mengadakan seminar keamanan laut ke 1 dengan pembicara pertama Menteri Kehakiman Republik Indonesia Bapak Prof. DR. Mochtar Kusumaatmaja. Dalam pemaparannya Beliau mengemukakan antara lain: Bahwa pembahasan penjagaan keamanan di laut dan pantai sebagai bagian dari penegakan kekuasaan Republik Indonesia di laut adalah suatu hal yang penting, mengingat bahwa dua pertiga dari wilayah Negara kita yang luasnya 5.8 juta Km persegi terdiri dari laut, Dimana Beliau juga mengemukakan bahwa pembentukan Badan Keamanan Laut antara lain untuk menghilangkan dualism yang kini terdapat antara Polisi Air dan Udara (Airud) dan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP) dapat ditiadakan. Tetapi sekali lagi ini merupakan suatu penyelesaian yang terlebih dahulu harus dipersiapkan segi-segi hukum dan administrasinya sebagai dasar pengadaan sarana, personil dan materiel. Pada hakekatnya tindakan perubahan hukum dan administrasi ini, merupakan suatu tindakan kebijaksanaan pemerintah yang merupakan suatu **“Political Decision** yang dapat secara maksimal

dikemukakan adalah fakta-fakta teknis dan alasan-alasan teknis ekonomis yang menjelaskan mengapa keputusan kebijaksanaan demikian perlu diambil. Dalam rangka ini, pertimbangan penghematan di bidang “Menpower” dan dana serta materiel yang dapat dicapai dengan penyatuan dan penyerdehanaan aspek birokrasi dan aspek operasional demikian, seyogyanya akan merupakan pertimbangan penting.

Jelas kiranya bahwa dilihat secara demikian sebenarnya tidak perlu tiap dinas atau bidang tugasnya itu punya kapal sendiri. Apabila perlu dilakukan pemeriksaan setempat di laut, pejabat dari dinas yang bersangkutan bisa diturut sertakan. Jelas kiranya bahwa tahap pertama dari “Constabulari Function” dapat dilakukan oleh satu badan saja. Di Amerika Serikat tugas-tugas di bidang keamanan laut ini (Golongan A), bahkan tugas SAR dan tugas-tugas di bidang keselamatan pelayaran (Golongan B) bahkan yang kami golongkan C pun dilakukan oleh US Coast Guard. Di Indonesiapun sebelum perang dunia, ada suatu dinas yang serupa yang dinamakan Gouvenement Marine yang menurut ketentuan perundang-undangan waktu itu mempunyai mempunyai bidang tugas yang luas sekali. (*Peraturan perundang-undangan dimaksud adalah Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 Stbl.442 tentang Ketentuan-ketentuan Menegakkan Ketertiban dan Keamanan di Wilayah Laut Republik Indonesia hingga dewasa ini masih relevan*). Setelah penyerahan kedaulatan tahun 1949 Gouvernemen Marine ini dalam bentuknya yang semula lenyap dan menjadi Dinas Pelayaran Negara yang sebelumnya adalah Dinas Pelayaran Federal dan kemudian menjadi Jawatan Pelayaran Negara.

Kesimpulan yang dapat ditarik adalah adanya suatu badan atau instansi yang memiliki kapal-kapal yang melakukan “Contabulari Funstion” tidak berarti bahwa pelaksanaan tugas diberbagai bidang itu akan terlantar, bahkan sebaliknya karena tahap pertama dari kegiatan penegakan hukum dan keamanan di laut dipusatkan disatu tangan sehingga dapat dicegah pemborosan tenaga dan biaya, sedang masing-masing dinas bisa mengkonsentrasikan dirinya pada tahap kedua yakni pemeriksaan si pelanggar hukum menurut ketentuan yang di langgarnya biasanya

dilakukan di darat/pelabuhan (kekarantinaan, kepabeanan, keimigrasian, perikanan, kepolisian dll).

Sebagai tindak lanjut dari Seminar tersebut diatas, pada tahun 1978 Departemen Pertahanan Keamanan melakukan lagi Lokakarya Ke 2 dengan thema "Pengimplementasian Wawasan Nusantara dengan Thema "Penegakan Hukum dan Keamanan di Laut.

Pembicara pertama adalah Kejaksaan Agung Republik Indonesia Bapak Said SH dimana dalam pemaparannya Beliau mengemukakan:

Sebelum pemulihan kedaulatan ketangan bangsa Indonesia maka tugas-tugas penegakan hukum dan menjamin kedaulatan di laut adalah Angkatan Laut dan Gouvernement Marine dan Bea dan Cukai. Aparat-aparat inilah yang menegakan hukum-hukum di wilayah perairan Indonesia. Dalam Teritoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939 dengan tegas menetapkan pejabat-pejabat yang berwenang untuk menegakkan hukum serta mengawasi Pasal 13 dari ordonansi tersebut diatas, menetapkan pejabat-pejabat tersebut secara terperinci yaitu:

Ayat (1) Penegakan dan pengawasan atas diataatinya aturan-aturan ordonansi ini, dibebankan kepada Panglima Angkatan Laut di Surabaya, komandan-komandan kapal perang RI dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut, nakhda-nakhoda kapal Direktorat Jendral Perhubungan Laut, orang-orang yang berada dibawah perintah panglima-panglima, komandan-komandan, nakhoda-nakhoda ini yang untuk itu diberi surat perintah dari mereka, perwira-perwira Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang disertai pimpinan atas kapal-kapal derahsyahbandar-syabandar dan pejabat-pejabat yang beretugas sebagai demikian pula jurangan-jurangan kapal-kapal daerah dan selanjutnya orang-orang yang ditunjuk oleh Kepala Staf Angkatan Laut;

Ayat (2) Sejauh hal demikian diperlukan untuk menjamin pemasukan bea-bea negara, pejabat-pejabat Bea dan Cukai juga disertai tugas dengan penegakan dan pengawasan dimaksud Pasal 1.

Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP);

KPLP ini adalah sebenarnya penjelmaan dari Gouvernement Marine dahulu serta dasar hukum dan tugasnya ini diatur dalam suatu Surat Keputusan oleh Inspektur Kepala, Kepala Dinas Pelayaran tanggal 27 Nopember 1936 No.1246 G dan disetujui dengan Keputusan Komandan Angkatan Laut Hindia Belanda tanggal 20 Perbuari 1936 No.Sch.233 / 11 yang tugas pokoknya adalah sebagai berikut:

1. Mengangkut pegawai negeri, para perwira dan orang-orang dalam tugas pemerintah maupun barang-barang dan harta pemerintah.
2. Menjalankan tugas kepolisian di laut;
3. Pekerjaan yang perlu untuk menjalankan suatu tugas pemerintah yang baik dan tegas yang menurut suatu dasar ketentuan perlu dilaksanakan secara tepat dan hemat oleh kapal-kapal armada pemerintah disamping itu mempunyai tugas-tugas seperti:
 - a. Mencegah pencurian ikan;
 - b. Mencegah penyelundupan;
 - c. Mencegah timbulnya penyakit yang dapat merugikan kemanusiaan Negara;
 - d. Mencegah tindakan-tindakan yang dapat merugikan keuangan Negara;
 - e. Mencegah pembajakan di laut;
 - f. Mencegah pemasukan candu/cocain.

Disamping tugas-tugas diatas juga mempunyai tugas pengamanan rambu-rambu laut dan navigasi dan bertugas sebagai penyidik perkara-perkara pelanggaran yang terdapat pada dalam TZMKO 1939.

Pada tahun 1974 Pemerintah mengeluarkan Keppres No.44 dan 45 yang menetapkan KPLP menjadi suatu Direktorat di lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang mempunyai tugas pokok melakukan kegiatan-kegiatan operasional di bidang penjagaan laut dan pantai dan sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja perhubungan laut.

AIRUD.

Disamping ketiga alat penegakan hukum tadi (TNI-AL, BC dan KPLP) maka kita jumpai alat penegakan hukum di laut yang terakhir ini, harus mencari dasar hukum yang lebih kuat lagi untuk dapat menunaikan tugas di laut.

Prasaran Kapolri Bapak Prof. DR. Awaludin Djamin dalam prasaran Beliau mengatakan antara lain asdalah:

Pada butir 14 Pola implementasi huruf a ayat (4) menyatakan masalah kekuatan penegakan hukum di laut masih perlu dipecahkan secara integral alternative-alternatif seperti membangun kekuatan yang ada dengan kesistiman seperti dikemukakan dalam tulisan ini dan alternative membentuk organisasi pelaksanaan baru (seperti Coast Guard) di Amerika Serikat masih perlu dinilai keuntungan dan kerugian masing-masing.

Dari ketiga pembicara tersebut diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa masalah penegakan hukum dan keamanan di laut wilayah perairan Indonesia diperlukan suatu badan tunggal multi function seperti Gouvernement Marine dengan merivisi TZMKO 1939 menjadi Undang-Undang RI Tentang Keselamatan dan kemandirian di Laut.

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

BAB II

PENEGAKAN HUKUM DI LAUT

Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut sebagaimana dimaksud Pasal 276 ayat (1) dan Pasal 279 ayat (3) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di laksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut dan pantai yang dilakukan oleh Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard).

Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 277 ayat (1) melaksanakan tugas:

- a. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran yang meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim;
- b. melakukan pengawasan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut;
- c. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
- d. pengawasan dan penertiban kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, serta eksploitasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- e. pengamanan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran; dan mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa manusia di laut.

Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 277 ayat (2), melaksanakan koordinasi untuk:

- a. merumuskan dan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut;
- b. menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu;
- c. kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktifitas masyarakat dan **Pemerintah di wilayah perairan**

Indonesia; dan memberikan dukungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu.

Pasal 277 ayat (2) Undang-Undang Tentang Pelayaran ini, berkait erat dengan Pasal 24 ayat (3) Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia

Penjaga Laut Dan Panatai dalam melaksanakan tugas dan fungsi tersebut diatas saebagaimana dimaksud Pasal 278 Undang-Undang tentang Pelayaran ini mempunyai kewenangan untuk;

- a. melakukan patrol laut;
- b. melakukan pengejaran seketika (hot persuit);
- c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
- d. melakukan penyidikan.

Dalam rangka melakukan tugasnya sebagaimana dimaksud Pasal 279 ayat (1) 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.

Dalam ayat (3) disebutkan: Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut oleh penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud ayat (1) diatas wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.

Tugas dan fungsi Penjaga Laut Dan Pantai tersebut diatas, sejalan dengan Pasal 73, 101, 111 dan Pasal 224 Konvensi PBB Tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 dan Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut sebagaimana telah diamandemen sebelumnya (selanjutnya disebut "Konvensi") mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.

Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud penyelasan atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan

pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran.

Penjaga Laut Dan Pantai tersebut merupakan **pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut** dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai. Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa.

Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut sebagaimana dimaksud Pasal 279 ayat (3) Undang-Undang Tentang Pelayaran ini, memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada UNCLOS 1982 dan ISPS Code 2002 disamping mengakomodasi mengenai ketentuan khusus acara pidana sebagaimana dimaksud Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb 442 disamping mengakomodasi Pasal 284 ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 8 Tahun 1981 Tentang KUHP mengenai ketentuan khusus acara pidana dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 438 sampai dengan Pasal 479 mengenai Kejahatan Pelayaran.

Penegakan hukum di laut tidak sama dengan penegakan hukum pada umumnya. Dalam azas hukumnya dikenal dengan "*lex specialist derogate legi lex generalist* (peraturan khusus tidak boleh diabaikan oleh peraturan umum).

A. Tata Laksana Penegakan Hukum di Laut

Tata laksana penegakan hukum di laut oleh Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 279 ayat (3) Undang-Undang Tentang Pelayaran masih berpadoman pada TZMKO 1939 Stbl 442.

Dalam Pasal 14 TZMKO 1939 disebutkan: Selain dari orang-orang yang pada umumnya, ditugaskan dengan pengusutan (Penyidikan) tindak-tindak pidana, maka orang-orang yang disebut terdahulu (pasal 13 ayat

(1) TZMKO 1939) berwenang untuk mengusut (*menyidik*) tindak-tindak pidana yang ditetapkan dengan atau berdasarkan pada ordonansi ini, demikian pula pelanggaran-pelanggaran dari ketentuan-ketentuan larangan mengenai pemasukan, pengeluaran dan pengangkutan melalui laut, dan tindak-tindak pidana yang diuraikan dalam pasal-pasal 167 dan 168, sejauh pasal-pasal ini mengenai memasuki dengan melawan hukum kapal-kapal stasiun pandu, kapal-kapal suar (navigasi) dan bangunan-bangunan mercu suar pantai, pasal 196 s/d 199, pasal 324 s/d 326, pasal 438 s/d 443, pasal 447 s/d 451, pasal 473 dan pasal 564 s/d 566 dari Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP).

Kemudian dalam pasal 15 ordonansi ini menyatakan dalam ayat (1) “Orang-orang yang ditugaskan dengan pengusutan tindak-tindak pidana dimaksud dalam pasal terdahulu, dengan memperhatikan yang ditetapkan dalam pasal 17 ayat (1) kapal-kapal dan alat-alat penyeberang bukan kapal dan alat penyeberang Indonesia selain yang ditetapkan dalam ayat (2), hanya dapat ditahan dan diperiksa di daerah perairan Indonesia”.

Dalam ayat (2) disebutkan: “Pengejaran terhadap alat penyeberangan asing karena tindak pidana yang dilakukan di Indonesia, jika pengejaran itu sudah mulai pada waktu alat penyeberang bersangkutan berlayar di daerah perairan Indonesia, dapat juga dilanjutkan di luarnya selama pengejaran tidak terputus. Pengejaran bagaimanapun juga dihentikan, segera setelah kapal yang dikejar memasuki perairan teritorial negara asing”. Ayat (3): “Sebelum dilakukan pengejaran dimaksud dalam ayat (2) selanjutnya harus dipenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Dengan mengukur sudut atau dengan cara lain, tanpa memandangi tempat dimana pejabat pengusut berada harus ditetapkan bahwa kapal yang melakukan pelanggaran atau salah satu sekocinya dengan mana atau dengan pertolongan mana telah dilakukan tindak pidana berlayar didalam daerah laut Indonesia;

2. Harus sudah memberikan isyarat yang dapat dilihat atau isyarat suara dengan perintah untuk berhenti diberikan dengan jarak demikian sehingga kapal asing itu dapat melihat isyarat

Dalam Pasal 18 Ordonansi ini disebutkan: Kapal atau alat penyeberang dengan pelayaran-pelayaran dapat dibawa ke pelabuhan Indonesia yang dekat dalam hal-hal berikut:

- a. Dalam hal kejahatan atau pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 14 tertangkap basah, demikian juga jika diketahui adanya kelakuan-kelakuan sebagai dimaksud dalam pasal 16;
- b. Jika ada sangkaan wajar, bahwa telah dilakukan tindak pidana sebagai dimaksud dalam pasal 14 atau telah terjadi melakukan sebagai dimaksud dalam pasal 16 dan juga terdapat bahaya, bahwa kapal yang akan berangkat keluar daerah perairan Indonesia dengan melarikan diri atau dengan cara lain akan menghindarkan diri dari pengusutan-pengusutan;
- c. Jika kapal diketemukan didaerah laut Indonesia tanpa memiliki bukti kebangsaan kapal yang masih berlaku atau dokumen yang sama dengan itu;
- d. Jika kapal diketemukan di daerah laut Indonesia bukan dalam lalu lintas yang diizinkan dan dengan muatan di kapal untuk mana harus dikenakan bea-bea di Indonesia.
- e. Jika kapal diperuntukkan untuk pekerjaan penangkapan ikan dan untuk itu tidak berhak di daerah laut Indonesia kecuali karena sebab kabar atau bahaya diketemukan berlayar dalam daerah itu bukan dalam lalu lintas yang diizinkan.

Dalam pasal 19 Ordonansi ini disebutkan: Dengan atau berdasarkan Peraturan Pemerintah dapat ditetapkan aturan-aturan yang harus diperhatikan pada waktu pelaksanaan wewenang-wewenang dimaksud dalam pasal 13 s/d 18 Ordonansi ini.

Peraturan Pemerintah dimaksud telah ditetapkan berdasarkan **Keputusan Pemerintah Nomor. 43 Tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tindak-tindak Pidana di Laut.**

Pada pendahuluan dari Keputusan Pemerintah tersebut dengan jelas dan tegas menyatakan bahwa tuntutan hukum terhadap seseorang tidak dapat dilaksanakan selain berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tuntutan apapun tidak dibenarkan jika tidak terbukti bahwa perbuatan tersangka adalah suatu pelanggaran seperti ditetapkan berdasarkan undang-undang pada saat tindakan itu dilakukan sebagaimana dimaksud dalam KUHP. Buku petunjuk ini tidak hanya untuk pengadilan pada sidang-sidangnya tetapi berlaku pula untuk pejabat pemeriksa pada saat pemeriksaan di laut diadakan.

Peraturan dan perundang-undangan dalam petunjuk yang diterangkan atau yang dikutip mengenai Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) RI, dicantumkan dalam peraturan dan ketentuan yang berhubungan dengan pelayaran di Indonesia.

B. Wewenang Pelacakan (Penyelidikan)

Dalam melakukan penyelidikan terhadap tindak-tidak pidana kejahatan, selain pejabat-pejabat yang berwenang untuk itu, menurut kedudukan yang sudah ditetapkan berlaku pula untuk pejabat-pejabat dan orang-orang yang berkepentingan berdasarkan undang-undang dan peraturan-peraturan yang berlaku. Hanya dengan ketentuan itulah mereka berhak dengan tuntas memeriksa pelanggaran pidana yang bersifat pemeriksaan sementara jika sesuai dengan KUHP.

Untuk tujuan tersebut mereka berkewajiban menjalankan tugasnya sebagaimana dimaksud dalam KUHP dan sejauh dikutip dalam buku petunjuk ini berlaku jika fakta yang dikenakan hukum di:

- a. Daerah laut wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud pasal 2 KUHP;

- b. Di laut terbuka tanpa terkecuali siapapun yang berada di atas kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pasal 3 yo pasal 95 KUHP;
- c. Melakukan pelanggaran pidana di laut terbuka oleh siapapun sebagaimana dimaksud dalam pasal 438,444 sld 446, mengenai pembajakan di laut dan dalam pasal 447 KUHP dengan sengaja membawa kapal dalam kekuasaan bajak laut (pasal 107 UNCLOS III tahun 1982).

Selanjutnya dalam undang-undang pidana RI berlaku untuk nahkoda dan para penumpang dari kapal Indonesia yang berada di luar wilayah RI, juga pada saat tidak berada di atas kapal dan melakukan pelanggaran pidana yang diuraikan dalam pasal 438 s/d 479 dan pasal 560 sld 569 KUHP, juga di peraturan-peraturan umum tentang surat-surat kapal dan pas-pas kapal di Indonesia sebagaimana dimaksud Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Selain pejabat-pejabat dan polisi yang berwenang melacak pelanggaran pidana di seluruh wilayah RI berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku, untuk kepentingan pemeriksaan terhadap pelanggaran-pelanggaran pidana di laut perlu ditunjuk pejabat-pejabat pemeriksaan yang khusus (Lex Specialist Derogate Lex Generalist) sebagaimana dimaksud Pasal 284 ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 8 Tahun 1981 Tentang KUHAP sesuai dengan undang-undang tertentu sebagaimana dimaksud TZMKO 1939.

Peraturan perundangan yang harus ditegakkan oleh para pejabat pemeriksa khusus sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Pemerintah No. 43 tahun 1939 adalah:

- a. Peraturan Tubrukan di Laut Stb 1914 No. 225 dan Stb 1919 No. 155.
- b. Ordonansi Mengenai Pencarian Mutiara dan Bunga Karang stb 1916 No. 157, stb 1921 No. 196, stb 1933 No. 168 dan stb 1935 No. 497; Lembaran tambahan 6198.
- c. Ordonansi Penanggulangan Dagang Gelap, Pemakain Opium dan jenis obat bius lainnya sebagaimana dimaksud stb 1922 No. 331.

- d. Ordonansi Penangkap Ikan di Pantai stb 1927 No. 144, stb 1928 No. 185, stb 1933 No. 126, stb 1935 No. 497 dan stb 1937 No. 570; Lembaran tambahan 11416 dan 11489.
- e. Ordonansi tentang Memburu dan Mengejar Ikan Paus stb 1927 No. 145, stb 1931 No. 168 dan stb 1935 No. 497.
- f. Ordonansi Perkapalan 1935 (yo UU No. 21 tahun 1992).
- g. Peraturan Perkapalan 1935.
- h. Peraturan-peraturan Persenjataan Tentang Masuk Keluar, Pengangkutan dan Pembongkaran 1936 (stb 1937 No. 170 dan stb 1939 No. 278).
- i. UU Pelayaran 1936 stb 700 Tentang Tata Pengaturan Pelayaran dan Pelabuhan di Hindia Belanda (yo UU No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran).
- j. Peraturan Pelayaran 1936 (stb 1936 No. 703, stb 1937 No. 445, dan stb 609; stb 1938 No. 202, stb 1940 No. 62 Tentang Ketentuan-ketentuan Untuk Pelaksanaan UU Pelayaran Indonesia 1936).
- k. Ordonansi Pengangkutan Minyak Tanah stb 1927 No. 214.
- l. Ordonansi Penangkapan Ikan Pantai stb 1927 No. 144.
- m. Peraturan Bandar 1925 stb 1924 No. 500, stb 1927 No. 287, stb 1930 No. 381, stb 1931 No. 48, stb 1938 No. 200 dan 393; 1947 No. 40 dan 50.
- n. Ordonansi Dinas Pandu stb 1927 No. 62 (yo UU No. 17 tahun 2008).
- o. Ordonansi Kapal-kapal Pedalaman 1927.
- p. Peraturan Pendaftaran Kapal-kapal Nelayan Laut Asing stb 1938 No. 201.
- q. Peraturan Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim stb 1935 No. 525 (Tentang Kepolisian khusus di Laut).
- r. Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939.

Berdasarkan peraturan-peraturan tersebut kewenangan pelacakan (polisional) sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 sebagaimana dirubah dengan Ordonansi Nomor 113 Tahun 1939 mengenai Kepolisian di Laut dibebankan kepada komandan-komandan kapal perang Republik Indonesia (commandanten van Hare

Majesteits orlogsschepen) dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut, nakhoda-nakhoda penguasa kapal pemerintah di laut (de gezaghebbers van de schepen der Gouvernements Marine) sekarang kapal-kapal Negara dan pesawat udara Negara Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 279 Undang-Undang Pelayaran 2008.

Ditambahkan pula bahwa pasal 14 dari Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 masih memberi wewenang penyidikan untuk pelanggaran pidana seperti tercantum dalam KUHP yang dilakukan di laut pada umumnya, berakibat jauh lebih luas di luar kapal seperti:

- a. Masuk dengan melawan hukum dan paksa dari kapal-kapal pandu, kapal-kapal navigasi sebagaimana dimaksud pasal 167 dan 168 KUHP.
- b. Pembinaan, pengrusakan, pemindahan buoy dll dari tanda-tanda tertentu untuk keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pasal 168 KUHP.
- c. Menenggelamkan, mendamparkan, menghancurkan dan merusak kapal sampai tidak dapat dipakai lagi sebagaimana dimaksud dalam 168 dan 199 KUHP.
- d. Perdagangan budak belian sebagaimana dimaksud pasal 324 s/d 326 KUHP.
- e. Pembajakan/perompakan di laut sebagaimana dimaksud pasal 438 KUHP dan pembajakan di pantai, pesisir dan sungai sebagaimana dimaksud pasal 439 s/d 443 KUHP.
- f. Membawa kapal dengan sengaja dalam kekuasaan bajak laut, pesisir pantai dan sungai sebagaimana dimaksud pasal 447 KUHP.
- g. Sebagai penumpang dengan melanggar hukum mengambil alih/merampas dikapal sebagaimana dimaksud pasal 448 KUHP.
- h. Mempergunakan kapal untuk kepentingan diri sendiri sebagaimana dimaksud pasal 449 KUHP.
- i. Pelayaran dengan maksud merompak sebagaimana dimaksud pasal 450 dan 451 KUHP.

- j. Tanpa izin memakai/menggunakan bendera Indonesia sebagaimana dimaksud pasal 473 KUHP.
- k. Berlanggar atau bertumbuk sebagaimana dimaksud pasal 564 KUHP.
- l. Melalaikan untuk memberikan pertolongan sebagaimana dimaksud pasal 556 KUHP.

C. Wewenang Pengusutan (Penyidikan) Tindak Pidana di Laut

Wewenang pengusutan (penyidikan) tindak pidana di laut pada khususnya meliputi wewenang untuk menahan dan memeriksa, dimana sebagai tambahan tuntutan dari pada surat-surat kapal, menyita benda-benda/alat-alat yang dicurigai diperoleh dari tindak pidana dan pada akhirnya membawa kapal masuk kepelabuhan dibawah pimpinan kapal lain.

Wewenang pengusutan (penyidikan) berlaku juga untuk tindakan-tindakan yang bertalian dengan wewenang yang sudah berlaku, menyusun berita acara, dengan bukti-bukti yang nyata. *(Dalam hal tindak pidana terhadap pejabat pemeriksa, seperti memberi perlawanan atau dengan sengaja tidak menjalankan kewajiban (pasal 212 dan 216) dianggap bahwa pejabat pemeriksa tersebut meskipun padanya tidak diberi wewenang yang nyata untuk mengusut berwenang untuk membuat berita acara).*

D. Penahanan dan Pemeriksaan Kapal di Wilayah Hukum Sendiri

Dengan wewenang untuk mencari, timbul pula seperti dinyatakan sebelumnya, kekuasaan untuk menahan (*penahanan disini berarti, diberhentikan oleh tanda bunyi, pada jarak yang sedemikian rupa, sehingga kapal tersebut dapat menangkapnya dan memberhentikan kapalnya dengan berbagai cara yang dimilikinya*), sedangkan bukti-bukti dapat dituntut dari surat-surat kapal, juga pemiliknya, tempat asalnya, dan lain-lain keperluan yang dipakai sebagai bahan, kemudian

kapal yang dicurigai bisa diperiksa sebagaimana dimaksud dalam pasal 15 dari ordonansi laut teritorial dan lingkungan maritim 1939).

Pemeriksaan yang dilakukan oleh pejabat pencarian tersebut dengan pengertian bahwa semua kewajiban dalam kedudukannya sebagai pejabat ditempat dimana ia bertugas serta kesanggupannya untuk menjernihkan perkara tersebut, harus panjang lebar supaya oleh penguasa (*authority*) yang memutuskan apakah perkara tersebut akan diteruskan ke pengadilan, berdasarkan laporan dan bukti-bukti tentang terjadinya tindak pidana dan orang-orang yang melakukannya, oleh pejabat pemeriksa tersebut. Lagi pula berkas-berkas untuk hakim yang akan menjatuhkan keputusan (vonis) untuk perkara tersebut harus membantu sebagai penuntun yang baik, bukan hanya mengenai kesalahan terdakwa, tetapi juga untuk beratnya hukuman yang akan dijatuhkan.

Jika mungkin pemeriksaan harus selengkapnya senantiasa dengan cermat minta nasehat (konsul) dari peraturan undang-undang yang dijelaskan dengan teliti mengikuti tanda-tanda/isyarat-isyarat yang diberikan, maka dalam menjalankan tugasnya sebagai pemeriksa yang berwenang akan berhasil dengan baik.

Dari setiap pemeriksaan dibuat berita acara oleh pejabat pemeriksa yang bersangkutan dengan angkat sumpah dalam penerimaan pelayanannya, jika berita acara ini dibuat pejabat berdasarkan perintah atasannya, seperti yang dimaksud dalam pasal 13 bag. 1 dari "Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939" maka ini harus dicatat dalam berita acara, jika mungkin dengan melampirkan salinan dari surat perintah tersebut. (lihat angka IV).

Sebagai isi dan bentuk dari berita acara, Bab IV dari buku penuntun ini memberi petunjuk. Berita acara diberikan kepada pejabat pemeriksa (cq Syahbandar) jika mungkin pada salinannya kepada komandan dari Angkatan Laut dan pengacara umum di pengadilan tinggi.

Wewenang untuk menahan dan memeriksa kapal ialah selain dengan menjalankan wewenang yang dimaksud pada pasal 16 dari Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 terbatas pada kapal-kapal yang penumpangnya dituduh melakukan atau mempersiapkan perbuatan pidana (stb 1935 No. 525).

Yang dicurigai ialah mereka yang oleh karena tingkah laku dan keadaan memberi dugaan yang kuat bahwa tindak pidana akan terjadi tergantung dari keadaan, tindakan apa yang akan diambil pada waktu kapal-kapal ditahan. Dengan memberi petunjuk-petunjuk tertentu, yang pada setiap saat dapat disesuaikan dalam setiap kemungkinan.

Apapun sifat perkaranya; berusaha selalu untuk bertindak bijaksana dan tegas. Bagi mereka yang ditugaskan untuk mengusut, maka petunjuk-petunjuk berikutnya akan membantu.

Dengan wewenang untuk menahan dan memeriksa, maka terhadap kapal-kapal nelayan dan kapal-kapal penyelundup, peraturan-peraturan ini dapat dipergunakan, jika ada tuduhan kuat bahwa tindak pidana telah dilakukan.

Terhadap kapal-kapal yang lebih besar peraturan-peraturan baru bisa digunakan, apabila ada perkiraan bahwa tindak pidana akan dilakukan.

Supaya kapal yang dicurigai bisa diperiksa maka pertama-tama diberikan "perintah untuk berhenti" dan jika perlu dipaksakan untuk berhenti.

Menurut peraturan kapal diperintahkan untuk berhenti dengan memberi isyarat yang kedengaran atau kelihatan.

Menembak sinar peluru dianggap sebagai tanda penglihatan. Kalau isyarat untuk berhenti tidak dituruti maka dengan suatu tembakan ringan yang kedengaran di kapal yang dicurigai itu diperingatkan ini tidak diabaikan maka dipaksakan lagi dengan membidik tembakan

kehaluan, dimana bunyinya akan terdengar oleh kapal yang dicurigai itu, yang terakhir ini jika mungkin digunakan alat penembak.

Setiap pelaut mengetahui, setidaknya-tidaknya mengerti bahwa jika peringatan kehaluan dapat didengar, tetapi kapal tersebut tidak berhenti atau sesudah berhenti meneruskan pelayaran, maka diambil tindakan yang perlu untuk pemeriksaan, jika terpaksa maka tanpa ragu-ragu tindakan-tindakan kekerasan akan menyusul. Pada umumnya tindakan kekerasan dimulai dengan alat yang paling aman dan ringan (senapan mesin/*dilarang menggunakan amunisi lichtspoor*), kalau ini tidak ada maka digunakan senjata tangan (pistol dan senapan).

Kalau senjata tembak dipergunakan, supaya jika mungkin tidak sampai jatuh korban (mati), jadi sebaliknya penembakan melewati kapal, selanjutnya ke atas kapal. Dalam hal terakhir ini, mengutamakan menurut pengamatan dimana tidak terdapat penumpang, jadi yang pasti tidak diarahkan terhadap penumpang.

Jika kapal yang dicurigai masih berlaku masa bodoh, maka kemungkinan untuk meningkatkan penembakan bisa terjadi. Dengan granat latihan dari projektil peledak. Jika oleh satu atau beberapa penumpang diadakan perlawanan, maka tanpa ragu-ragu tindakan balasan dilakukan dengan menggunakan senjata, maka keadaan akan memutuskan senjata apa yang bisa dipakai.

Keadaan yang demikian bisa terjadi, jika kapal yang dicurigai didekati oleh sebuah sekoci atau kapal kecil lainnya untuk mencegah kedatangan pejabat pemeriksa ke atas kapal. Untuk mencegah anak buah kapal yang dicurigai meloncat ke atas sekoci atau kapal pemeriksa, maka untuk mendekatinya harus diatur sedemikian rupa, sehingga haluan sekoci atau kapal pemeriksa dengan tegak lurus menuju haluan atau buritan dari kapal yang dicurigai.

Komandan sekoci dari sebuah kapal dapat langsung dan sendiri menjalankan pemeriksaan jika ia melakukan menurut peraturan-peraturan hukum yang berlaku, dan atas perintah komandan kapal tersebut seperti tertulis pada pasal 13 bag. (1) dari Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939. Seandainya komandan sekoci tidak memiliki wewenang untuk memeriksa atau perintah untuk memeriksa, maka ini hanya bisa bertindak atas perintah langsung dan dengan tanggungjawab komandannya. Komandan sekoci yang mendapat perintah memeriksa menyusun berita acara dibawah sumpah jabatan sesuai dengan pengamatannya tentang pelanggaran, yang sudah dilakukan, yang harus dilampirkan pada berita acara yang akan disusun oleh Komandan Kapal tersebut.

Jika digunakan kapal udara, maka hanya terbatas untuk mengamati dan mengikuti kapal yang dicurigai dan tidak dibenarkan untuk memberhentikan atau menahan, memeriksa atau mengawal masuk ke dalam pelabuhan.

Pengamatan dengan kapal udara untuk mengusut tindak pidana seperti tersebut di angka I dari "Buku Penuntun" ini, dimana penerbang-penerbangnya harus oleh Komandan kapal yang bekerja sama dengan kapal udara ini, memiliki perintah sesuai dengan pasal 13 bag. (1) dari "Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939" dimana oleh penerbang-penerbang pengamatan dari udara atau atas air tentang pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan, berita acaranya disusun dibawah sumpah jabatan, yang harus dilampirkan pada berita acara yang disusun oleh komandan kapal. Jika mungkin harus diusahakan oleh mereka untuk mengambil foto dari kapal-kapal yang melakukan pelanggaran, sebisanya foto-foto tersebut dilampirkan pada berita acara dan lampiran-lampirannya sebagai barang bukti.

E. Penahanan di Laut Terbuka.

Kapal-kapal Indonesia bisa ditahan di laut terbuka. Untuk kapal-kapal lainnya pada umumnya pemeriksaan dan penahanan dilakukan di wilayah Indonesia.

Tetapi dalam hal perompakan atau perdagangan budak belian, penahanan semua kapal di laut diizinkan oleh hukum internasional dan untuk penahanan kapal di laut terbuka supaya bertindak seperti tertulis pada sub A tersebut di atas.

Melanjutkan pengejaran kapal asing di luar perairan teritorial yang sudah dimasuki, dan penahanan dari kapal asing tersebut di laut terbuka, hanya boleh dilakukan oleh pejabat pemeriksa yang memiliki wewenang khusus berdasarkan kuasa undang-undang. Setiap kali diadakan penahanan kapal asing dalam wilayah laut Indonesia, Komandan Angkatan Laut dan *procureur General* di pengadilan tinggi harus diberitahukan seketika itu pula.

F. Penyitaan

Jikalau menghadapi keadaan yang khusus yang ada sangkut pautnya dengan tindak pidana di laut dimana kapal-kapal dengan cara mudah bisa membebaskan diri dari “Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939” diangkat peraturan, atas dasar mana kapal-kapal dan benda-benda yang menurut dugaan sudah dipakai sebagai alat untuk melakukan tindak pidana, berikut benda-benda yang menurut dugaan diperoleh dari hasil tindak pidana, dapat disita.

Penyitaan hanya boleh dilakukan jika ada kemungkinan bahwa kapal yang bersangkutan hendak membebaskan diri dari pengejaran hukum, ini biasanya terjadi dengan kapal-kapal nelayan asing dan memberi dugaan yang kuat pada pejabat pemeriksa bahwa tindak pidana benar-benar sudah dilakukan. Barang-barang yang disita harus diserahkan

kepada pejabat-pejabat yang dimaksud dibawah Sub A dari sub ini. Tentang penyitaan harus dilaporkan dalam berita acara pemeriksaan.

G. Pengawasan (membawa kapal masuk pelabuhan di bawah pimpinan kapal yang lain).

Sebuah kapal yang ditahan, seperti beberapa kejadian tersebut dibawah ini dapat dikawal masuk ke pelabuhan yang terdekat, dan jika mungkin ke sebuah pelabuhan dimana sidang bisa diadakan. Terdakwa yang bersangkutan harus dibawa ke muka pejabat yang dimaksud di Sub A dari bab ini, untuk memungkinkan dia melakukan pemeriksaan lebih lanjut. Membawa masuk kapal di bawah pengawasan, juga melalui laut terbuka, dibenarkan.

Jikalau pengawasan oleh kapal lain, selain kapal perang Indonesia, dalam pelayaran di laut terbuka, jadi di luar teritorial Indonesia, bertemu dengan kapal perang berkebangsaan sama dengan pelanggar asing yang berada pada kapal tersebut, dan jika komandan kapal perang menuntut penyerahan daripada pelanggar atau pembebasan dari kapal-kapal yang dikawal, maka permohonan ini akan ditolak dan secara tertulis penjelasan tentang sebab-sebab dari penahanan atau pengawasan kapal-kapal diberikan satu salinan dari penolakan tertulis ini harus ditahan.

Jika kapal yang dikawal ini dilengkapi dengan kapal terbang laut, atau bekerja sama dengannya, maka komandan kapal tersebut, jikalau keadaan mengizinkan, menurut pengamatannya, maka kapal terbang ini sebisa-bisanya dicegat pemakaiannya, untuk menghindar agar dalam pengawasan di laut terbuka berjumpa dengan kapal perang berkebangsaan sama dengan pelanggar hukum dan kapal-kapal yang dikawal.

Supaya diperhatikan, bahwa tindakan tegas untuk mengawal kapal, bahwa terhadap kapal-kapal laut yang besar dibatasi pada hal-hal yang sungguh-sungguh. Jika untuk pengadilan tindak pidana ini, cukup

dengan menghadapkan nahkoda saja, jika dia yang dicurigai atau orang lain, pengawasan kapal ditiadakan. Sebaliknya dalam hal menindak kapal-kapal nelayan, kapal-kapal penyelundup, dsb, yang melanggar, dapat dilakukan dengan lebih leluasa. Berdasarkan pasal 18 dari Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939, maka yang tertangkap bisa dikawal menurut hal-hal yang dibawah ini:

- a. Bila tertangkap basah melakukan tindak pidana berdasarkan pasal 14 juga kalau tingkah laku mencurigakan berdasarkan pasal 16.
- b. Bila terdapat bukti, bahwa tindak pidana dilakukan berdasarkan pasal 14 atau tingkah laku yang mencurigakan berdasarkan pasal 16 dan terdapat pula risiko bahwa kapal tersebut dengan meninggalkan perairan Indonesia melarikan diri dan dengan cara lain melepaskan diri dari pemeriksaan selanjutnya.
- c. Bila menjumpai sebuah kapal dalam perairan Indonesia, tanpa memiliki bukti yang sah tentang kebangsaannya atau dokumen lain.
- d. Bila menjumpai sebuah kapal dalam perairan Indonesia tanpa izin pelayaran langsung dan dengan muatan, yang wajib dikenakan berdasarkan peraturan-peraturan dan perundang-undangan.
- e. Bila sebuah kapal bertujuan melakukan penangkapan ikan tanpa memiliki izin pelayaran langsung pada suatu tempat di perairan Indonesia, yang tidak diizinkan untuk penangkapan ikan terkecuali dalam hal mendesak karena bahaya diizinkan.

H. Penjelasan:

Huruf a. Tertangkap basah ialah jikalau tindak pidana atau pelanggaran diketahui pada saat dilakukannya atau jika pelakunya oleh keributan di sekitarnya dikejar atau jika padanya terdapat barang, senjata, alat-alat kerja, atau berkas-berkas ditemukan yang membuktikan bahwa dialah pelaku atau ikut tersangkut. Pada umumnya bisa segera diketahui apakah terdapat tanda-tanda tertangkap basah, seperti terlihatnya berkas-berkas yang membuktikan bahwa belum lama berselang dilakukan tindak pidana: misalnya pada

pelanggaran penangkapan ikan dapat diambil kesimpulan dari masih basahya jala-jala atau lebih jelasnya lagi dengan terdapatnya ikan di kapal.

Huruf b. Pengawalan hanya dapat dilakukan jika ada dugaan tentang tindak pidana, berdasarkan bukti yang kuat, bahwa ada kemungkinan kapal tersebut hendak dan bisa melepaskan diri dari tuntutan hukum, hal terakhir ini biasanya terjadi dengan kapal-kapal nelayan asing.

Huruf c. Jikalau sebuah kapal tidak memiliki bukti-bukti tentang kebangsaannya, maka sungguh berlaku disini praduga terhadap kapal itu. Kapal yang demikian kemungkinan besar adalah kapal penyelundup, kapal yang melakukan perompakan, dapat menyalahkan diri dengan kejahatan seperti tertulis pada pasal 473 dari KUHP, dsb, pengawalan diperlukan untuk memberi kesempatan pada pejabat-pejabat yang berwenang untuk memeriksa kapal apakah kapal tersebut berhak berbendera yang dikibarkan dan jika menyangkut kapal-kapal yang mengibarkan bendera Indonesia, memeriksa apakah nahkoda kapal tersebut melakukan pelanggaran menurut pasal 473 dari KUHP, juga selain hal-hal yang disebut terdahulu pada umumnya dapat diperiksa maksud atau tujuan kapal itu. Untuk perjuangan melawan perdagangan gelap peraturan ini merupakan suatu bantuan yang penting, karena kapal-kapal yang dipakai untuk penyelundupan, kebanyakan tidak dilengkapi dengan surat-surat kapal yang sah.

Huruf d. Untuk sedapat mungkin mencegah perdagangan gelap diciptakan suatu wewenang yang lebih luas tentang pengawalan, supaya dapat bertindak menurut keadaan, jangan sampai terjadi bahwa sebuah kapal dengan muatan, yang ternyata bertujuan untuk perdagangan gelap, menunggu kesempatan untuk membawa masuk muatannya, dibiarkan tanpa perhatian, selama kapal tersebut belum tertangkap basah melakukan penyelundupan. *Hanya pelayaran langsung dengan tujuan tertentu dibenarkan.*

Jika bertemu dengan sebuah kapal yang ternyata tidak punya tujuan yang tepat, dan sesudah penahanan dinyatakan tidak dapat memberi alasan beradanya kapal tersebut di perairan Indonesia maka kapal tersebut dapat diperiksa.

Bila sudah pemeriksaan ternyata bahwa seluruh atau sebagian besar dari muatannya dikenakan bea masuk yang tinggi dan oleh karena banyak menimbulkan perdagangan gelap, maka kapal tersebut dapat dikawal.

Dalam segala hal terakhir ini berlaku untuk (menurut peraturan) kapal-kapal yang dengan nyata dipergunakan sebagai kapal penyelundup.

Jika suatu tempat yang terdekat dipakai sebagai tempat tujuan maka kapal tersebut dikawal ketempat itu.

Pengawalan ini antara lain diperlukan untuk memeriksa pemberitahuan tentang tujuan dan asal dari muatannya, sekaligus mengambil kesempatan supaya hak-hak dan peraturan-peraturan Negara dikenakan dan dijamin.

Huruf e. Untuk mencegah penangkapan ikan di lautan Indonesia dengan sebaik-baiknya, maka kapal-kapal nelayan yang tidak berhak untuk menangkap ikan pada suatu daerah tertentu di perairan Indonesia, dan tidak dapat membuktikan hak mereka, tidak dibenarkan untuk tinggal didaerah tersebut kalau tidak ada bukti yang menyatakan pelayaran langsung misalnya: untuk menuju ke suatu daerah penangkapan ikan di luar laut teritorial selain dalam hal kekuatan tertinggi (*super power*) atau kesulitan.

Bila dilakukan pengawalan tersebut dalam huruf d dan e, tanpa dapat dipastikan bahwa tindak pidana dilakukan atau diperkirakan hanya ada dugaan bahwa niat untuk melakukan perbuatan-perbuatan yang tidak diizinkan, maka dalam hal demikian dengan hemat melaksanakan wewenang pengawalan dan bukan sesudah gerak-gerik

kapal tersebut diamat-amati akan kemungkinan melakukan tindakan-tindakan yang mencurigakan. Yang terakhir ini dapat diterima jikalau kapal tersebut berulang kali ditemukan dalam keadaan mencurigakan di perairan Indonesia (misalnya sesudah sebelumnya menerima peringatan) tanpa dapat memberi alasan yang seimbang atau kalau ternyata alasannya merupakan dalih saja.

Biasanya pengawalan dilakukan kalau pemeriksaan ditempat tidak atau sulit dilakukan atau boleh karena dipersulit oleh para penumpang atau karena hal-hal lain.

I. Mempertahankan Peraturan dan Keamanan di Perairan Indonesia

Pengawasan Pencegahan.

Yang dimaksud dalam pasal 13 Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939, pejabat-pejabat yang berwenang untuk mengusut pelanggaran tindak pidana juga pada umumnya berkewajiban untuk mempertahankan peraturan dan keamanan di perairan teritorial Indonesia. Kepada mereka diberi wewenang terhadap kapal-kapal yang dengan tingkah lakunya yang sedemikian rupa melakukan pelanggaran atas keamanan, ketertiban umum atau lain kepentingan-kepentingan hukum negara atau sesuai menurut dugaan terdapat niat dalam tingkah laku yang demikian pada pasal 16 dari Ordonansi tersebut memiliki wewenang yang sama untuk menahan dan memeriksa dengan mereka yang disebut pasal 15 untuk pengusutan pelanggaran tindak pidana.

Kalau pada satu pihak mereka tidak terikat dengan melakukan wewenang pada yang tertera di Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 yang berturut-turut menyebut dengan tegas tindakan-tindakan pidana, pada pihak lain berlaku sebagai pembatasan bahwa selalu harus ada alasan yang seimbang bahwa terdapat niat untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran atas

keamanan penertiban umum dan lain kepentingan-kepentingan hukum negara.

Pada umumnya yang dimaksud disini adalah, bertindak terhadap kapal-kapal dengan maksud mencurigakan, yang dimaksud adalah kapal-kapal yang menetap di laut teritorial tanpa menggunakan hal pelayaran langsung dan tanpa memiliki alasan yang dapat diterima untuk menetap. Termasuk langsung dibawah ini kapal-kapal nelayan asing dan kapal-kapal yang dipergunakan untuk perdagangan gelap. Untuk mendapatkan hasil yang ingin dicapai pada pengawasan penangkapan ikan dip perairan Indonesia, maka dianggap perlu sekali, bahwa orang-orang yang berkewajiban untuk pengawasan setiap saat memastikan diri memeriksa surat-surat kapal bahwa kapal-kapal penangkap ikan yang dijumpai dilautan Indonesia sesungguhnya berhak berada ditempat tersebut untuk penangkapan ikan.

Atau menurut pengamatan mereka terhadap kapal-kapal penyelundup mengambil tindakan lebih lanjut misalnya pengawalan sesuai dengan pasal 18 dari "Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939" jika mungkin tergantung dari hasil pemeriksaan surat-surat kapal maupun dengan cara lain. Jika disebabkan oleh keadaan atau tidak terdapat cukup bukti untuk meningkat kepengawalan bisa dalam hal kapal-kapal asing mengusir mereka keluar dari perairan Indonesia (pasal 16) jika dapat dipaksa dengan mempergunakan kekerasan.

Sudah jelas bahwa uraian tentang wewenang dalam Bab ini harus digunakan dengan hati-hati dan bijaksana dan tidak pernah dengan sewenang-wenangnya terutama harus dihindari bahwa pelayaran dihalangi oleh urusan-urusan yang tidak tepat atau tidak pada tempatnya.

J. Berita Acara Penahanan/Pemeriksaan

Berita acara harus berisi:

Nama, nama pertama (kecil) dan pangkat dari pejabat pencarian yang telah melakukan pemeriksaan;

- a. Memberitahukan bahwa pernyataan yang ia berikan adalah berdasarkan sumpah jabatannya pada negara.
- b. Pernyataan sumpah jabatan diperlukan karena berita acara yang demikian oleh undang-undang diberi nilai pembuktian seperti:
 - a) Tanggal dan waktu tanggal pemeriksaan dimulai. (NB Kalau terdakwa atau saksi didengar keterangannya pada hari yang berlainan seharusnya pada setiap berita acara dilaporkan waktu pemeriksaan karena untuk hakim sangat berarti keterangan yang mana terlebih dahulu diberi)
 - b) Tempat, dimana kapal atau perahu dengan bantuannya tindak pidana di: untuk itu antara lain dicatat jarak dari pada titik terdekat garis air pasang surut dimana diukur 12 (duabelas) mil dari pada wilayah laut (lautan), pengukuran (c.q. snellii pengukuran jarak) dari titik-titik terkenal dari daratan dan jika mungkin kedalaman air, jika tindak pidana dilakukan atau ditentukan terjadi di pelabuhan, diberita acaranya dimasukkan nama pelabuhan dengan ditambahkan pada tempat bersandar (kade), pangkalan (steiger), pelampung (buoy) dimana kapal atau perahu tertambat;
 - c) Uraian yang teliti dari kapal-kapal atau perahu-perahu yang diperiksa terutama dengan mencatat tanda-tanda pengenal yang tidak mudah dirubah, untuk pengenalan dikemudian hari;
 - d) Nama, nama pertama (kecil), tanggal dan tempat lahir, jabatan dan tempat tinggal dari orang-orang, untuk mana dilakukan pemeriksaan;
 - e) Nama, nama pertama (kecil), tanggal dan tempat lahir, jabatan dan tempat tinggal dari saksi-saksi yang menghadiri pemeriksaan;
 - f) Alasan-alasan, sehingga terjadi pemeriksaan;
 - g) Bukti-bukti dan atau petunjuk-petunjuk yang dikumpulkan;

- h) Segala yang penting dan khusus, yang pada waktu pemeriksaan dan penyitaan terungkap. (Catatan: *Laporan ini harus dibuat dengan teliti dan nyata dimana segala unsur dari tindak pidana disebut dengan pasti. Dianjurkan supaya pada waktu penyusunan berita acara pelanggaran, menurut undang-undang dibaca dan menguraikannya dengan kata lain, diteliti unsur-unsur apa yang merupakan tindak pidana, jika berita acara telah disusun, maka sebaiknya diperiksa lagi apakah semua unsur yang terdapat oleh atau dari pemeriksaan sudah tercantum. Jika belum maka berita acara ini perlu ditambahkan. Kemudian berita acara ini mempunyai nilai pembuktian hanya kalau ternyata bahwa membuat berita acara ini mempunyai nilai pembuktian hanya kalau ternyata bahwa pembuat berita acara ini menyatakan, menyaksikan atau melakukannya sendiri*);
- i) Tanda bukti kebangsaan, surat laut, pas, sertifikat/surat-surat keterangan atau dokumen;
- j) Kepada pejabat mana kapal-kapal, perahu-perahu atau muatan yang disita, disimpan, dengan pemberitahuan yang teliti dari penyitaan kapal, perahu, atau muatan (laporan ini bisa dilakukan kemudian);
- k) Pemberitahuan yang teliti dari peraturan perundang-undangan yang mungkin telah dilanggar;
- l) Penyusun berita acara penanda-tanganan mengenai setiap pemeriksaan dan hasilnya harus dicatat dalam buku jurnal kapal, dari kapal atau perahu yang diperiksa.

K. Bentuk Berita Acara

Biasanya berita acara ditulis pada kertas berukuran folio. Pada sebelah kiri atas ditulis "Pro Justitia" dan dibawahnya jika membuat berita acara termasuk "Armada Penjagaan Laut dan Pantai": nama kapal, jika mungkin huruf/nomor, perihal, nama dan huruf pertama dari tertuduh, juga menyebutkan lampiran.

Beberapa garis kebawah di tengah-tengah akan di catat berita acara. Di sebelah kiri halaman, kira-kira 5 cm ditinggalkan kosong untuk pembetulan atau tambahan yang mungkin terjadi. Berita acara bisa dimulai dengan nama pertama, nama, pangkat dari pembuat berita acara, disusul dengan menyebut sumpah dan jika perlu dibandingkan Bab I menyebut perintah dari Nahkoda Penguasa (*gezaghebber*) dan Nahkoda Kapal Laut (*gezagvoeder*). Kemudian melangkah pemberitahuan seteliti mungkin dari pada waktu dan tempat (hari, tanggal, waktu, panjang, lebar). Sesudahnya dengan teliti mencatat kenyataan (unsur-unsur), (dasar-dasar pengetahuan) dan sebagai penutup (pelanggaran peraturan perundang-undangan, tanggal, dan tanda-tangan). Angka-angka yang sebenarnya harus ditulis dengan huruf, setidak-tidaknya diulangi. Nama yang terdapat dalam berita acara harus digarisbawahi atau ditulis dengan huruf besar.

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

Contoh Berita Acara:

Pro Justitia
Huruf atau nomor :
Perihal :
Tertuduh :
Lampiran :

BERITA ACARA

Yang bertanda tangan dibawah ini : (nama dan jabatan)
menerangkan berdasarkan sumpah jabatan pada Negara, pada saat penetapannya (sesuai dan untuk melaksanakan perintah tertulis pada tanggal..... dari..... dengan dilampirkannya satu salinan dari perintah tersebut pada berita acara ini), sebagai berikut:
(Menyusul selanjutnya, dengan teliti menunjukkan waktu dan tempat, laporan yang teliti dari perbuatan-perbuatan dimana semua unsur tindak pidana dengan tegas harus disebut, semuanya dengan memberitahukan dasar-dasar pengetahuan).

Dalam laporan ini perlu disebut:
Keterangan-keterangan penting dari kapal tersebut dan yang ternyata dari surat-surat kapal (nama, tempat asalnya, pemilik, nahkoda, ukuran, kebangsaan).

Nama (nama-nama) dan pangkat dari tertuduh (tertuduh-tertuduh) dan/atau
kalau ada saksi atau sekurang-kurangnya nama-nama atau pangkat yang dipertahankan, bukti-bukti dan/atau petunjuk-petunjuk yang terkumpul.
Oleh tertuduh (tertuduh-tertuduh) terdahulu disebut juga melanggar: Pasal (pasal-pasal) (dan) dari (stb /.....).

Demikianlah dibuat dengan kebenaran pada haridan....., oleh saya (nama, jabatan), yang bertugas sesuai dengan perintah.

(tanda tangan)

Penjelasan:

Dalam Pasal 19 TZMKO 1939 disebutkan: Dengan atau berdasarkan peraturan pemerintah dapat ditetapkan aturan-aturan, yang harus diperhatikan pada waktu pelaksanaan wewenang-wewenang dimaksud dalam Pasal 13 sampai dengan Pasal 18.

Wewenang dimaksud telah dituangkan dalam Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tidak-Tidak Pidana Kejahatan di Daerah Laut RI yang dilaksanakan oleh komandan-komandan kapal perang RI dan nakhoda-nakhoda penguasa kapal Angkatan Laut Pemerintah dari Departemen Pelayaran Negara.

Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim tersebut diatas adalah merupakan satu-satunya ketentuan yang mengatur tentang ketentuan khusus acara pidana di daerah Laut RI,

Untuk penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ini dibebankan kepada komandan-komandan kapal perang RI dan nakhoda-nakhoda penguasa kapal Angkatan Laut Pemerintah dari Departemen Pelayaran Negara sekarang kapal Negara dan pesawat udara Negara penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud Pasal 279 ayat (1) Undang-Undang Tentang Pelayaran.

Dalam melaksanakan tugas tersebut diatas sebagaimana dimaksud Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 278 ayat (1) Penjaga Laut Dan Pantai mempunyai kewenangan untuk:

- a. melaksanakan patrol laut;
- b. melakukan pengejaran seketika (hot persuit);
- c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
- d. melakukan penyidikan.

Dalam Pasal 279 ayat (1) undang-undang ini, disebutkan: Dalam rangka melaksanakan tugasnya 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.

Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud ayat (2) undang-undang ini, wajib memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut sebagaimana dimaksud ayat (3) wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.

Ketentuan-ketentuan tersebut diatas sejalan dan sesuai dengan Konvensi PBB Tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 sebagaimana dimaksud pasal 107 mengenai kewenangan dari Kapal atau Pesawat Udara yang berhak menyita karena perompakan Pasal 111 mengenai pengejaran sektika (hot pursuit) dan pasal 224 mengenai Pelaksanaan Wewenang Penegakan Hukum di Laut yang hanya dapat dilaksanakan oleh Pejabat-pejabat atau oleh Kapal-kapal Perang, Pesawat Udara Militer, atau kapal laut lainnya atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal yang berada dalam Dinas Pemerintah dan berwenang untuk melakukan tindakan-tindakan itu.

UNCLOS 1982 tersebut telah disahkan oleh Pemerintah Indonesia berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985.

L. Implementasi Penegakan Hukum Penegakan Hukum di Laut terdiri dari:

- a. Penyidikan untuk tindak pidana pelayaran, keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut termasuk surat-surat kapal dilakukan oleh pejabat-pejabat penyidik khusus seperti; Syahbandar-syahbandar, Nahkoda-nahkoda (Penguasa) Kapal Negara/Pemerintah, disamping itu terdapat Penyidik Pejabat Pegawai Negeri Sipil/PPNS tertentu (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur

Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya diatur dalam pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.

- b. Yang menyangkut tindak pidana kepabeanan dilakukan oleh Pejabat Pegawai Negeri Sipil/PPNS tertentu (Bea dan Cukai) yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.
- c. Yang menyangkut tindak pidana keimigrasian dilakukan oleh Pejabat Pegawai Negeri Sipil/PPNS tertentu (Imigrasi) yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.
- d. Yang menyangkut tindak pidana Karantina dilakukan oleh Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu (Kesehatan dan Pertanian) yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.
- e. Yang menyangkut tindak pidana umum dilakukan oleh pejabat-pejabat polisi negara RI tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat Pembantu Letnan Dua Polisi sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 ayat (1) huruf a PP No. 27 tahun 1983.

Penyidikan yang dilaksanakan oleh Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia dan Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu sebagaimana tersebut pada butir a sampai e tersebut di atas, penyidikannya dilaksanakan di kantor masing-masing instansi tersebut yang dikoordinasi oleh Syahbandar (*Captain Of the Port*) sebagai penanggungjawab ketertiban dan keamanan di pelabuhan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku. Perlu digarisbawahi bahwa pejabat-pejabat tersebut untuk turun

ke laut dengan menggunakan kapalnya sendiri-sendiri sebagai kapal penegak hukum di laut harus mencari dasar hukum untuk itu. Kapal Negara yang diwenangkan sebagai kapal penegak hukum di laut berdasarkan penjelasan pasal 51 UU No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran hanya diwenangkan pada instansi pemerintah tertentu berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku untuk itu. Ketentuan itu dapat dibaca “dengan jelas” dalam pasal 13 Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 dan peraturan pelaksanaannya berdasarkan Keputusan Pemerintah No. 43/1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tindak Pidana di Perairan Indonesia.

Aturan-aturan yang harus ditegakkan sebagai pelaksanaan Ordonansi Laut Teritorial 1939:

- a. Peraturan Tubrukan di Laut stb 1914 No.225 dan stb 1919 No. 155.
- b. Ordonansi Mengenai Pencarian Mutiara dan Bunga Karang stb 1916 No. 157, stb 1921 No. 196, stb 1933 No. 168, dan stb 1935 No. 497; Lembaran tambahan 6198.
- c. Ordonansi Penanggulangan Dagang Gelap, Pemakain Opium dan jenis obat bius lainnya sebagaimana dimaksud stb 1922 No. 331.
- d. Ordonansi Penangkap Ikan di Pantai stb 1927 No. 144, stb 1928 No. 185, stb 1933 No. 126, stb 1935 No. 497 dan stb 1937 No. 570; Lembaran tambahan 11416 dan 11489.
- e. Ordonansi tentang Memburu dan Mengejar Ikan Paus stb 1927 No. 145, stb 1931 No. 168 dan stb 1935 No. 497.
- f. Ordonansi Perkapalan 1935.
- g. Peraturan Perkapalan 1935.
- h. Peraturan-peraturan Persenjataan Tentang Masuk Keluar, Pengangkutan dan Pembongkaran 1936 (stb 1937 No. 170 dan stb 1939 No. 278).
- i. UU Pelayaran 1936 stb 700 Tentang Tata Pengaturan Pelayaran dan Pelabuhan di Hindia Belanda.
- j. Peraturan Pelayaran 1936 (stb 1936 No. 703, stb 1937 No. 445, dan stb 609; stb 1938 No. 202, stb 1940 No. 62 Tentang Ketentuan-ketentuan Untuk Pelaksanaan UU Pelayaran Indonesia 1936).
- k. Ordonansi Pengangkutan Minyak Tanah stb 1927 No. 214.

- l. Ordonansi Penangkapan Ikan Pantai stb 1927 No. 144.
- m. Peraturan Bandar 1925 stb 1924 No. 500, stb 1927 No. 287, stb 1930 No. 381, stb 1931 No. 48, stb 1938 No. 200 dan 393; 1947 No. 40 dan 50.
- n. Ordonansi Dinas Pandu stb 1927 No. 62.
- o. Ordonansi Kapal-kapal Pedalaman 1927.
- p. Peraturan Pendaftaran Kapal-kapal Nelayan Laut Asing stb 1938 No. 201.
- q. Peraturan Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim stb 1935 No. 525 (Policional di Laut).

Keputusan Pemerintah No. 43 tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Pengusutan Tindak-Tindak Pidana Kejahatan di Daerah Laut RI ini adalah merupakan peraturan pelaksana dari TZMKO 1939 Stbl.442 yang mengatur tentang pelaksanaan ketentuan khusus acara pidana di laut yang sampai sekarang masih berlaku positif. Diagram uraian tersebut diatas dapat di lihat dalam lampiran Gambar 2.

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

BAB III

PENEGAKAN HUKUM DI KAPAL

Nakhoda untuk kapal motor ukurn GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonage) atau lebih sebagaimana dimaksud Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan.

Nakhoda sebagaimana dimaksud ayat (3) tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiel dokumen muatan; dan ayat (4) Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang (Syahbandar) apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.

Dalam ayat (5) disebutkan: Selain kewenangan sebagaimana dimaksud ayat (1) Nakhoda diberi tugas dan kewenangan khusus yaitu: a. membuat catatan setiap kelahiran; b. membuat catatan setiap kematian; dan menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

Nakhoda sebagaimana dimaksud ayat (6) wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kasehatan.

Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (1) wajib berada di kapal selama kapal berlayar; ayat (2) disebutkan sebelum kapal berlayar Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar; dan ayat (3) Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatas.

Untuk tindakan penyelamatan, sebagaimana dimaksud Pasal 139, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan

Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) dan Nakhoda untuk kapal penumpang sebagaimana dimaksud Pasal 141 ayat (1) dan ayat (2) wajib menyelenggarakan buku harian kapal dan wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya. Buku harian kapal tersebut sebagaimana dimaksud ayat (3) dapat dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan.

Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 143 ayat (1) berwenang memberikan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap Anak Buah Kapal yang: a. meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda; b. tidak kembali ke kapal pada waktunya; tidak melaksanakan tugas dengan baik; menolak perintah penugasan; berperilaku tidak tertib; dan/atau f. berperilaku tidak layak.

Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 144 ayat (1) selama perjalanan kapal dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal; dan dalam ayat (2) disebutkan: Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal.

Tentang Penumpang Kapal sebagaimana dimaksud Pasal 393 KUHD Nakhoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang. Yang belakangan ini harus mentaati segala perintah yang diberikan oleh Nakhoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban.

Terhadap para penumpang sebagaimana dimaksud Pasal 394a KUHD yang melakukan kejahatan dalam kapal di luar perairan teritorial, Nakhoda wajib mengambil semua tindakan pencegahan yang diharuskan oleh sifat perkaranya; bila perhubungan bebas mereka membahayakan, atau diharuskan oleh kepentingan penuntutan, maka bila mungkin dengan berunding dengan dua orang perwira kapal yang dalam daftar anak buah kapal ditunjuk, Nakhoda dapat memasukan mereka dalam tahanan, ia mengumpulkan bukti dari perbuatan yang telah dilakukannya, membuat laporan tentang keterangan saksi, memuatkan tindakan yang telah diambil

dalam register hukuman, dan memberitahukan kepada pejabat yang disertai tugas penuntutan dengan menunjukkan register hukuman dan bukti yang dikumpulkan, bila ia tiba di pelabuhan Indonesia.

Bila Nakhoda memasuki pelabuhan di luar Indonesia pemberitahuan itu dilakukan olehnya kepada komandan kapal perang Republik Indonesia, sekiranya ada disana, dan bila ini tidak ada kepada Konsul Indonesia, bila inipun tidak ada kepada pejabat setempat.

Disitu Nakhoda memintah nasehat kepada para pejabat dan menetapkan tindakan, sehingga orang yang telah melakukan kejahatan itu, dengan bukti yang dikumpulkan segera dan pasti dapat diserahkan kepada hakim yang berwenang di Indonesia.

Tindakan pencegahan yang dimaksud dalam alinea pertama juga berlaku, bila seorang dalam perjalanan menjadi gila.

Tentang kejadian yang diatur dalam pasal ini disebutkan dalam buku harian.

Meskipun Nakhoda tidak wajib mempunyai register hukuman di kapal, ia berwenang untuk mengambil tindakan yang disebut dalam pasal ini. Dalam hal itu bila kapalnya tiba ditempat tujuan di Indonesia, ia wajib segera memberitahukan hal itu dan kejahatan yang dilakukan di kapal kepada pejabat yang bersangkutan yang ditugaskan dengan penuntutan kejahatan.

Catatan yang perlu diperhatikan

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran Pasal 55 ayat (1) disebutkan: Nakhoda merupakan pimpinan diatas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barangmuatan yang menjadi kewajibannya; ayat (3) disamping kewenangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) nakhoda diberi tugas dan kewenangan khusus yaitu: a. membuat catatan setiap kelahiran;

b. membuat catatan setiap kematian; c. menyaksikan dan mencatat Surat Wasiat.dst.

Dalam ayat (5) disebutkan: Ketentuan sebagaimana dimaksud ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Peraturan Pemerintah dimaksud hingga dewasa belum diterbitkan. Hal ini telah menimbulkan kesulitan untuk mewujudkan suatu operasional yang efektif dan efisien serta koordinasi yang lancar di bidang penegakan hukum dan telah mengakibatkan ketidak pastian hukum melalui pembedaan perilaku salah dan menyimpang atau dengan kata lain hukum hanya merupakan instrument pembedaan perilaku salah.

Contoh Kasus.

Terjadi tumpang tindih kewenangan instansi penegakan hukum di laut yang melakukan patroli di laut dengan mengadakan pencegahan dan pemeriksaan kapal di laut, telah menimbulkan keresahan di dunia pelayaran karena banyak kapal mereka diperiksa dan ditahan oleh berbagai instansi penegak hukum di laut yang penyelesaian perkaranya sebagian besar tanpa melalui proses hukum yang berlaku. Hal ini telah mengganggu perekonomian nasional dan telah dikeluhkan oleh Ketua INSA (Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia) kepada Menteri Perhubungan pada waktu rapat Umum INSA seluruh Indonesia di Hotel Milenium Kebon Sirih Jakarta. Hal ini juga telah dilaporkan kepada Presiden Republik Indonesia Bapak Dr.H.Susilo Bambang Yudhoyono dengan surat No. 904 / KU / IV / 2007 tanggal 25 April 2007 oleh Ketua Kamar Dagang Dan Industri Indonesia Bapak Mohamad S. Hidayat

Kejadian ini juga telah dilansir oleh International Maritime Bureau (IMB) yang menepatkan posisi perairan Negara Indonesia sebagai daerah yang paling tinggi frekwensi kejadian perompakan dan menempatkan perairan Indonesia sebagai perairan yang paling tidak aman (black area)

Mengingat Peraturan Pemerintah tentang Penegakan Hukum di Kapal belum diatur maka penulis pada waktu itu sebagai pimpinan umum dan penanggung jawab tunggal di pelabuhan (Administrator Pelabuhan) Ambon, telah

mengambil langkah-langkah praktis dengan membuat instruksi berupa petunjuk pelaksanaan tentang “Peningkatan Kewaspadaan Keselamatan Keamanan di Kapal dan Pengetahuan Bela Negara” sebagaimana terlampir dibawah ini:

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



REPUBLIK INDONESIA

INSTRUKSI ADMINISTRATOR PELABUHAN AMBON

NOMOR: AL.00/2/7/AP.ABN-96

TENTANG

**PENINGKATAN KEWASPADAAN KESELAMATAN KEAMANAN DI
ATAS KAPAL DAN PENGETAHUAN BELA NEGARA**

ADMINISTRATOR PELABUHAN AMBON

Menimbang:

- a. Bahwa untuk memperlancar roda perekonomian serta meperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan Nusantara, maka semakin perlu meningkatkan ketahanan nasional.
- b. Bahwa kapal laut Indonesia adalah merupakan bagian wilayah negara Republik Indonesia yang harus dibela dan dipertahankan keutuhan dan kedaulatannya oleh setiap nahkoda/ABK dan penumpangnya.
- c. Bahwa sehubungan dengan itu perlu mengeluarkan Instruksi Administrator Pelabuhan Ambon mengenai kewajiban para Nahkoda kapal laut Indonesia untuk meningkatkan kewaspadaan yang menyangkut penjagaan keselamatan dan keamanan kapalnya masing-masing dan segala ancaman/gangguan yang disebabkan oleh bahaya alam, manusia dan sifat-sifat muatan tertentu serta peningkatan pengetahuan bela negara.

Mengingat:

1. Pasal 27, 30 dan 33 Undang-undang Dasar 1945.
2. KUHD Buku II.
3. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.
4. Peraturan Bandar 1925.
5. Peraturan Pemerintah No. 11 Tahun 1963 Yo Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1985 Tentang Pembinaan Pelabuhan.
6. Keputusan Presiden No. 44 Tahun 1974 Tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen.
7. Keputusan Presiden No. 15 Tahun 1984 Tentang Susunan Organisasi Departemen sebagaimana telah diubah berakhir dengan Keputusan Presiden No. 61 Tahun 1995.
8. Keputusan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 1985 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan.
9. Keputusan Menteri Pertahanan Keamanan Nomor KEP/17/X/1991 Tentang Dokrin Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia.

MENGINSTRUKSIKAN

Kepada: Para Nahkoda atau pemimpin kapal berbendera Indonesia yang masuk/keluar Pelabuhan Ambon.

Untuk:

PERTAMA: Melaksanakan Instruksi Administrator Pelabuhan Ambon agar mengambil langkah-langkah pengamanan terhadap keselamatan, keamanan dan perlindungan di kapalnya masing-masing dengan meningkatkan kewaspadaan pada waktu berlayar di laut lepas, termasuk kapal-kapal yang sedang berlabuh/sandar di dermaga pelabuhan serta meningkatkan pengetahuan bela negara bagi setiap ABK/Penumpang Kapal berkebangsaan Indonesia, sesuai petunjuk yang tertuang dalam lampiran Instruksi Administrator Pelabuhan Ambon.

KEDUA: Instruksi ini agar dipatuhi dan dilaksanakan sebaik-baiknya dengan rasa penuh tanggungjawab.

KETIGA: Instruksi ini mulai berlaku sejak tanggal dikeluarkan

DIKELUARKAN DI AMBON

PADA TANGGAL: 19 FEBRUARI 1996

ADMINISTRATOR PELABUHAN AMBON

Ttd

HENKY SUPIT

NIP. 120037734

Tembusan: Kepada Yth.

1. Menteri Pertahanan dan Keamanan di Jakarta
2. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan di Jakarta
3. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan di Jakarta
4. Badan Diklat Dephub di Jakarta
5. Direktur Jenderal Perhubungan Laut di Jakarta
6. Ketua BAKORSTRANASDA di Ambon
7. DAN GUSKAMLA TIM di Ambon
8. DAN LANAL di Ambon
9. Kepala Kantor Wilayah Dephub Propinsi Maluku di Ambon
10. Ketua DPC INSA Ambon

TATA LAKSANA PENEGAKAN HUKUM DI KAPAL

Setiap pimpinan di pelabuhan laut (Syahbandar/Adpel/Kakanpel) berkewajiban untuk mengeluarkan peraturan-peraturan setempat berupa instruksi/pengumuman/edaran dari waktu ke waktu sesuai kebutuhan operasional pelabuhan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku.

Dibawah ini terdapat contoh Instruksi Adpel Ambon yang pernah dikeluarkan pada tanggal 19 Februari 1996 beserta lampirannya yang materinya bersangkutan dengan Penegakan Hukum di Kapal. Hal yang juga patut diperhatikan pada instruksi tersebut adalah penggunaan kertas surat dengan Lambang Negara RI.

Sampai sekarang unit instansi pemerintah yang melaksanakan tugas di pelabuhan dengan memakai pakaian dinas seragam dengan Lambang Negara RI pada atribut kepangkatannya ataupun yang menggunakan kertas surat dengan Lambang Negara RI adalah Adpel/Kepala Pelabuhan/Syahbandar, seperti halnya pada Surat Izin Berlayar yang terdapat pada *Port Clearance* yang ditanda-tangani Syahbandar.

Selain itu, anggota armada Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan para Nahkoda/Perwira Kapal Negara Navigasi yang bertugas selaku Penegak Hukum Maritim juga mengenakan pakaian dinas seragam dengan Lambang Negara RI pada atribut kepangkatannya.

1. Nahkoda

a. Kedudukan Nahkoda

Nahkoda merupakan pemimpin diatas kapal (ps. 341 KUHD dan ps 55 UU No. 21/1992)

Anak buah kapal (ABK) adalah mereka yang terdapat pada daftar anak buah kapal berada di bawah perintah Nahkoda (ps. 384 KUHD dan ps 62 ayat (1) UU No. 21/1992)

b. Tugas dan Kewenangan Nahkoda

Nahkoda berdasarkan kuasa undang-undang diwenangkan untuk mengemban tugas negara seperti:

- 1) Penegakan hukum di atas kapal dan bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayaran, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.
- 2) Membuat catatan setiap kelahiran.
- 3) Membuat catatan setiap kematian.
- 4) Menyaksikan dan mencatat surat wasiat (pasal 55 ayat (1), (2) dan (3) UU No. 21/1991).

c. Fungsi Nahkoda

Nahkoda dalam melaksanakan tugas/kewenangannya mempunyai fungsi:

- 1) Sebagai wakil negara di atas kapal (ps. 393, 394 a KUHD dan ps. 55 UU No. 21 I 1992); fungsi penegakan hukum
- 2) Sebagai wakil perusahaan pelayaran atau pemilik kapal (ps. 320 KUHD)

d. Kewajiban Nahkoda

- a) Nahkoda wajib mengambil semua tindakan pencegahan yang diharuskan sifat perkara seperti tindakan-tindakan kejahatan/pidana yang dilakukan oleh seorang penumpang atau lebih dan apabila si pelaku membahayakan keselamatan orang lain, maka nahkoda dapat memasukkan si pelaku ke dalam tahanan (ps. 394 a KUHD).
- b) Nahkoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang, dan pengangkutan muatannya (ps. 343 KUHD dan pasal 55 UU No. 21/1992).
- c) Nahkoda wajib menggunakan panduan perairan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku (ps. 343 KUHD dan ps. 16 UU No. 21/1992).

- d) Nahkoda wajib mengurus barang yang ada di kapal milik penumpang yang meninggal selama perjalanan, di hadapan dua orang penumpang membuat uraian secukupnya mengenai hal itu atau menyuruh membuatnya yang ditandatangani olehnya dan oleh dua orang penumpang tersebut (ps. 346 KUHD).
- e) Nahkoda atau pemimpin kapal wajib berada di atas kapal selama berlayar kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa (ps. 57 ayat (1) UU No. 21/1992) yang dimaksud dengan keadaan sangat memaksa dalam penjelasan pasal 57 ayat (1) UU No. 21/1992 ini adalah situasi darurat terancamnya nahkoda atau pemimpin kapal tanpa ada kemungkinan upaya lain untuk menyelamatkannya. Dalam kecelakaan kapal, nahkoda atau pemimpin kapal hanya dapat meninggalkan kapal setelah melaksanakan seluruh kewajibannya dan merupakan orang terakhir yang meninggalkan kapal.
- f) Nahkoda atau pemimpin kapal yang akan berlayar wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan (ps. 57 ayat (2) UU No. 21/1992).
- g) Nahkoda atau pemimpin kapal wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) pasal 57 UU No. 21/1992.
- h) Nahkoda atau pemimpin kapal wajib memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya tetap laik laut untuk berlayar (ps. 57 ayat (4) UU No. 21/1991).
- i) Nahkoda atau pemimpin kapal untuk kapal ukuran tertentu wajib menyelenggarakan buku harian kapal (ps. 60 ayat (1) UU No. 21/1992 dan ps. 348 KUHD).
- j) Nahkoda atau pemimpin kapal wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik (ps. 342 KUHD).
- k) Nahkoda atau pemimpin kapal wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya (ps. 60 ayat (2) UU No. 21/1992 dan ps. 352 KUHD).

- l) Nahkoda atau pemimpin kapal dan/atau anak buah kapal wajib mencegah terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya dan wajib menanggulangnya serta segera melaporkan kepada pejabat pemerintah (Syahbandar/Kepala Pelabuhan) (Peraturan Bandar 1925 dan ps. 67 UU No. 21/1992).
- m) Nahkoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal itu kepada pihak lain dan wajib memberikan pertolongan dalam batas-batas kemampuan kepada setiap orang atau kapal yang ditemukan berada dalam bahaya di perairan dan orang-orang yang berada di menara suar serta bilamana terlibat dalam tubrukan tersebut wajib memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut wajib melaporkan kepada Syahbandar atau pejabat yang ditunjuk terdekat terhadap setiap keadaan yang mungkin merupakan bahaya keselamatan berlayar di dalam atau dekat perairan di bawah yurisdiksi Indonesia termasuk setiap kecelakaan yang melibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan yang berkaitan atau dapat mengakibatkan bahaya terhadap keselamatan berlayar sebagaimana yang termaktub dalam pasal 89, 90, 91, dan 92 UU No. 21/1992.

e. Ketentuan Pidana

- a) Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur-alur pelayaran sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran selama berlayar sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 15 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam pasal 101 UU No. 21/1992.
- b) Nahkoda atau pemimpin kapal yang memasuki perairan pandu tetapi tidak menggunakan tenaga pandu tanpa izin dari pejabat yang berwenang (Syahbandar selaku superintenden) sebagaimana dimaksud dalam ps. 16 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2

(dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 4.000.000,- (empat juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam ps. 102 UU No. 21/1992.

- c) Nahkoda atau pemimpin kapal yang melayarkan kapalnya melampaui daerah pelayaran yang ditentukan sesuai dengan kalaiklautan kapalnya sebagaimana termaktub dalam ps. 39 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam pasal 109 UU No. 21/1992.
- d) Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan sebagaimana dimaksud ps. 40 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) dan apabila berlayar sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp 24.000.000,- (duapuluh empat juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam ps. 110 UU No. 21/1992.
- e) Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi ketentuan mengenai pengibaran bendera kebangsaan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 52 dan ps. 54 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 32.000.000,- (tigapuluhdua juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam ps. 114 UU No. 21/1992.
- f) Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak berada di atas kapal atau meninggalkan kapalnya tanpa alasan yang sangat memaksa sebagaimana yang dimaksud ps. 57 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun 6 (enam) bulan dan apabila melayarkan kapalnya, sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam ps. 57 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam pasal 115 UU No. 21/1992.
- g) Nahkoda atau pemimpin kapal untuk kapal dengan ukuran tertentu yang tidak menyelenggarakan buku harian atau tidak melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang atas

permintaan dan untuk memperoleh salinannya sebagaimana dimaksud dalam pasal 60 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam pasal 116 UU No. 21/1992.

- h) Nahkoda atau pemimpin kapal yang mempekerjakan awak kapal di kapal tanpa siji dan tanpa memiliki kemampuan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan sebagaimana dimaksud dalam ps. 61 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 16.000.000,- (enambelas juta Rupiah) dan apabila tidak melaksanakan kewajibannya untuk melakukan penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kapalnya sebagaimana dimaksud dalam ps. 67 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 48.000.000,- (empatpuluh delapan juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam pasal 120 ayat (2) UU No. 21/1992.
- i) Nahkoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar dan tidak mengambil tindakan pencegahan atau menyebar luaskan berita kepada pihak-pihak lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 89 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 8.000.000,- (delapan juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam ps. 124 ayat (2) UU No. 21/1992.
- j) Nahkoda atau pemimpin kapal yang sedang berlayar, tetapi tidak memberikan pertolongan sesuai dengan kemampuannya kepada setiap orang atau kapal yang ditemukan berada dalam keadaan bahaya di perairan dan orang-orang yang berada di menara suar sebagaimana dimaksud dalam ps. 90 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) dan apabila kapalnya terlibat dalam tubrukan dengan kapal lain dan dengan sengaja tidak memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut sebagaimana dimaksud dalam pasal 90 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun

sebagaimana termaktub dalam ps. 125 ayat (1) dan (2) UU No. 21/1992.

- k) Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan setiap keadaan yang mungkin merupakan bahaya terhadap keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam ps. 91 UU No. 21/1992 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 4.000.000,- (empat juta Rupiah) dan apabila tidak melaporkan setiap kecelakaan yang melibatkan kapalnya atau kapal lain yang diketahuinya, yang telah mengakibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan atau yang dapat mengakibatkan bahaya terhadap keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam ps. 92 UU No. 21/1992 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau dengan denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta Rupiah) sebagaimana termaktub dalam ps. 126 dan 127 UU No. 21/1992.

f. Menegakkan Aturan-aturan Negara diatas Kapal

Berdasarkan kuasa Undang-undang maka setiap nahkoda termasuk ABK dalam hal ini perwira-perwira kapal diwajibkan berpakaian dinas seragam lengkap dengan atribut-atributnya untuk menegakkan aturan-aturan negara diatas kapalnya dalam menjaga keselamatan, ketertiban, dan keamanan di atas kapal masing-masing serta menjaga kewibawaan negara.

g. Tata Laksana Pengamanan dan Ketertiban di Atas Kapal

Untuk tetap terjaminnya keselamatan dan keamanan di atas kapal pada waktu kapal sedang berlayar di perairan yang rawan/berbahaya di laut bebas, selat-selat yang sempit, sungai-sungai termasuk pada waktu kapal sedang berlabuh/sandar agar setiap nahkoda/ABK perlu meningkatkan kewaspadaan dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Harus peka terhadap ancaman-ancaman yang datang baik dari luar maupun dari dalam kapal itu sendiri.

2. Ancaman terhadap keselamatan dan keamanan kapal dapat datang dari banyak sumber yang terutama terdiri dari tiga jenis yaitu:
 - a) Bahaya alam dapat berupa gelombang pasang, badai (topan), gempa bumi dan suhu udara yang luar biasa.
 - b) Kebakaran dan pencemaran dapat juga dianggap bahaya alam meskipun kebanyakan disebabkan oleh manusia, tetapi gejala-gejalanya maupun kejadiannya dapat diramalkan dan untuk penanggulangannya dengan meningkatkan kewaspadaan dan menghindarinya.
 - c) Bahaya yang disebabkan oleh kegiatan manusia atau ulah manusia dapat dibagi dalam 2 (dua) golongan yaitu:
 - 1) Berupa kelalaian dari manusia itu sendiri seperti membuang puntung rokok kesembarang tempat sehingga mengakibatkan kebakaran.
 - 2) Berupa rencana manusia seperti perompakan, pencurian, pengrusakan, pembunuhan, pengacauan yang kesemuanya dapat mengancam terhadap keselamatan dan keamanan kapal termasuk jiwa manusia dan harta benda.
 - 3) Ancaman ini dapat dilawan dan diusir dengan kesiapan yang matang.
 - d) Bahaya yang disebabkan oleh karena sifat-sifat muatan tertentu yang menuntut persyaratan penanganan khusus untuk melindungi muatan dari pengaruh luar yang dapat menyebabkan reaksi kimia yang membahayakan keselamatan jiwa dan harta benda dari bahaya-bahaya muatan tersebut.
 - e) Langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap nahkoda kapal:
 - (1) Perencanaan tentang keselamatan dan keamanan di atas kapal pada waktu melayari daerah-daerah perairan yang rawan termasuk yang berlabuh/sandar di pelabuhan, harus didasarkan kepada anggapan bahwa terdapat bahaya yang mengintai secara terus menerus baik itu yang datang dari luar kapal maupun dari dalam kapal itu sendiri yang bisa mengakibatkan terancamnya

keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang disebabkan oleh ulah manusia yang tidak bertanggungjawab berupa tindakan sabotase, perompakan, pencurian, tindak pidana yang terorganisasi, kecerobohan, dsb.

- (2) Mengawasi jangan sampai memberi peluang bagi orang-orang yang tidak berkepentingan memasuki kapal/tempat yang dilindungi secara fisik dapat dikerjakan dengan membuat suatu rintangan di sekeliling kapal tersebut dengan membatasi pintu-pintu keluar/masuk seminimum mungkin dan jendela-jendela ditutup dan dikunci dari dalam.
- (3) Menyiapkan ABK sesuai kebutuhan dalam rangka berjaga-jaga selama memasuki perairan yang rawan terhadap gangguan perompakan/pencurian dengan menyiapkan peralatan-peralatan seperti slang-slang kebakaran dengan tekanan tinggi, peralatan-peralatan signal, kampak, senapan pelempar tali, alat komunikasi, suling kapal dan peralatan lainnya yang dapat melawan dan mengusir perompak atau pencuri.
- (4) Mengisi buku jurnal dengan benar pada setiap kejadian dan setiap nahkoda harus membuat laporan kecelakaan kapal kepada Syahbandar setempat dengan rincian yang jelas dan mudah dimengerti.
- (5) Setiap nahkoda yang sedang berlayar di perairan rawan dimaksud agar tetap mengadakan hubungan dengan stasiun pantai terdekat termasuk stasiun pandu dengan menggunakan channel 16 pada radio VHF serta kapal-kapal lainnya atau frekuensi marabahaya bila dalam keadaan darurat.
- (6) Untuk menghindar dari hal-hal yang tidak diinginkan maka setiap nahkoda atau ABK tidak dibenarkan mengadakan hubungan barter dengan para nelayan di sekitar perairan dimaksud.

h. Kapal yang sedang berlabuh/bersandar di pelabuhan

Untuk membantu keselamatan dan keamanan kapal maka pengelola/penyedia jasa pelabuhan setempat harus menyediakan daerah yang diterangi dengan baik, rapi dan bebas dan gangguan keamanan

disepanjang dermaga yang dihuni oleh kapal. Disamping itu nahkoda kapal dapat meminta bantuan pengamanan kepada Syahbandar dalam keadaan darurat. Juga kapal-kapal yang mengangkut barang berbahaya memerlukan pengamanan yang lebih ketat seperti patroli disekitar kapal dan diperlukan kesiapan kapal tunda pada saat dikeluarkan peringatan untuk memindahkan kapal jika terjadi suatu keadaan darurat di dermaga atau kapal itu sendiri.

Setiap nahkoda kapal bertanggung jawab atas tindakan keselamatan dan keamanan di atas kapalnya masing-masing dengan memperhatikan urutan tindakan sebagai berikut pada waktu kapal tiba di pelabuhan:

- a) Berdasarkan petunjuk dari nahkoda, perwira deck dan mesin mengatur tata pengamanannya di atas kapal.
- b) Ruangan-ruangan yang tidak dipakai harus dikunci dengan baik dan diadakan pengawasan.
- c) Masuknya orang-orang ke atas kapal harus dibatasi hanya kepada orang-orang yang ada sangkut-pautnya dengan urusan kapal atau orang-orang yang diwenangkan oleh nahkoda.
- d) Harus diadakan penjagaan 24 jam penuh selama kapal tambat/berlabuh dan untuk daerah-daerah yang rawan perlu ditambah petugas keamanan dengan cara menambah petugas dari personil kapal itu sendiri atau dengan meminta bantuan petugas keamanan dari pelabuhan setempat.
- e) Pada waktu berlabuh jangkar dan kurang dapat dilaksanakan pengawasan maka tangga-tangga kapal hanya dapat diturunkan pada kerendahan yang diperlukan dan pada malam hari lampu-lampu geladak harus dinyalakan untuk memungkinkan dilakukan pengawasan yang baik di daerah geladak dan sekitarnya dan dinas jaga di anjungan secara khusus meningkatkan kewaspadaan terhadap kapal-kapal kecil yang mendekati kapal.
- f) Peningkatan penjagaan pada tangga-tangga naik dengan menempatkan petugas keamanan pada sisi kapal.
- g) Pemeriksaan pada rantai jangkar dan tali tambat pada waktu-waktu tertentu terhadap objek luar harus dilakukan selama kapal berada di pelabuhan.

- h) Slang-slang yang telah diatur konsistennya dengan prosedur keselamatan normal harus digelar sejauh yang dapat dilakukan dengan cara sedemikian sehingga bisa dipergunakan secara berdaya guna dan berhasil guna untuk menahan/mengusir orang-orang yang akan mengganggu dengan cara paksa untuk naik keatas kapal.
- i) Aspek keselamatan pelayaran yang harus diketahui dan ditaati oleh nahkoda/ABK.

i. Analisis Statistik

Analisis statistik mengenai musibah pelayaran menunjukkan bahwa prosentasi musibah yang lebih tinggi yang melibatkan satu atau lebih kecelakaan kapal terjadi didaerah pelabuhan, selat-selat yang sempit termasuk alur-alur pada sungai daripada yang terjadi didalam kondisi laut terbuka. Tidak dapat dihindari bahwa risiko tubrukan akan cepat bertambah sesuai dengan pencakupan kapal-kapal diperairan pantai dan ambang-ambang pelabuhan yang disebabkan oleh karena bertambahnya kepadatan lalu lintas dibandingkan dengan laut terbuka. Risiko kekandasan juga akan bertambah karena kapal-kapal mendekati perairan yang relatif dangkal dan alurnya sempit dan risiko tubrukan juga sangat besar terutama dengan kapal-kapal yang sedang berpapasan dan instalasi-instalasi pelabuhan pada saat pendekatan akhir selalu sering timbul.

Untuk itu setiap nahkoda kapal yang akan berlayar pada tempat-tempat tersebut berkewajiban untuk mematuhi semua ketentuan tentang peraturan tubrukan pedalaman.

j. Statistik kecelakaan

Bermacam-macam studi telah diadakan baik secara nasional maupun internasional untuk maksud penganalisaan secara statistik kecelakaan-kecelakaan berupa tubrukan, kandas dan musibah pelayaran lainnya yang mungkin menimbulkan dampak-dampak yang cukup besar terhadap lingkungan.

Sejatinya Indonesia sudah saatnya memiliki Undang-undang Keselamatan dan Meamanan Maritim sebagai wadah untuk menampung materi hukum laut internasional yang telah disahkan oleh Pemerintah Indonesia berdasarkan UU No. 17 tahun 1985 dan konvensi-konvensi Internasional Maritim Organization (IMO) seperti keselamatan jiwa di laut (SOLAS'74) yang telah disahkan dengan Keppres RI No. 65 tahun 1980, tubrukan di laut yang telah disahkan dengan Keppres RI No. 50

Untuk penegakan dan pengawasan atas ditaatinya ketentuan-ketentuan tersebut diatas perlu dibarengi dengan disiplin yang tinggi dari setiap Nahkoda/ABK kapal dan aparaturnya yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi disetiap pelabuhan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Mengingat petunjuk statistik bahwa proporsi musibah pelayaran yang lebih tinggi terjadi di daerah pelabuhan dan ambang-ambang yang menuju pelabuhan adalah merupakan tanggung jawab Syahbandar untuk menjamin sejauh dapat dilaksanakan untuk berbuat demikian terhadap keselamatan kapal-kapal yang bernavigasi atau berlabuh jangkar/sandar di dalam daerah wewenangnya.

k. Analisa risiko

Statistik kecelakaan global memungkinkan organisasi-organisasi nasional dan internasional mampu menentukan daerah berisiko tinggi, dengan cara penentuan tempat dengan memperhatikan tipe kapal atau muatan yang diangkut. Statistik semacam ini tidak dapat diberlakukan secara kaku oleh para Syahbandar (Keppel) pada lingkungan kegiatannya karena risiko musibah yang terjadi akan dipengaruhi oleh kepadatan lalu lintas termasuk sifat muatan yang diangkut, konfigurasi alur dan sebagainya. Perkiraan atas kemungkinan terjadi musibah pelayaran dan dampak yang ditimbulkan terhadap lingkungan dapat ditentukan dengan mengadakan survei perkiraan bahaya, yang kemungkinan berkenaan dengan kapal-kapal atau kelas-kelas kapal tertentu yang mengangkut barang-barang

berbahaya dimana jika terjadi kecelakaan merupakan ancaman paling serius terhadap lingkungan.

I. Survei perkiraan bahaya

Pelaksanaan survei perkiraan bahaya dimana didaerah lingkungan kerja pelabuhan yang cukup besar dapat dipergunakan jasa konsultan yang akan menentukan faktor-faktor kemungkinan atas bermacam-macam bahaya/kejadian yang mungkin terjadi seperti:

- 1) Tubrukan antara kapal-kapal.
- 2) Kandas, terbalik, dsb.
- 3) Perompakan/pencurian, pengrusakan, sabotase, dsb.
- 4) Tubrukan dengan instalasi pelabuhan.

Dalam keadaan tertentu mungkin perlu dilakukan survei perkiraan bahaya atas kapal-kapal yang mengangkut barang-barang berbahaya misalnya LNG/LPG yang akan menentukan faktor kemungkinan atas bermacam-macam jenis kejadian yang terjadi.

Jika faktor kemungkinan telah ditetapkan akan survei dapat diperluas sampai ketahap evaluasi dampak dari bermacam-macam jenis kejadian terhadap lingkungan misalnya:

- 1) Kebocoran tiba-tiba atau dalam jangka waktu tertentu isi suatu tangki LNG/LPG dari kelas kapal paling besar yang menggunakan pelabuhan.
- 2) Luasnya penyebaran uap/awan gas dalam bermacam-macam keadaan iklim dan dampak-dampak penyalaan dengan segera atau ikutan.
- 3) Faktor kemungkinan uap/awan gas yang tidak menyala yang mendekati daerah pemukiman dalam iklim tertentu dan sebagainya.

Persyaratan bagi pelabuhan-pelabuhan setempat akan menentukan sampai seluas mana survei harus diadakan dan informasi yang diperoleh akan memungkinkan mereka mampu melakukan tindakan apa, jika ada yang perlu diambil untuk mengurangi kemungkinan musibah pelayaran yang akan terjadi dan jika mungkin memperkecil dampak-dampak kejadian.

Tindakan-tindakan yang akan diambil oleh pihak pelabuhan adalah meliputi:

- 1) Pengawasan atas gerakan bermacam-macam tipe kapal.
- 2) Mengarah agar arah gerak kapal/perjalanan kapal jauh dari daerah pemukiman.
- 3) Memperkenalkan dinas kepanduan yang diawaki oleh personil-personil yang benar-benar terlatih dan cakap dan dilengkapi dengan sarana bantu yang diperlukan.
- 4) Latihan keterampilan terhadap para operator terminal yang menangani barang-barang berbahaya.
- 5) Penyiapan bagan keadaan darurat serta dinas-dinas darurat yang akan melaksanakan tindakan yang harus diambil dengan mengikut sertakan aparaturnya keamanan yang terkait.

m. Syahbandar Pelabuhan

Syahbandar selaku penanggung jawab dan pimpinan umum di pelabuhan dalam pembinaannya berkewajiban mengambil langkah-langkah sepraktis mungkin untuk memperkecil kemungkinan terjadinya musibah pelayaran di daerah wewenangnya seperti:

- a) Mengadakan pembinaan agar setiap nahkoda kapal mampu melakukan tindakan apa-apa yang perlu diambil untuk meningkatkan kewaspadaan terhadap keselamatan navigasi dan harus dapat mengatasi dampak-dampak yang mungkin timbul akibat adanya ancaman-ancaman di atas kapal dan sekitarnya.
- b) Pengawasan gerakan kapal-kapal harus diajukan oleh setiap nahkoda kapal kepada Syahbandar dan pada waktu keadaan darurat, sudah harus dipersiapkan bersama-sama dinas-dinas darurat lainnya sehingga mampu memberikan jawaban yang tepat dan cepat serta berdaya guna jika terjadi suatu musibah.
- c) Dalam tahun-tahun belakangan ini ukuran-ukuran kapal yang digunakan untuk mengangkut barang-barang berbahaya dalam bentuk curah bertambah dengan pesat dimana dampak terhadap lingkungan

kapal-kapal yang terlibat dalam suatu peristiwa perlu diadakan pengkajian secara khusus dalam penanganannya.

- d) Personil yang ditugaskan/ditempatkan untuk menangani barang-barang berbahaya baik diatas kapal maupun pada terminal-terminal khusus untuk itu harus benar-benar mengenal dan menguasai prosedur keadaan darurat dan telah dilatih sampai kepada tingkat yang melebihi batas yang dibutuhkan untuk itu.
- e) Dampak-dampak bencana yang disebabkan oleh tubrukan kapal, dapat ditetapkan sebagai mampu mempengaruhi daerah yang luas di sekeliling letak musibah, baik oleh karena uap-uap beracun atau guncangan gelombang akibat ledakan besar yang disebabkan tubrukan kapal yang mengangkut barang berbahaya.
- f) Hal-hal yang harus diperhatikan oleh setiap nahkoda kapal untuk menghindari kemungkinan-kemungkinan terjadi tubrukan kapal maupun kontak pada instalasi-instalasi pelabuhan adalah diwajibkan untuk tetap mengikuti aturan-aturan berlayar, menggunakan jasa pemanduan, kapal tunda dan sebagainya yang dibutuhkan untuk itu.

n. Keselamatan navigasi dan bantuan navigasi di daerah bandar dan daerah lingkungan kerja pelabuhan dan sepanjang alur sungai

- 1) Dalam waktu-waktu tertentu terjadi gangguan terhadap alur pelayaran yang disebabkan oleh asap dan kabut sehingga diperlukan pengaturan tentang pergerakan kapal.
- 2) Bahaya yang mengancam ada kalanya tubrukan atau kandas dimana biasanya kapal mampu menghindari tubrukan dan kandas lewat tenaganya sendiri. Meskipun demikian pengalaman menunjukkan bahwa dalam beberapa hal tertentu dibutuhkan pengaturan-pengaturan khusus untuk membantu para nahkoda di daerah-daerah alur yang padat lalu lintasnya seperti dalam keadaan dimana daya tampak berkurang yang disebabkan oleh asap dan kabut.
- 3) Untuk menciptakan keselamatan terhadap lalu lintas kapal, maka kantor pelabuhan selalu memberikan petunjuk-petunjuk kepada setiap nahkoda kapal mengenai data pasang surut, keadaan alur, serta

membuat instruksi-instruksi maupun pengumuman seperti pengaturan lalu lintas kapal dalam alur satu jalur secara bergilir setiap hari dimana kapal lain dilarang berlayar dari arah yang berlawanan.

- 4) Memanfaatkan para pandu sebagai orang yang berpengalaman dan berpengetahuan tentang keadaan setempat yang dapat memberikan nasihat kepada nahkoda berkenaan dengan olah gerak kapal yang harus diikuti. Lebih dari itu pandu memainkan peranan penting sebagai perantara dan penterjemah pada kata-kata yang mengandung arti yang luas sebagai penghubung antara kapal-kapal yang dipandu.
- 5) Dalam keadaan darurat Kantor Pelabuhan setempat dapat mengambil data mengenai situasi kapal-kapal pada waktu tiba. Keterangan diperoleh dari data setelah diadakan pengkajian secara seksama yang memungkinkan Syahbandar selaku pimpinan di pelabuhan dapat mengambil tindakan-tindakan yang memadai agar:
 - (a) Mengkoordinasikan dengan baik seluruh pelayanan yang diperlukan oleh kapal.
 - (b) Menjamin kelancaran lalu lintas kapal (mengatur alur salah satu arah, pengamanan kapal yang masuk/keluar)
 - (c) Mengawasi dan mengamankan daerah-daerah lalu lintas berkenaan dengan penataan peraturan-peraturan keselamatan navigasi yang telah disahkan.
 - (d) Dalam hal keadaan darurat, mengkoordinasikan semua tindakan pengamanan, fasilitas-fasilitas SAR dan pelayanan-pelayanan darurat.
 - (e) Menyebarkan data kepada semua pemakai jasa dalam peran serta secara aktif dalam
 - (f) penggunaan alat-alat komunikasi kebersamaan menanggulangi keadaan darurat.

o. Tata Laksana Penggunaan Telekomunikasi

- 1) Jaringan-jaringan komunikasi ini biasanya meliputi radio VHF dan kadang-kadang UHF. Sebagai contoh dalam penggunaan semboyan-semboyan dalam olah gerak di daerah perairan bandar/pelabuhan dimana petugas operator pelabuhan dapat memberikan petunjuk-

petunjuk kepada kapal. Di daerah perairan bandar/pelabuhan yang lebih ramai diperlukan sejumlah channel VHF dan UHF antara kapal dan kapal sehingga tidak mengganggu juru tuntun.

- 2) Penggunaan bahasa antara petugas operator pelabuhan kapal harus saling mengerti dan jelas. Biasanya digunakan bahasa Indonesia/nasional tetapi bilamana dijumpai kesulitan dalam berkomunikasi dengan kapal-kapal, direkomendasikan menggunakan perbendaharaan kata-kata navigasi dalam standar bahasa Inggris, sebagaimana yang telah disahkan IMO.

p. Nakhoda adalah pelaksana kuasa undang-undang di atas kapal.

Nakhoda berdasarkan kuasa undang-undang adalah sebagai pelaksana kuasa negara di atas kapal, mempunyai kekuasaan disipliner atas Anak Buah Kapal. Kekuasaan ini dibutuhkan untuk menegakkan kewibawaan negara di atas kapal karena kapal adalah merupakan bagian dari wilayah negara (subyek hukum).

Kewenangan Nakhoda tersebut antara lain tertuang dalam:

- 1) Pasal 391 KUHD disebutkan: Nakhoda berwenang untuk melakukan penahanan, penyitaan, pemusnahan terhadap barang-barang yang dibawa oleh ABK termasuk penumpang kapal, seperti barang-barang selundupan, barang-barang larangan, candu atau obat bius lainnya, senjata api yang dibawa oleh ABK atau ada padanya di atas kapal tanpa seizin yang berwenang.
- 2) Pasal 393 KUHD disebutkan: Nakhoda mempunyai kekuasaan di kapal atas semua penumpang, dan mereka wajib mentaati perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan atau untuk mempertahankan ketertiban dan disiplin dalam mencegah terjadinya tindakan-tindakan pidana di atas kapal.
- 3) Pasal 394 a KUHD disebutkan: Nakhoda diwenangkan untuk mengambil tindakan-tindakan persiapan seperlunya menurut sifat pidana yang terjadi, jikalau di laut terjadi tindak pidana kejahatan di atas kapal yang dilakukan oleh seorang penumpang atau lebih. Jikalau

si pelaku kejahatan itu dikhawatirkan apabila ia tetap dalam keadaan bebas membahayakan atau diharuskan oleh kepentingan penuntut, nahkoda seberapa boleh melakukan perundingan dengan perwira-perwira kapal yang terdaftar dalam buku Sijil kapal, dapat memerintahkan untuk menahan si pelaku pidana dengan memasukkan ke dalam tahanan. Dan nahkoda mengumpulkan bukti dari perbuatan yang telah dilakukannya, untuk membuat laporan tentang keterangan saksi, memuat tindakan yang telah diambil dari register hukuman dan memberitahukan kepada pejabat yang diserahi tugas penuntutan, dengan menunjukkan register dalam arti selama kapal berlayar dan terhadap tindakan yang mengganggu keselamatan, keamanan dalam ketertiban di atas kapal.

q. Kewajiban Bela Negara (Pasal 30 UUD 1945)

Bahwa kapal laut pemegang tanda kebangsaan Indonesia adalah kapal laut yang berbendera Indonesia dan berhak memakai bendera kebangsaan Indonesia. Status dan kedudukan kapal laut Indonesia dalam dunia internasional diakui sebagai bagian wilayah Negara Indonesia. Berarti bahwa segala sesuatu yang terjadi di kapal laut Indonesia harus tunduk pada peraturan-peraturan hukum yang berlaku di negara RI. Pada prinsipnya kapal laut yang memakai bendera Indonesia, secara sah berhak mendapatkan perlindungan hukum dari negara RI, maupun internasional. Tanda kebangsaan RI gugur apabila:

1. Kapal diskrap, musnah, diambil oleh bajak atau musuh dalam peperangan.
2. Kapal dipakai untuk pembajakan di laut, pantai, sungai atau perdagangan budak belian.
3. Kapal memperoleh tanda kebangsaan lain dan nahkoda kapal diberi kesempatan untuk menerimanya.
4. Masa pemakaian tanda kebangsaan Indonesia kadaluwarsa.

Nahkoda kapal laut sesuai bendera kebangsaannya adalah kuasa negara di atas kapal yang berkewajiban menegakkan semua peraturan hukum yang berlaku di atas kapal.

BAB IV

PENEGAKAN HUKUM DI PELABUHAN

A. Penegakan Hukum di Pelabuhan didasari atas .

1. Peraturan Badar 1925.

a. Ketentuan Umum

Dalam Peraturan ini sebagaimana dimaksud Pasal 1 ayat (1) yang diartikan dengan :

“BANDAR” adalah; pelabuhan-pelabuhan, dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat singgah atau tempat berlabuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan dijembatan muat, dermaga dan cerocok dan tempat-tempat kepil lain bagi kapal-kapal, beserta daerah laut yang dimaksudkan untuk tempat-tempat singgah dari kapal-kapal yang berhubungan dengan saratnya atau soal-soal lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat singgah yang biasa.

“Kapal” adalah: Semua kapal-kapal dan alat penyeberang, rakit-rakit dan alat-alat angkutan di air, sedemikian.

“Syahbandar” adalah: para Syahbandar ahli, pegawai yang disertai pekerjaan Syahbandar atau pegawai yang disertai pekerjaan Syahbandar Muda.

“Nakhoda” adalah: Nakhoda atau orang yang mewakilinya.

“Penyeberang” adalah: semua orang yang ada (berada) di kapal kecuali Nakhoda.

“Perairan Luar” adalah: semua daerah laut, kecuali daerah yang termasuk dalam batas-batas Bandar yang telah ditetapkan Bandar yang lazim dan gerbang-gerbang sungai-sungai dan perairan pedalaman yang dianak pelampungi atau dirambui.

Ayat (2) Batas-batas Bandar perlu diterbitkan oleh Kepala Negara.

b. Tugas dan Fungsi Syahbandar

Syahbandar-syahbandar sebagaimana dimaksud Pasal 2 ayat (1) Peraturan Bandar 1925 diberi tugas untuk melaksanakan dan menjaga serta mengawas-awasi dilakukannya peraturan-peraturan tersebut.

Syahbandar sebagaimana dimaksud Pasal 5 ayat (1) berkuasa memberikan petunjuk-petunjuk kepada kapal-kapal yang tiba, dimana mereka harus mengambil tempat serta memerintahkan kepada kapal-kapal yang telah berdiam di bandar untuk berpindah tempat dengan memperhatikan petunjuk-petunjuk khusus yang sah untuk soal-soal itu, nakhoda-nakhoda yang bersangkutan diwajibkan melakukan petunjuk-petunjuk dan perintah dengan seksama dan dengan segera;

Ayat (2) disebutkan: Kapal-kapal yang berdiam di bandar tidak diperbolehkan berpindah tempat, kecuali dalam keadaan terbakar dan jika pada bahaya akan tenggelam, apabila tidak dengan izin syahbandar; izin tersebut yang diberikan dengan kemungkinan pembatalan dapat disamping dengan syarat-syarat yang ditentukan oleh syahbandar;

Ayat (3) disebutkan: Pada waktu kapal-kapal akan mengepil dan lepas tali dari darat untuk berpindah tempat, dengan menggunakan dadung-dadung, baling-baling, layar-layar atau kapal-kapal tambat atau dengan cara lain, serta pada waktu ada bahaya akan mendapat pelanggaran atau akan hanyut petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh atau atas nama syahbandar untuk kepentingan ketertiban dan keamanan harus diturut.

Dalam Pasal 6 ayat (1) disebutkan: Setelah suatu kapal mengambil tempat di/atau dekat Bandar, secepat mungkin syahbandar mengirimkan kepada nakhoda suatu warta kapal untuk diisinya, menurut contoh yang ditetapkan oleh Direktur pelayaran;

Ayat (2) Nakhoda setelah menerimanya diwajibkan, dengan segera mengisinya dengan lengkap dan dengan sebenarnya, serta mendandatangani sendiri;

Ayat (3) Warta kapal disampaikan dalam bahasa Indonesia, Inggris, Perancis dan Jerman menurut kehendak mereka;

Ayat (4) Peraturan ini tidak berlaku untuk kapal-kapal yang berlayar dilengkapi pas kapal Indonesia atau dengan surat izin sebagai pengganti yang bersifat sementara, kapal-kapal pedalaman dan rakit-rakit.

Dalam Pasal 12 disebutkan; Kecuali untuk memberikan tembakan kehormatan, di Bandar dilarang menembak dengan senjata api dengan tidak seizing syahbandar.

Dalam Pasal 13 ayat (7) Syahbandar berkuasa untuk memberikan perintah-perintah yang perlu, untuk memberantas keadaan penangasan atau kebakaran disuatu kapal, perintah-perintah mana harus dilakukan dengan amat segera. Dia (Syahbandar) berkuasa untuk membatasi kebakaran, menyuruh memotong dadung, melepaskan jangkar serta menenggelamkan kapal yang sedang berada dalam keadaan terbakar, hal-hal ini tidak akan menjadi tanggung jawab Negara.

Pasal 22 ayat (1) disebutkan: Syahbandar berhak sewaktu-waktu dating naik disuatu kapal yang sedang berada di Bandar agar supaya dapat mengadakan penyelidikan tentang kapal, muatan, awak kapal dan lain-lain keperluan seperti yang diperintahkan padanya menurut peraturan atau jika olehnya dianggap perlu.

Ayat (2) Dikecualikan dari penyelidikan ini ialah kapal-kapal dan alat-alat penyeberang kepunyaan Negara, juga kapal-kapal perang asing.

Dalam Pasal 23 ayat (1) disebutkan: Syahbandar berkuasa akan biaya dan bahaya dari pelanggar-pelanggar, jika mungkin dan untuk kebaikan, setelah diperingatkan, dan jika perlu dengan kekerasan untuk menyuruh, mengambil atau menghalang-halangi serta menyuruh bertindak, semua yang bertentangan dengan peraturan (Bandar) ini atau dengan perintah-perintah yang dikeluarkan olehnya, berdasarkan atas

peraturan ini atau yang diabaikan. Biaya-biaya harus dibayar lunas sebelum kapal berangkat, kecuali untuk membayar biaya-biaya itu dikantor telah diserahkan uang tanggungan yang menurut anggapannya syahbandar cukup banyak;

Ayat (2) Dia juga berkuasa melarang berangkatnya suatu kapal didalam hal-hal bilamana berangkatnya akan bertentangan dengan peraturan ini atau undang-undang lain, juga berhak, walaupun dia telah memberikan surat izin berlayar atau izin untuk berangkat atau kepada kapal telah diberikan kebebasan dari peraturan-peraturan yang disebutkan dalam Pasal 7 dan 8; melarang berangkat jika perlu menghalang-halangi, apabila ternyata bahwa surat izin berlayar atau izin berangkat yang telah diberikan, bertentangan dengan petunjuk-petunjuk dari peraturan-peraturan ini, atau dia tidak memberikan surat izin berlayar atau izin untuk berangkat kepada kapal-kapal yang dibebaskan.

Ayat (3) Dia (Syahbandar) berhak dalam hal-hal seperti disebut dalam ayat (1) dan (2), jika olehnya dianggap perlu, meminta bantuan bersenjata dari kepala-kepala polisi dan komandan-komandan dari kapal-kapal perang Republik Indonesia. Ayat (3) ini telah diakomodasi dalam Pasal 212 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Ayat (4) Dalam hal dimana apa yang ditentukan dalam ayat (1) dan (2) nakhoda diwajibkan segera menyerahkan surat-surat kapal, demikian juga surat izin berlayar atau izin untuk berangkat yang telah diberikan pada permintaan pertama kali, kepada Syahbandar untuk disimpan.

Ayat (5) Hak-hak yang diberikan kepada Syahbandar seperti yang ditetapkan dalam ayat (1) dan ayat (2) dari pasal ini, tidak berlaku untuk kapal-kapal dan alat-alat penyeberang milik Negara atau Pemerintah, serta untuk kapal-kapal perang asing.

Dalam Pasal 24 ayat (1) disebutkan: Kepala Pemerintah setempat seperti Gubernur, Bupati, Walikota., serta dimana ada Komisaris Besar Polisi,

juga pembedsar ini, untuk kepentingan ketertiban dan keamanan dapat melarang satu penyeberang atau lebih meninggalkan kapal yang berada di Bandar, atau memperbolehkan, tapi dengan syarat-syarat.

Ayat (2) Dalam hal yang mendesak, Syahbandar berhak mengeluarkan larangan yang bersifat sementara, seperti yang dimaksudkan dalam ayat (1) dari Pasal ini.

Ayat (3) Syahbandar diwajibkan secepat mungkin, memberitahukan larangan yang telah dikeluarkannya seperti yang dimaksudkan dalam ayat tersebut diatas dari Pasal ini kepada Kepala Pemerintah (Gubernur, Bupati dan Walikota) atau kepada Komisariss Besar Polisi, yang akan memutuskan apakah larangan tersebut terus dilakukan atau tidak.

Ayat (4) Nakhoda dari kapal yang diberitahukan tentang adanya larangan seperti yang dimaksud dalam ayat (1) dan (2) dari Pasal ini, diwajibkan menjaga supaya jangan sampai bertindak bertentangan dengan larangan ini.

2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

BAB XI SYABANDAR

Dalam Pasal 207 ayat (1) disebutkan: Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Dalam Pasal 208 ayat (2) disebutkan: Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ketentuan peraturan perundang-undangan dimaksud telah diatur secara tegas dan jelas dalam Pasal 13 ayat (1), Pasal 14 dan Pasal 15 Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 Stbl.442 yang telah diakomodasi dalam Pasal 284 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 Tentang KUHAP disebutkan: 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 dinyatakan tidak berlaku lagi.

Dalam Pasal 209 disebutkan: Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal;
- c. Memberikan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. Melakukan pemeriksaan kapal;
- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. Melaksanakan sijil Awak Kapal.

Koordinasi Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan sebagaimana dimaksud Pasal 209 huruf a dalam Pasal 212 ayat (1) disebutkan: Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan pemerintahan lainnya.

Ayat (2) disebutkan: Koordinasi yang dilaksanakan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dalam Pasal 212 ayat (1) disebutkan: Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (Port Security Committee).

Ayat (2) disebutkan Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepala Kepolisian Republik Indonesia dan / atau Tentara Nasional Indonesia.

Ayat (3) disebutkan: Bantuan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di bawah koordinasi dalam kewenangan Syahbandar.

B. Tata Laksana Penegakan Hukum di Pelabuhan

Pelaksanaan penegakan hukum di wilayah Republik Indonesia pada umumnya dilakukan oleh aparat penegak hukum yang terdiri dari: Hakim/Pengadilan Negeri, Kejaksaan Negeri dan Kepolisian Negara Republik Indonesia

Disamping undang-undang / peraturan-peraturan umum yang ditegakkan oleh aparat penegak hukum tersebut, masih terdapat produk-produk hukum lainnya berupa undang-undang/peraturan-peraturan/ketentuan-ketentuan khusus dan keputusan-keputusan pada instansi pemerintah lainnya sebagai landasan pengaturan tugasnya.

Sebagai Undang-undang ataupun peraturan-peraturan, di dalamnya telah ditetapkan sanksi dan ancaman hukum, bersifat sebagai pelanggaran ataupun kejahatan yang dikenakan kepada setiap orang yang melakukannya.

Dengan terdapatnya undang-undang/peraturan-peraturan khusus pada instansi pemerintah tertentu sebagaimana pasal 284 ayat (2) Undang-undang No. 8 tahun 1981 Tentang KUHAP, maka guna kepentingan pelaksanaan ataupun penegakannya, harus ditunjuk pejabat-pejabat khusus yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sebagaimana dimaksudkan Pasal 13

ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 Stbl 442. pada aparat instansi yang bersangkutan yang telah diberikan wewenang penyelidikan (polisional) dan penyidikan antara lain kepada: komandan-komandan kapal perang RI, nakhoda-nakhoda penguasa kapal pemerintah (sekarang kapal Negara Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 279 UU No.17 Taun 2008), Syahbandar-Syahbandar.

Dengan diberikannya wewenang polisionil dan penyidikan kepada aparat Syahbandar-Syabandar sejauh mungkin pengawasan terhadap ditaatinya peraturan/undang-undang di Bandar dapat dilakukan oleh instansi tersebut.

Demikian pulalah penegakan hukum di pelabuhan dalam menunjang kelancaran angkutan laut dimana kapal sebagai sarana angkutan yang pokok dan murah, dapat digunakan oleh masyarakat Indonesia sebagai alat penghubung melalui laut yang serba guna, patutlah mendapat perlindungan hukum yang dilaksanakan oleh aparat Kesyahbandaran yang meliputi jaminan hukum atas: Status hukum kapal, konstruksi bangunan kapal, keamanan, dan keselamatan berlayar serta keamanan dan ketertiban di pelabuhan/bandar sebagai terminal poin dalam melakukan kegiatan bongkar/muat barang, manusia, hewan, dan lain sebagainya yang pengaturannya telah dituangkan di dalam berbagai peraturan sesuai kegiatannya yang meliputi:

1. Peraturan yang menjamin status hukum kapal, antara lain:
 - a. Pengaturan Pengukuran Kapal
 - b. Peraturan Pendaftaran/Batik Nama Kapal
 - c. Peraturan Surat Kebangsaan Kapal
2. Peraturan yang menjamin Keamanan dan Keselamatan kapal antara lain:
 - a. Ketentuan-ketentuan yang menyangkut persyaratan konstruksi dan bangunan kapal, alat-alat penolong, dsb.
 - b. Ketentuan yang menyangkut persyaratan pengawakan kapal
3. Peraturan yang menjamin keamanan dan ketertiban di bandar.

Dari ruang lingkup tugas/kegiatan kesyahbandaran, telah mencerminkan, kewajiban Syahbandar di dalam mengamankan peraturan-

peraturan/undang-undang yang memberikan jaminan hukum ke atas kapal, berlandaskan pada wewenang yang ditetapkan di dalam A.I.H. (Algemene Instructie Voor de Havenmeester/Instruksi Umum Syahbandar) pasal 3 dan pasal 4 maupun dalam peraturan perundang-undangan yang dimaksudkan dibawah ini:

- a) Pasal 2 ayat (1) dan (2) Peraturan Bandar 1925.
 - b) Pasal 17 Ordonansi Surat Laut dan Pas-pas kapal 1935 yo Bab VII Perkapalan UU No. 21 tahun 1992 Tentang Pelayaran.
 - c) Pasal 9 Ordonansi Pengukuran kapal 1927.
 - d) Pasal 32 Ordonansi Kapal 1935 yo Bab VII Perkapalan UU No. 21 tahun 1992 Tentang Pelayaran.
 - e) Pasal 72 Ordonansi Jemaah Haji 1922.
 - f) Pasal 11 Ordonansi Pengangkutan Imigrasi 1938.
 - g) Pasal 17 Ordonansi Dinas Pandu 1927 yo pasal 16 Undang-undang No. 21 tahun 1992.
 - h) Pasal 19 Ordonansi Pengangkutan Minyak Tanah 1927.
 - i) Pasal 15 ayat (1)-c Ordonansi Petasan 1932.
 - j) Peraturan Pengangkutan Senjata Api 1939.
 - k) Pasal 17 ayat (1) Ordonansi Perikanan yo Undang-undang No. 9 tahun 1985 Tentang Perikanan.
 - l) Pasal 11 ayat (1) Ordonansi Penangkapan Mutiara dan Apona 1935 yo Undang-undang No. 9 tahun 1985 Tentang Perikanan.
 - m) Pasal 12 Undang-undang Pengambilan Alih Kapal 1939.
 - n) Pasal 6 Ordonansi Keutuhan Ruangan Kapal 1939.
 - o) Pasal 15 Undang-undang Pelayaran 1936 yo Undang-undang No. 21 tahun 1992.
 - p) Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 stb 442.
4. Di dalam melaksanakan kewajiban-kewajiban menegakkan peraturan-peraturan/undang-undang maka sebagai manifestasi atas pelaksanaan itu, Syahbandar secara langsung berwenang terhadap Undang-undang yang bersangkutan di dalam hal:
- a. Melaksanakan Undang-undang (Uitvoering).
 - b. Mengawasi berlakunya Undang-undang (Toezicht).

- c. Mengadakan penyidikan/pengusutan terhadap yang melawan hukum (Opsporing).
 - d. Menegakkan Undang-undang (handhaving en neleving).
5. Dengan berpangkal tolak dari ruang lingkup tugas Kesyahbandaran yang didasarkan pada kewajiban menegakkan perundang-undangan dan peraturan-peraturan di bidang perkapalan dan pelayaran maka terdapat tiga aspek hukum yang perlu diperhatikan oleh para Syahbandar dalam mengambil langkah-langkah penyelesaian terhadap kasus-kasus yang melanggar hukum dibidang perkapalan dan pelayaran, yaitu:
- a. Perbuatan yang melanggar hukum, yang hanya beraspek pada masalah kecelakaan kapal, yang dimungkinkan terdapatnya kecelakaan kapal yang bersifat teknis-kecelakaan kapal yang bersifat kejahatan pelayaran.
 - b. Peraturan yang melanggar hukum yang beraspek pada masalah/kasus pelanggaran pelayaran.
 - c. Perbuatan yang melanggar hukum yang beraspek pada kejahatan pelayaran.
6. Proses penyelesaian atas setiap perbuatan yang melanggar hukum di bidang perkapalan dan pelayaran, terdiri dari: Proses Kecelakaan Kapal, Proses Pelanggaran Pelayaran, dan Proses Kejahatan Pelayaran.

a. Proses Kecelakaan Kapal

Pelaksanaan proses kecelakaan kapal telah diuraikan di dalam Ps. 25 OK 1935 yo sebagaimana yang dimaksud buku ke 2 Bab XXIX dan buku ke 3 Bab IX KUHP mengenai kecelakaan kapal, namun disini diberi penjelasan sehubungan dengan terdapatnya korelasi kasus pelanggaran dan kejahatan pelayaran yang timbul di bidang perkapalan dan pelayaran. Dalam hal terjadinya kecelakaan kapal maka yang perlu diperhatikan/diteliti adalah faktor penyebab kecelakaan kapal yang terdiri dari

b. Kondisi Teknis Kapal

- 1) Pengaturan Muatan
- 2) Kesalahan Olah Gerak Kapal/Navigasi

3) *Force Mayeure*

Dengan memperhatikan faktor penyebab kecelakaan itu maka kondisi kapal, pengaturan muatan dan mengolah gerak kapal dan cara bernavigasi tergantung pada keterampilan, kecermatan/ketelitian serta tanggung-jawab dari pihak-pihak yang berkepentingan; Nahkoda, Perusahaan Pelayaran, Biro Klasifikasi dan Syahbandar.

c. Nahkoda Kapal

Merupakan suatu kewajiban bagi nahkoda untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang menyangkut keselamatan kapal dan keselamatan berlayar yang ditentukan di dalam pasal 6 sampai dengan 16 Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935 dan pasal 5 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935.

Merupakan kewajiban bagi nahkoda kapal untuk melaporkan kepada Syahbandar di dalam hal timbulnya keraguan-raguan atas keadaan kesempurnaan kapal sehubungan dengan ketentuan pasal 18 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935.

Merupakan nahkoda untuk melaporkan secara tertulis kepada Syahbandar bilamana kapal mendapat kecelakaan sesuai pasal 26 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935.

d. Perusahaan Pelayaran

Dalam hal terjadinya kecelakaan kapal maka pihak perusahaan pelayaran harus dapat melaksanakan kewajiban-kewajiban baik terhadap awak kapal yang menyangkut upah dan lain sebagainya, maupun yang menyangkut keselamatan kapal dan keselamatan berlayar yang ditentukan dalam pasal 6 sampai dengan pasal 16.

Pasal 5 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935, untuk kepentingan pemuatan selalu memperhatikan ketentuan pasal 139 ayat (1) Peraturan Kapal-kapal tahun 1935.

e. Biro klasifikasi.

Merupakan kewajiban Biro Klasifikasi untuk melaksanakan ketentuan pasal 19 ayat (1) dan pasal 20 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935 dan pasal 35 ayat (9) Peraturan Kapal-kapal tahun 1935 dalam hal yang menyangkut kesempurnaan kapal.

Melaksanakan pemeriksaan terhadap konstruksi kapal dan lambung timbul serta menetapkan kelas kapal berdasarkan ketentuannya Biro Klasifikasi.

Mengeluarkan sertifikat-sertifikat klasifikasi bila dipenuhi syarat-syarat Biro Klasifikasi.

f. Syahbandar

Selaku aparat pemerintah yang ditugaskan untuk pengawasan atas keamanan dan keselamatan kapal maka merupakan suatu kewajiban untuk memperhatikan persyaratan kesempurnaan kapal berdasarkan pasal 3 ayat (1), pasal 6 Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935 dan pasal 161 Peraturan Kapal-kapal tahun 1935, sedangkan yang menyangkut pengaturan pemuatan kapal perlu diperhatikan pasal 21 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935.

Di dalam hal ini pemberian sertifikat kesempurnaannya sesuai pasal 6 ayat (3) dan (4) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935, supaya memperhentikan pula cara-cara pemuatan kapal yang dapat menjamin stabilitas kapal seperti persyaratan yang diwajibkan bagi kapal yang dimuati akan berlayar dalam keadaan tegak sesuai pasal 139 ayat (4) Peraturan Kapal-kapal tahun 1935.

Di dalam hal sebuah kapal lolos dari pengawasan dan pengamatan Syahbandar, maka setiap pandu yang akan memandu kapal itu dalam kedudukan sebagai Pejabat yang berwenang, harus juga memperhatikan hal-hal yang dapat membahayakan kapal itu.

Di dalam hal terjadinya kecelakaan kapal, maka dilaksanakan kewajiban-kewajiban yang bertalian dengan kasus kecelakaan kapal yaitu: Mengadakan penelitian atas laporan kecelakaan kapal dengan membuat Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan serta menyampaikan kepada Ditjenhubla berdasarkan pasal 25 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935. Menyampaikan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan kepada Kejaksaan bila terdapat korban manusia akibat kecelakaan itu. (AS. Pasal 5, pasal 8, dan pasal 9).

g. Direktur Jenderal Perhubungan Laut:

Mengadakan penelitian kembali atas kasus kecelakaan itu berdasarkan hasil pemeriksaan yang disampaikan Syahbandar sedangkan jika perlu tertuduh dapat dipanggil untuk dimintakan penjelasan.

Sesudah diadakan penelitian maka berkas perkara itu dapat diteruskan ke Mahkamah Pelayaran berdasarkan pasal 25 ayat (1) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935 dalam hal yang tidak terlalu prinsipal maka Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat menyelesaikannya tanpa diteruskan ke Mahkamah Pelayaran.

h. Mahkamah Pelayaran:

Memeriksa dan menyidangkan kasus-kasus kecelakaan kapal untuk mengetahui:

- 1) Hal-hal yang menyebabkan kapal mendapatkan kecelakaan.
- 2) Siapa yang bertanggung jawab dan turut bertanggung jawab terhadap terjadinya kecelakaan tersebut.
- 3) Menjatuhkan hukuman-hukuman administratif terhadap Nahkoda/Perwira Kapal yang bersalah berupa pencabutan wewenang berlayar sebagai Nahkoda/Perwira Dek, kamar mesin untuk jangka waktu tertentu (pasal 25 ayat (5), ayat (7), ayat (8) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935.
- 4) Menyatakan adanya Pejabat-pejabat pemerintah/Non Pemerintah, Biro Klasifikasi dan Perusahaan Pelayaran yang melalaikan

kewajiban-kewajiban dan turut bersalah di dalam kasus-kasus terjadinya kecelakaan kapal.

- 5) Atas permintaan Perusahaan Pelayaran, memeriksa Nahkoda kapal yang telah melakukan perbuatan-perbuatan jahat terhadap kapal, muatan kapal, dan pelayar serta menjatuhkan hukuman administrasi berupa pencabutan wewenang berlayar sebagai Nahkoda paling lama dua tahun (pasal 373a KUHD).
- 6) Tindaklanjut Keputusan Mahkamah Pelayaran berupa:
Pencabutan ijazah Nahkoda/Perwira Kapal oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana dimaksud pasal 25 ayat (9) Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935. Tindakan-tindakan administratif oleh Direktur Jenderal terhadap:
Pejabat-pejabat Perhubungan Laut, berupa penangguhan gaji/kenaikan pangkat, skorsing atau pemberhentian dengan tidak hormat.
- 7) Tindakan administratif terhadap Perusahaan Pelayaran berupa peringatan-peringatan keras, skorsing, pencabutan izin usaha pelayaran untuk sementara.
- 8) Di dalam hal terjadinya kerugian barang yang diangkut kapal, karena hilang, rusak, dan sebagainya maka diselesaikan menurut ketentuan yang berlaku dimana kerugian yang diakibatkan oleh *Force Majeure*, kelalaian/kesalahan pengirim barang atau ekspedisi tidak dapat dibebankan pada pihak pengangkut/pengusaha pelayaran. Pembayaran ganti rugi dilakukan secara damai atau berdasarkan keputusan Pengadilan sepanjang terjadi persengketaan kedua belah pihak, dengan gugatan secara perdata.
- 9) Sedangkan bilamana pada kasus kecelakaan kapal itu oleh Mahkamah Pelayaran telah menjatuhkan hukuman kepada seseorang yang telah dinyatakan bersalah maka sepanjang diketahuinya ataupun diduga terdapat unsur pidana di dalam kasus tersebut, pihak Pengadilan Negeri dapat melakukan pemeriksaan yang didasarkan pada Pasal 199 KUHP, yang berbunyi: *Barang siapa karena salahnya sebuah kapal (perahu) tenggelam (karam)*

atau terdampar, hancur, dibuat sampai tidak dapat dipakai lagi atau rusak dihukum:

- (1) Penjara selama-lamanya 9 bulan atau kurungan 6 bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp 4.500,- kalau karena hal itu terjadi bahaya maut bagi orang lain (perlu diadakan penyesuaian).*
- (2) Penjara selama-lamanya satu tahun, kalau ada orang mati lantaran itu.*
- (3) Pasal 199 KUHP ini berkaitan dengan pasal 359 dan 360 KUHP yang berbunyi sebagai berikut:*

Pasal 359: "Barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya lima tahun".

Pasal 360: "Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang luka berat dihukum penjara selama-lamanya lima tahun atau hukuman kurungan selama-lamanya satu tahun"

i. Kesimpulan

Dalam kasus kecelakaan atau tenggelamnya sebuah kapal yang mengakibatkan hilangnya muatan dan terdapat korban jiwa manusia maka sesudahnya dijatuhkan vonis oleh Mahkamah Pelayaran maka diperlukan tindakan-tindakan lanjutan dari pihak-pihak yang tersebut dibawah ini:

- 1) Direktur Jenderal Perhubungan Laut dapat bertindak sebagai berikut
- 2) Mencabut ijazah Nahkoda Kapal dan Perwira yang dinyatakan bersalah untuk jangka waktu tertentu.
- 3) Jika pejabat-pejabat Perhubungan Laut dinyatakan bersalah oleh Mahkamah Pelayaran maka dikenakan tindakan-tindakan yang bersifat administratif.
- 4) Memberikan tindakan-tindakan administratif kepada Perusahaan Pelayaran yang dinyatakan ikut bersalah.

j. Pengadilan Negeri

Mengadili masalah ganti rugi sebagai perkara perdata sepanjang terdapat persengketaan melalui gugatan perdata oleh pihak yang dirugikan.

Mengadili terhadap mereka yang bersalah melakukan pidana atau turut bersalah sehingga kapal tenggelam yang membawa korban jiwa manusia untuk dikenakan hukuman sesuai pasal 199 KUHP:

- 1) Dalam hal pejabat Perhubungan Laut yang oleh hakim dijatuhkan hukuman sesuai pasal 199 KUHP maka dapat dijatuhkan hukuman administratif berupa pemberhentian dari jabatannya oleh Menteri cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 2) Tindakan ini disesuaikan dengan pasal 206 ayat (1) KUHP:
“Pada waktu menjatuhkan hukuman karena salah satu kejahatan yang diterangkan dalam bab ini (Bab VIII) maka si tersalah itu dapat dipecat dari jabatan yang dijalankan waktu melakukan kejahatan itu”.

1. Proses Pelanggaran Pelayaran

Pelanggaran (*Overtreding*) adalah suatu jenis tindak pidana yang ancamannya lebih ringan daripada kejahatan, dimana dalam Bab I Buku Ketiga KUHP, mengatur mengenai pelanggaran, sedangkan Pelanggaran Pelayaran diatur di dalam Bab IX pasal 560 sampai dengan 569 yang berhubungan dengan pasal 93 KUHP mengenai pengertian-pengertian Nahkoda, anak buah kapal dan penumpang kapal, sedangkan pengertian kapal Indonesia ditetapkan di dalam pasal 95.

Bahwa pada umumnya di dalam Undang-undang/Peraturan-Pemerintah di bidang Perkapalan dan Pelayaran telah ditetapkan pula sanksi dan ancaman hukuman yang berupa/bersifat pelanggaran ataupun kejahatan pelayaran yang dikenakan kepada setiap orang yang melakukan pelanggaran atas Undang-undang atau peraturan tersebut di bawah ini:

- 1) Pelanggaran atas Ordonansi Pengukuran Kapal yo Undang-undang No. 21 tahun 1992.
- 2) Pelanggaran atas Ordonansi Surat Laut dan Pas-pas Kapal yo Undang-undang No. 21 tahun 1992.
- 3) Pelanggaran atas Ordonansi Peraturan Pendaftaran Kapal tahun 1935.
- 4) Pelanggaran atas Ordonansi Kepanduan 1927.
- 5) Pelanggaran atas Ordonansi Pengangkutan Minyak 1927.
- 6) Pelanggaran atas Peraturan Bandar 1925.
- 7) Pelanggaran Pelayaran dapat diketahui oleh Syahbandar dengan jalan:
 - (a) Mengadakan penelitian langsung atau sesuatu kegiatan.
 - (b) Menerima informasi dan laporan.
 - (c) Tertangkap basah (*Op heterdaad betrapt, caught in the act*)

8) Penindakan oleh Syahbandar

Setiap terjadinya pelanggaran-pelanggaran atas Undang-undang/Peraturan-peraturan di bidang perkapalan dan pelayaran yang dilakukan oleh Nahkoda kapal, awak kapal, pihak perusahaan pelayaran atau pihak-pihak lain setelah diketahuinya maka Syahbandar segera mengambil tindakan-tindakan hukum yang berlaku yaitu:

- (a) Memberikan teguran dan peringatan secara tertulis jika pelanggaran sifatnya ringan dan baru pertama kali terjadi yang sebelumnya telah dilakukan pemeriksaan kepada pihak tertuduh untuk memintakan penjelasan atas pelanggaran yang telah dilakukannya.
- (b) Dalam hal pelanggaran yang dilakukan itu sifatnya berat, dan prinsipal, atau sekalipun sifat pelanggaran itu ringan tetapi sudah dilakukannya berulang-ulang kali maka tertuduh harus dilakukan Pemeriksaan Pendahuluan dan dibuatkan Berita Acara Pelanggaran yang kemudiannya disampaikan kepada Kejaksaan Negeri setempat untuk di proses selanjutnya atas kasus pelanggaran tersebut.
- (c) Terhadap kapal yang ditindak dan dibuatkan Berita Acara Pelanggaran dapat diambil tindakan-tindakan sebagai berikut:

- (d) Bilaman pelanggaran yang dilakukan oleh Nahkoda kapal sifatnya berat sehingga perlu mempertanggungjawabkannya maka Nahkoda dapat diturunkannya dari kapal untuk menunggu perkaranya disidangkan.
- (e) Sebelum kapal diberangkatkan, Perusahaan Pelayaran yang bersangkutan harus meninggalkan uang jaminan sejumlah maksimum hukuman denda yang ditetapkan.
- (f) Jika kasus-kasus ringan yang tidak diancam dengan hukuman badan, supaya berkonsultasi dengan Kejaksaan untuk dapat dikenakan pembayaran denda tanpa sidang Pengadilan.

9) Pelanggaran Pemeriksaan oleh Syahbandar:

Di dalam melaksanakan pemeriksaan terhadap seseorang yang telah melakukan pelanggaran pelayaran, yang berupa pidana denda, hendaknya diperhatikan langkah-langkah pelaksanaannya sebagai berikut:

- (1) Terhadap tersangka diadakan/dibuatkan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (sesuai pasal 10 ayat 1 Peraturan Bandar 1925) dan Berita Acara Pelanggaran.
- (2) Kapal dapat diberangkatkan dengan meninggalkan uang jaminan yang disimpan di Kantor Syahbandar sebagai denda maksimum.
- (3) Kedua Berita Acara dengan dilampirkan bukti pembayaran uang jaminan denda, dikirimkan ke Kejaksaan Negeri setempat, untuk mendapatkan surat keputusan denda damai (Schikking) sesuai pasal 82 ayat (1) KUHP, dimana denda damai dapat dilaksanakan berdasarkan permohonan pihak Perusahaan Pelayaran ke Kejaksaan Negeri setempat.
- (4) Syahbandar menyerahkan uang pembayaran denda damai kepada Kejaksaan untuk selanjutnya disetor ke Kas Negara.
- (5) Sedangkan bagi pelanggaran pelayaran yang diancam dengan pidana kurungan paling lama tiga bulan atau pidana denda maksimum Rp 7.500,- (perlu diadakan penyesuaian) dapat dilaksanakan sebagai berikut:

- (a) Melaksanakan/membuat Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan dan Berita Acara Pelanggaran.
- (b) Mengajukan permohonan kepada Pengadilan agar kasus perkara dapat dilimpahkan kepada Pengadilan Negeri yang berwenang untuk diputuskan secara sumir berdasarkan pasal 6 ayat (1) sub a dan sub b Undang-undang No. 1 tahun 1961.
- (c) Untuk kepentingan kelancaran dan mempercepat proses pemeriksaan sebagaimana diuraikan di atas dan mengingat faktor *delay*-nya kapal serta tidak hadirnya Nahkoda kapal dalam sidang pemeriksaan, maka pemilik harus mengajukan permohonan kepada Pengadilan Negeri dan Kejaksaan Negeri setempat yang memeriksanya agar Hakim dapat memutuskan diluar hadirnya terdakwa (Verstek).
- (d) Menyerahkan uang pembayaran denda kepada Kejaksaan setempat sebagai pendapatan Negara sesuai dengan bunyi Surat Keputusan Pengadilan Negeri.

Lihat Lampiran Berkas Perkara yang berisi berkas-berkas lengkap kasus nyata yang ditangani penulis sewaktu menjabat sebagai Otoritas Pelabuhan Ambon tahun 1995.

2. Proses Kejahatan Pelayaran

Kejahatan (*misdrijven*) adalah suatu bentuk tindak pidana yang ancaman hukumannya lebih berat, diatur didalam Buku Kedua Bab I s/d Bab XXXI sedangkan khususnya mengenai kejahatan pelayaran diatur dalam Bab XXIX pasal 438 s/d pasal 479 KUHP yang berhubungan dengan pasal 93 dan pasal 95 KUHP yang menjelaskan pengertian Nahkoda, anak buah kapal dan kapal laut Indonesia dalam kaitan dengan kepentingan dengan ancaman hukuman.

Didalam pasal 438 s/d 479 yang mengatur tentang kejahatan pelayaran terdapat beberapa jenis ancaman hukuman atas tindak pidana kejahatan pelayaran yang dapat dipisahkan atas:

- 1) Ancaman hukum yang dijatuhkan kepada Nahkoda/Awak Kapal yang melakukan pembajakan.
- 2) Ancaman hukum yang dijatuhkan kepada anak buah kapal yang melakukan permufakatan jahat (*samenspanning*).
- 3) Ancaman hukum yang dijatuhkan kepada Nahkoda Kapal dan awak kapal yang tidak mematuhi kewajiban-kewajiban dalam kaitan dengan perjanjian kerja.
- 4) Ancaman hukum yang dijatuhkan kepada Pengusaha Pelayaran dan kepada penumpang dan lain sebagainya.

Selain dari pasal-pasal khusus yang digolongkan sebagai pasal yang mengatur mengenai tindak pidana kejahatan pelayaran maka terdapat pula tindak pidana yang diancam sebagai kejahatan yang mendatangkan bahaya bagi keamanan umum manusia atau barang, didalam hal perbuatan yang ada sangkut paut dengan kepentingan keselamatan pelayaran yaitu pasal 196, pasal 197 mengenai tanda yang ditempatkan di kapal untuk keselamatan pelayaran serta pasal 198 dan pasal 199 menyangkut kapal yang ditenggelamkan.

Dengan berdasarkan pada ancaman hukuman yang diterapkan didalam KUHP maka hakekat kejahatan pelayaran adalah suatu bentuk perbuatan melanggar hukum di bidang perkapalan dan pelayaran yang sifatnya lebih berat daripada pelanggaran-pelanggaran pelayaran namun mempunyai kesamaan dalam objek hukumnya itu, Nahkoda/awak kapal, penumpang dan kapal serta pengusaha pelayaran, dimana ancaman hukumannya dan wewenang penegakannya telah ditetapkan pada tiap-tiap Undang-undang/Peraturan Umum yang dikemukakan diatas.

Dengan tidak mengurangi wewenang polisionil aparat penegak hukum utama, Polisi, Jaksa, dan Hakim yang melaksanakan penegakan hukum terhadap Undang-undang/Peraturan Umum di dalam masyarakat dengan segala bentuk manifestasinya, maka Syahbandar sebagai aparat Pemerintah yang telah disertai pula tugas melaksanakan dan mengawasi berlakunya Peraturan/ Undang-undang perkapalan dan pelayaran sudah sewajarnya melakukan/mengambil langkah-langkah pemeriksaan

pendahuluan dalam rangka mendapatkan data teknis yang akan disampaikan sebagai kelengkapan pemeriksaan lanjutan oleh Polri dan Jaksa bahkan sampai pada sidang pengadilan.

Bahwa jikalau pada kecelakaan kapal yang hanya bersifat teknisnya tanpa dilatarbelakangi oleh unsur pidana didalamnya maka pemeriksaan dan prosesnya disampaikan kepada Mahkamah Pelayaran melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan berdasarkan Ordonansi Kapal-kapal tahun 1935 pasal 25 ayat (1), sedangkan dalam hal terjadinya perbuatan tindak pidana terhadap Undang-undang/Peraturan-peraturan di bidang perkapalan dan pelayaran baik yang bersifat pelanggaran pelayaran maupun kejahatan pelayaran, pemeriksaan, dan prosesnya disampaikan kepada Pengadilan Negeri melalui tahap pemeriksaan lanjutan di Polri dan Jaksa, dengan berdasarkan wewenang pada Syahbandar dapat melakukan Berita Acara Pelanggaran yang disampaikan kepada Polri/Jaksa.

3. Penutup

Pelaksanaan Penegakan Hukum tersebut di atas adalah merupakan tata pelaksanaan penegakan Undang-undang dan Peraturan-peraturan yang berlaku di bidang perkapalan dan pelayaran di pelabuhan yang dilaksanakan oleh Syahbandar. Disamping itu Syahbandar selaku penanggung jawab dan pimpinan umum dipelabuhan juga sebagai Ketua C1QP berkewajiban untuk melakukan koordinasi kerja sama yang baik dengan instansi-instansi terkait yang juga diberi wewenang penyelidikan dan penyidikan di bidangnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pelaksanaan penegakan hukum yang dilaksanakan selama ini tidak lagi berjalan sebagaimana mestinya karena hampir 99% dari aparat penegak hukum di bidang perkapalan dan pelayaran tidak lagi berpedoman kepada peraturan-peraturan sebagai petunjuk pelaksanaan tersebut di atas sehingga terjadi tumpang tindih kewenangan antara sesama aparat penegakan hukum di pelabuhan yang mengakibatkan ketidak pastian hukum yang tercipta melalui pembenaran periku salah dan menyimpang

atau kata lain hukum hanya merupakan instrument pembenaran perilaku salah.

Ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud Peraturan Tertib Bandar 1925 Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi disamping mengakomodasi ketentuan sistem keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982 sebagaimana termuat dalam Pasal 218 dan Kode Internasional Tentang Keamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) 2002 sebagaimana dimaksud bab XI-2 atau bagian A dari Kode ini pada butir 4.7 disebutkan: Pelabuhan atau Otoritas Bandar (Port or Harbour Authority) dapat ditunjuk sebagai organisasi yang sah sejauh mempunyai keahlian yang tepat dalam hal keamanan sebagaimana tertera dalam butir 4.5 ISPS Code ini.

Korkama.com

DAFTAR PUSTAKA

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia
3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
4. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim Tahun 1939,
5. UNLOS 1982, ISM Code 1998, ISPS Code 2002,
6. Peraturan Bandar 1925,
7. Peraturan Keselamatan Kapal 1935, Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939
8. Standar-standar keamanan maritim Internasional terbaru sebagaimana dimaksud ISPS Code 2002.

<http://www.w.b>

OTOBIOGRAFI PENULIS



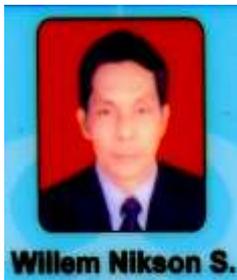
Capt. Hengki Supit. Lahir di Tondano, Minahasa, 24 November 1939. Alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) di Jakarta tahun 1964 ini sejak tahun 1965 aktif bekerja di kepelabuhanan di Indonesia. Terakhir beliau sebagai Administrator Pelabuhan Ambon Maluku (1994- 1996). Selanjutnya mengabdikan dirinya sebagai 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.



FX. Eddy Santoso, S.Ip. : 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 Pemasang, 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.



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.



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 Entreprise 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 Propvinsi 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 International 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>