



SISTEM ADMINISTRASI Pemerintahan Negara di Laut



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA**

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

**SISTIM ADMINISTRASI PEMERINTAHAN
NEGARA DI LAUT**

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

BAKORKAMLA

SISTIM ADMINISTRASI PEMERINTAHAN NEGARA DI LAUT

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 : 978-602-8741-02-6

<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

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **SISTIM ADMINISTRASI PEMERINTAHAN NEGARA DI LAUT** 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. **Sistim 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.bakorkamla.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 Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut akhirnya terbit juga. Buku ini merupakan salah satu dari produk-produk strategis dalam menggugah kesadaran kita semua tentang arti pentingnya penegakan peraturan perundang-undangan hukum di laut.

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

Inti materi yang dibahas dalam buku ini mengenai pemerintahan di laut. Hal ini diperlukan mengingat Sistem Pemerintahan Negara yang ditegaskan dalam UUD 1945 sejak Indonesia merdeka hingga dewasa ini, hanya menetapkan tentang kekuasaan Pemerintah Negara, kedudukan dan fungsi lembaga tertinggi/tinggi negara serta Pemerintah Daerah, dan mengenai Pemerintah di laut wilayah perairan Indonesia sama sekali tidak disebutkan ataupun di singgung meskipun UUD 1945 ini telah di Amandemen sampai keempat kali.

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. Lingkup Kajian	20
C. Kerangka Pikir.....	20
BAB II : GAMBARAN KEADAAN	23
A. Susunan dan Tujuan Armada Kapal Pemerintah	24
B. Keterangan mengenai Dinas-Dinas	30
C. Instruksi Untuk Para Nahkoda Penguasa	35
D. Ketentuan di Laut.....	44
E. Peraturan-Peraturan Waktu Bertolak	51
F. Ketetapan-Ketetapan Pada Waktu Tiba	56
G. Kepanduan	60
H. Kematian, Kelahiran	62
I. Perhubungan dengan Pembesar-Pembesar Sipil.....	66
J. Hubungan Dengan Angkatan Laut.....	68
K. Inspeksi	69
L. Kapal-Kapal Daerah.....	70
M. Peraturan –Peraturan Mengenai Disiplin	72
BAB III : ZAMAN PERALIHAN.....	95
BAB IV : SETELAH PENYERAHAN KEDAULATAN.....	103
BAB V : PENDIDIKAN DAN PELATIHAN	135
BAB VI : PEMBENAHAN ATURAN-ATURAN KEMARITIMAN	141
BAB VII : IMPELEMENTASI PENEGAKAN HUKUM DI LAUT	153
BAB VIII: DASAR HUKUM PEMERINTAH DI LAUT DENGAN FOKUS PEMBENTUKANPENJAGA LAUT DAN PANTAI	171
BAB IX : KESIMPULAN DAN SARAN	173
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berazaskan Pancasila dan UUD 1945 adalah negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau yang mempunyai sifat dan corak tersendiri serta laut yang terletak diantaranya adalah merupakan satu kesatuan yang bulat sebagaimana yang ditetapkan Undang-Undang Nomor 4 (Prp) Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia.

Undang-Undang Nomor 4 (Prp) 1960 Tentang Perairan Indonesiaini, adalah sebagai pengganti dari Pasal 1 ayat (1) angka 1 sampai dengan angka 4 Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb.442 yang memisahkan wilayah daratan Indonesia dalam bagian-bagian yang terpisah dengan laut teritorialnya secara sendiri-sendiri.

Perubahan TZMKO 1939 ini, memiliki implikasi yang luas dan mendasar terhadap sistem ketatanegaraan Indonesia dan hubungan antar bangsa, utamanya yang berkaitan dengan **sistem administrasi pemerintahan negara di laut dan manajemen penegakan hukum dan keamanan di laut dengan fokus pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) yang sudah mendesak di bentuk sebagaimana yang diwajibkan BAB V Peraturan 15 Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di laut (SOLAS) 1974 yang telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 1980 yang hingga dewasa ini belum teradministrasi dan terinstitusi dalam satu kesatuan sistem keselamatan dan keamanan maritim nasional.**

Hal ini telah menimbulkan kesulitan untuk mewujudkan suatu operasional yang efektif dan efisien di bidang penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai, serta koordinasi yang lancar di bidang penegakan hukum di laut

terutama yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan laut/maritim.

Bertitik tolak dari uraian tersebut diatas maka pembahasan masalah sistem administrasi pemerintahan negara di laut dan manajemen penegakan hukum dan keamanan di laut dengan fokus pembentukan penjaga laut dan pantai adalah merupakan suatu hal yang sangat penting yang perlu diperhatikan secara serius dan sungguh-sungguh, mengingat Sistem Administrasi Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan dalam UUD 1945, hanya menetapkan tentang **kekuasaan Pemerintahan Negara**, kedudukan dan fungsi lembaga tertinggi/tinggi negara serta **Pemerintah Daerah** yang hanya terfokus pada daratan sajadan mengenai **Sistem Pemerintah di laut sama sekali tidak disebutkan ataupun disinggung meskipun UUD 1945 telah diamandemen sampai keempat kali.** (*Bagan sistem administrasi pemerintah NKRI di laut terlampir pada BAB I butir 1*)

Memikirkan dan memperjuangkan keberadaan Sistem Pemerintah di laut dengan fokus pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai, berarti memberikan suatu sumbangan pada pengisian Wawasan Nusantara secara nyata yang merupakan penjelmaan dari konsepsi kesatuan bangsa dan dasar dari kehidupan Negara Kesatuan Republik Indonesia utamanya dalam **melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melakukan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian dan keadilan sosial sebagaimana dimaksud alinea ke 4 UUD 1945.**

Dalam kerangka itulah, maka pada tanggal 17 Januari 2003 di Hotel Novotel Batam telah diadakan **PraSeminar dan Lokakarya Tentang Tata Kelautan Indonesia berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku** yang disponsor oleh ibu Nada Fasa Soraya dari Yayasan Cinta Maritim Indonesia sebagai ketua panitia dengan melibatkan seluruh masyarakat yang mencintai maritim yang terdiri dari **KADIN Indonesia,**

INSA, GAFEKSI, APBMI, ISAA, SHIP-YARD Asosiation, HNSI, LSM- Maritim Indonesia, dan para pakar serta akademisi di bidang kelautan/ kemaritiman dari berbagai universitas diseluruh Indonesia. (Bagan Tata Kelautan Indonesia dan peta laut Indonesia terlampir pada BAB I butir 2)

Segenap peserta setuju bahwa materi dari Tata Kelautan Indonesia ini telah membuka wawasan tentang apa, mengapa, bagaimana serta titik tolak dan arah kita untuk mengadakan pembenahan di bidangaturan-aturan keamaritiman yang tumpang tindih, **Administrasi Maritim, Manajemen Maritim termasuk pembentukan Penjagaan Pantai (Penjaga Laut Dan Pantai) sebagaimana yang diwajibkan BAB V Peraturan 15 Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974/ISPS Code 2002 yang ditetapkan sebagai Otoritas Nasional yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan maritim sebagaimana dimaksud Bab XI-2 bag A ISPS Code 2002.**

Hasil rumusan dan kesimpulan dari Pra Semiloka tersebut diatas telah dilaporkan oleh Ketua Panitia, **kepada Presiden Republik Indonesia Ibu Megawati Soekarnoputri** dimana Beliau menanggapi secara positif dan meminta agar dapat ditindak lanjuti dengan Lokakarya Maritim Nasional.

Untuk memenuhi permintaan Presiden tersebut, maka pada tanggal 4-5 Agustus 2003 telah diadakan Lokakarya Kemaritiman Nasional di Hotel Novotel Batam yang disponsor oleh Kadin Indonesia dengan bekerja sama dengan semua pihak yang kompeten seperti Pemerintah Daerah Propensi Riau Kepulauan, Pemerintah Kota Batam, Otorita Batam, Departemen Kelautan dan Perikanan, Dewan Maritim Indonesia, Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) yang dihadiri oleh para Menteri dan para Dirktur Jenderal dari berbagai instansi yang berkompeten, para petinggi TNI dan POLRI serta para pelaku usaha di bidang kemaritim dan LSM maritim yang **peresmiannya dibuka oleh Presiden Republik Indonesia ibu Megawati Soekarnoputri.**

Pokok-pokok pikiran yang dirumuskan dalam kesimpulan dan rekomendasi Lokakarya Maritim Nasional tersebut adalah sebagai berikut :

1. Perlu adanya sistem pemerintah di laut wilayah perairan Indonesia yang ditetapkan sebagai Otoritas yang ditunjuk untuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan laut/maritim sebagaimana dimaksud Undang-Undang Ri Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran dan Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974/ ISPS Code 2002.
2. Perangkat kelembagaan dan kewenangan yang tumpang tindih dalam penanganan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan laut/maritim yang menyebabkan tidak efektifnya manajemen pemanfaatan potensi ekonomi maritim nasional.
3. Perairan Indonesia menjadi black area karena kewanaman yang buruk.
4. Pembentukan institusi Pengawal Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) yang bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis administrasi pada Menteri yang berkompeten dengan berpijak kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku disertai kewenangan eksekutif yang tidak bercitra militeristik.

Dalam rangka mengsosialisasikan materi dari Seminar dan Lokakarya tersebut disamping untuk memperkaya akan kepustakaan di bidang kemaritiman, maka Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) atas restu Presiden RI ibu Megawati Soekarnoputri pada tanggal 28 Nopember 2004 telah meluncurkan sebuah buku yang berjudul “**TEROPONG KAJIAN TATA KELAUTAN INDONESIA**” Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan Yang Berlaku,” di hotel Brobudur Jakarta.

Dalam kata sambutan pada buku Tropong Kajian Tata Kelautan Indonesia, Presiden Republik Indonesia ibu Megawati Soekarnoputri antara lain mengemukakan: Setelah Indonesia merdeka, tata kelautan juga masih mengalami pasang surut, tergantung kepada visi pembangunan dan orientasi politik pemerintahannya. Beberapa upaya pemerintah dalam lima tahun terakhir ini, misalnya pembentukan Departemen Kelautan dan Perikanan, dan pengaktifan Dewan Maritim Indonesia, merupakan indikasi bahwa Indonesia kembali menoleh kelaut. Tentu saja masih banyak upaya lain yang perlu dilakukan untuk menata kelautan yang telah terabaikan selama beberapa dasawarsa. **Salah satu yang utama adalah pembenahan hukum dan implementasi penegakan hukum di laut yang efektif dan efisien. Diera globalisasi yang berjalan saat ini, usaha serius untuk melakukan penataan dan pemanfaatan bukan hanya berdimensi kepentingan nasional, tetapi juga berdimensi kepentingan internasional, seperti tertuang dalam berbagai konvensi dan peraturan internasional di bidang hukum maritim yang telah diratifikasi oleh Indonesia.**

Sehubungan dengan itu, pada permulaan bulan Maret 2005, Sekertaris Jenderal Dewan Maritim Indonesia (DMI) Prof Rizard Max Rompas, Prof Rohkmin Dahuri, Ketua Pengurus YPMI ibu Nada Fasa Soraya yang didampingi Deputy Otorita Batam Majen Mar (Purn) Benjamin Balukh dengan beberapa staf inti YPMI, telah diterima bertatap muka langsung dengan Presiden RI Bapak Susilo Bambang Yhudoyono dikantor Istana Merdeka Selatan.

Tatap muka ini dimaksudkan untuk memberikan masukan kepada Presiden Republik Indonesia tentang keberadaan kemaritiman Indonesia yang dewasa ini telah menjadi sorotan negatif dari dunia pelayaran Internasional dan menempatkan perairan Indonesia sebagai perairan yang paling tidak aman diseluruh dunia (black area).

Masukan ini ditanggapi secara hati-hati dan serius oleh Presiden RI Bapak Susilo Bambang Yudhoyono dan Beliau meminta Sekertaris Jenderal Dewan Maritim Indonesia (DMI) untuk segera mengadakan rapat dengan Menteri-Menteri Kabinet Indonesia Bersatu yang juga sebagai anggota DMI dimana rapat ini akan dipimpin langsung oleh Beliau.

Sebagai tindak lanjut dari permintaan Presiden tersebut diatas, pada tanggal 6 Mei 2005 telah diadakan rapat Dewan Maritim Indonesia (DMI) yang dipimpin oleh Presiden RI Bapak Susilo Bambang Yudhoyono untuk pertama kalinya, dimana Beliau meminta kepada para Menteri Kabinet Indonesia Bersatu sebagai anggota DMI **agar sejumlah peraturan perundang-undangan mengenai kemaritiman serta kelautan dan perikanan yang hingga saat ini masih tumpang tindih satu dengan lainnya harus segera dibenahi. Pembenahan itu sudah harus bisa diselesaikan dalam waktu enam bulan sejak rapat Dewan Maritim Indonesia berikutnya, pertengahan bulan Juni mendatang.**

Berkaitan dengan itu, Menteri Kelautan dan Perikanan selaku Ketua Harian Dewan Maritim Indonesia (DMI), telah mengambil langkah-langkah praktis, dengan mengadakan studi/pengamatan yang komprehensif dalam bidang Tata Pemerintah di Laut dengan melibatkan semua unsur-unsur yang terkait mengenai kelautan utamanya dalam merumuskan kebijakan publik, **berubah kebijakan Tata Pemerintah di Laut agar mampu menyusun/merumuskan kebijakan publik.**

Perumusan Kebijakan Tata Pemerintah di Laut tersebut diatas telah dituangkan dalam "Laporan Akhir, oleh Sekertaris Bidang Wilayah Ir. Abdul Alim Salam, M.Sc selaku Ketua Tim Penyusunan Kepada Menteri Kelautan dan Perikanan Laksamana Madya Freddy Numberi pada bulan Nopember 2006.

Inti permasalahan dari laporan akhir tersebut diatas telah dituangkan dalam Bab VI Kesimpulan sebagaimana yang dikutip dibawah ini:

1. Terjadinya konflik kewenangan antara instansi pemerintah di pusat dan di pemerintah daerah karena tidak jelasnya rincian kewenangan, jenis, criteria serta klasifikasi obyek yang menjadi sumber konflik secara detil, mana yang didesentralisasikan, atau yang didekonsetralisasikan, atau yang masih disentralisasikan dan wewenang sector mana. Sehingga menimbulkan interpretasi yang beragam dan potensi konflik.
2. Dalam perencanaan pemanfaatan ruang harus berdasarkan satu kesatuan wilayah yang memiliki satu persamaan fungsi geografis dan wawasan (pertahanan, ekonomi, social dan budaya) yang mendukung kualitas sumberdaya laut sehingga peruntukan dan pemanfaatan tidak dapat dipisahkan menurut daerah administrasi.
3. Tata laksana pemerintahan yang berkaitan dengan kewenangan pengelolaan laut yang berhubungan dengan lintas Kabupaten, Kota dan Propensi belum diatur dengan jelas, sehingga hal ini potensi untuk memicu konflik horizontal maupun vertikal. Sehingga dalam pengelolaan manfaat sumberdaya kelautan dan perikanan yang bersifat lintas batas (shared stock) antar kedua daerah atau lebih tidak dapat berkesinambungan, karena tidak ada tim/institusi kerja sama antar propensi dan antar Kabupaten/kota sebagai jembatan antar pemerintahan daerah dalam pengambilan kebijakan-kebijakan pengelolaan kelautan yang bersifat lintas batas.
4. Sejumlah peraturan perundang-undangan mengenai kemaritiman yang hingga saat ini masih tumpang tindih satu dengan yang lain yang disebabkan visi sektoral pengelolaan sumberdaya alam dan jasa-jasa lingkungan kemaritiman, telah mendorong berbagai departemen atau instansi teknis berlomba-lomba membuat peraturan pelaksanaan pengelolaan sumberdaya laut sesuai dengan kepentingannya.
5. Ada juga kecenderungan Pemerintah Daerah untuk membuat peraturan daerah berdasarkan kepentingannya untuk meningkatkan pendapatan asli

daerah. Pengaturan demikian telah dan akan melahirkan ketidak pastian hukum bagi semua kalangan yang berkepentingan dengan kemaritiman.

6. Ketidak pastian hukum yang mengakibatkan lemahnya penegakan hukumnya memerlukan penyelesaian secara yuridis. Adapun solusi yuridisnya pun harus terpadu melalui undang-undang baru yang mengintegrasikan berbagai-bagai norma-norma hukum yang meregulasi pengelolaan kelautan.
7. Pembenahan dalam merancang/Perumusan Kebijakan Tata Pemerintahan Di Laut, hakekatnya adalah pembenahan system dan politik hukum yang ada yang tumpang tindih dan banyak disharmonisasi. Merancang suatu peraturan perundangan yang akan mengatur kembali Tata Pemerintahan di Laut sebagai bagian yang integrasi dari Tata Pemerintahan Umum.
8. Departemen yang ditugaskan untuk menangani masalah kelautan “leading sector” nya Departemen Kelautan dan Perikanan. Namun fungsi koordinatifnya dirasa masih belum efektif, karena mengkoordinasikan lembaga-lembaga dengan level kewenangan yang sama.

Untuk merespon permintaan Presiden tersebut diatas, Kadin Indonesia dan TNI-AL pada tanggal 1 Perbuari 2006 telah mengadakan kerja dengan mengadakan: Piagam Kesepakatan Bersama antara Kamar Dagang Dan Industri Indonesia dengan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut Nomor: 197 / KU / II / 2006 dan Nomor: PKB / 2 / II / 2006 Tentang Pembangunan Ekonomi Maritim Dan Pembinaan Sumber Daya Manusia Maritim. Piagam Kesepakatan Bersama terlamir.

Disamping itu juga dalam rangka ikut bertanggung jawab terhadap pengamanan dan penegakan hukum di laut yang merupakan azet penting nasional bagi pembangunan Negara, telah diprakasai pembentukan sebuah tim untuk melakukan kajian tentang pembentukan Pengawal Laut Dan Pantai RI (Indonesia Sea And Coast Guard). Tim tersebut terdiri dari unsur-unsur

pemangku kepentingan di laut dari segi ekonomi, pemerintah dan penegakan hukum di laut.

Dalam rangka itulah maka pada tanggal 1 Perbuarri 2006, Kadin Indonesia dan TNI-AL telah membuat 'Piagam Kesepakatan Bersama Nomor: 197 / KU / II / 2006 dan Nomor: PKB / 2 / II / 2006 tentang Pembangunan Ekonomi Maritim Dan Pembinaan Sumber Daya Manusia Maritim" di Jakarta (*lihat lampiran BAB I butir 3*).

Kerja sama ini telah ditindak lanjuti dengan **Seminar dan Lokakarya tentang Pendirian Indonesia Sea And Coast Guard (Pengawal Laut Dan Pantai RI)** pada permulaan bulan Desember 2006 di Hotel Brobudur Jakarta Pusat dengan pembicara utama, adalah Kepala Staf Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL) Laksamana Selamat Soebijanto.

Maksud dari Seminar dan Lokakarya ini, adalah untuk memberikan masukan kepada Pemerintah yang sedang membahas Rivisi Rancangan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran di Jakarta dengan tujuan agar Pemerintah, dapat mempertimbangkan dan menindak lanjuti terhadap masukan dan pendapat yang disampaikan oleh Ketua Kadin Indonesia yang kiranya dapat memberikan manfaat sebagai jalan keluar bagi pembenahan terhadap aturan-aturan keamaritiman yang selama ini tumpang tindih melalui:

- 1. Penyederhanaan aspek birokrasi dan aspek operasional di bidang penegakan hukum dan keamanan di laut yang selama ini tumpang tindih, agar menjadi lebih efektif dan efisien;**
- 2. Sebagai representasi Indonesia dalam interaksi bilateral dan multilateral tentang penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut;**

3. Sebagai pengelola biro Maritim Indonesia sehingga dapat diterima oleh Internasional Maritime Agensi atau IMO, dan memiliki International Call Sign.

Hasil Seminar Dan Lokakarya Pendariaan Indonesia Sea And Coast Guard (Pengawal Laut Dan Pantai RI), berupah "Executive Summary telah dilaporkan kepada:

- a. Presiden RI Bapak Susilo Bambang Yudhoyono oleh Ketua KADIN Indonesia oleh Ketua Kadin Indonesia Bapak Muhamad S. Hidayat dengan suratnya No: 904/KU/IV/2007 tertanggal 25 April 2007. (lihat lampiran BAB I butir 4);
- b. Ketua Komisi V DPR-RI Bapak Muqowam yang sedang giat-giatnya membahas Rivisi Rancangan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

Pokok-pokok pikiran yang dilaporkan tersebut pada intinya adalah perlunya Sistem Pemerintah di laut dengan fokus pembentukan institusi Pengawal Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) yang ditetapkan sebagai Otoritas Maritim Nasional yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap **keselamatan dan keamanan di laut yang berada langsung dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara tehnik administrasi berada pada Menteri yang berkompeten.**

Hal ini sudah sangat mendesak untuk diwujudkan mengingat **pentingnya dan beratnya penjaga laut dan pantai bagi perlindungan jiwa manusia dan harta benda yang menyangkut hayat hidup orang banyak utamanya dalam menjaga mata rantai suplai ekonomi nasional dan internasional dari segala tindakan pelanggaran hukum yang berasal dari serangan teroris terhadap kapal (pelayaran), pelabuhan, terminal lepas pantai dan fasilitas-fasilitas lainnya yang membahayakan keamanan dan keselamatan jiwa manusia dan harta benda.**

Memperhatikan kepentingan mendesak tersebut diatas, Ketua Umum DPP INSA Bapak Oentoro Surya yang didukung oleh tim Merah Putih, dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan pelayaran secara optimal, telah ikut berperan aktif dalam memberikan masukan kepada Komisi V DPR RI dan Pemerintah dalam penyempurnaan revisi Rencana Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran terutama yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta asas cabotage dan pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard).

Masalah pembentukan pengawal Laut Dan Pantai tersebut diatas juga telah menjadi perhatian serius dari DPR RI dimana pada tanggal 27 Februari 2008 Komisi I DPR RI telah mengadakan dengar pendapat dengan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) Laksamana Madya Djoko Sumaryono yang dipimpin oleh Ketua Komisi I DPR RI, Drs Theo L Sambuaga dimana hasil rapat dengar pendapat tersebut, telah direkomendasikan dalam kesimpulan yang pada intinya adalah sebagai berikut:

Komisi I DPR RI minta Pemerintah meninjau secara keseluruhan payung hukum pembentukan fungsi-fungsi menyeluruh mengenai penjagaan pantai, laut, dan perlindungan lingkungan hidup, serta menegaskan fungsi, menata ulang, dan memberdayakan Bakoorkamla agar menuju pada pembentukan suatu badan tunggal multifungsi semacam Coast Guard yang bersifat pelaksanaan/operasional dan bukan semata-mata koordinasi. Hasil "Dengar Pendapat Komisi I DPR RI 27/2/2008". (lihat lampiran BAB I butir 5).

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas Rahmat-Nya, Presiden Republik Indonesia Dengan Persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia pada tanggal 7 Mei 2008 telah menetapkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dimana dalam batang tubuh undang-undang pelayan ini telah memasukan pasal-pasal

mengenai keselamatan dan keamanan di laut, pemerintahan di laut wilayah perairan Indonesia dan pembentukan penjaga laut dan pantai yang bertanggung jawab kepada Presiden serta asas cabotage.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ini, adalah merupakan undang-undang produk Republik Indonesia pertama yang memasukan substansi pemerintah di wilayah perairan Indonesiadan kelembagaan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) serta asas cabotage guna memberdayakan industri pelayaran.

Dalam upaya untuk memantapkan dan memperjuangkan keberadaan **sistem pemerintahan di laut dan pembentukan institusi Penjaga Laut Dan Pantai kedalam system konstitusi pada batang tubuh UUD 1945**, maka pada tanggal 2 Juni 2008, Ketua Pengurus YPMI telah mengirim surat kepada Ketua MPR RI Bapak Hidayat Nurwahid bernomor 03/YPMI/VI/2008 Perihal: Usulan Rivisi Pasal 25 A, Pasal 30 dan Pasal 33 UUD 1945 yang tembusannya ditujukan kepada: Yth Pimpinan DPR RI, Yth Pimpinan DPD RI dan Yth Presiden RI.

Surat YPMI ini berisikan pokok-pokok pikiran tentang substansi konstitusi di bidang kehidupan bahari dan sumber daya kelautan sebagaimana dimaksud dibawah ini :

1. Wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sesuai kondisi geografisnya, de facto seluruh tumpah darah Indonesia adalah seluruh wilayah daratan dan seluruh perairan laut Indonesia. Sesuai Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut Internasional (United Nations Convention On The Law Of The Sea atau disingkat dengan UNCLOS) 1982, yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, de jure Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan (Archipelagic States). Ketentuan hukum internasional tersebut diatas merupakan buah perjalanan panjang,

sejak Deklarasi Djoeanda 13 Desember 1957, penetapan legalnya dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 4/PRP 1960, perumusan KONSEP Wawasan Nusantara, hingga perundingan untuk pengakuannya diberbagai fora hukum internasional. Dalam kaitan itu, kedaulatan Indonesia tak hanya mencakup wilayah daratan dan perairan kepulauan saja, tetapi juga ruang udara diatas perairan kepulauan dan dasar laut serta tanah dibawahnya, sesuai Pasal 49 UNCLOS 1982 :

Legal status of archipelagic waters, of the air space over archipelagic waters and of their bed and subsoil :

- a. *The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baseline drawn in accordance with article 47, described as archipelagic waters, regardless of their depth of distance from the coast*
 - b. *The sovereignty extends of the space over the archipelagic waters as well as their bed and subsoil and the resources contained therein.*
2. *Pengakuan hukum laut internasional UNCLOS 1982 yang telah berlaku mutlak sejak tahun 1994, memberi berkah luar biasa bagi Republik Indonesia. Wilayah kedaulatannya di laut berlipat ganda dari semula hanya selebar 3 mil laut dari garis pangkal tiap-tiap pulau, menjadi selebar 12 mil laut dari garis pangkal yang terletak di pulau-pulau terdepan. Laut antar pulau diluar batas 3 mil laut, seperti laut Jawa, laut Flores, laut Banda yang sebelumnya merupakan perairan Internasional, menjadi perairan pedalaman, bagian dari kesatuan wilayah kedaulatan Indonesia. Laut teritorial dan laut pedalaman Republik Indonesia adalah wilayah perairan laut kedaulatan terluas didunia.*

Namun sayang, berbagai amandemen dalam UUD 1945 kita belum merespons perkembangan yang telah dicapai dengan susah payah tersebut. Setelah empat kali amandemen Undang-Undang Dasar 1945, YPMI menilai wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Kepulauan Republik

Indonesia seperti diakui dalam hukum laut internasional tersebut di atas belum dirumuskan secara memadai dalam batang tubuh Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945. Dalam kaitan itu, perkenankan kami mengajukan usulan revisi sebagai berikut :

a. Pasal 25A UUD 1945, dari ketetapan saat ini :

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang.

Diubah menjadi

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara yaitu kesatuan pulau-pulau dan laut-laut diantaranya, dengan wilayah yang batas-batasnya dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang.

b. Pasal 33 (3) UUD 1945 dari keterangan saat ini :

Kekayaan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Diubah menjadi :

Ayat (3) Bumi dan air dan angkasa wilayah kedaulatan Republik Indonesia serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

3. Penyelenggaraan kekuasaan negara di laut

Pada wilayah laut territorial dan laut pedalaman tersebut mencakup perairan, dasar laut, bawah dasar laut dan angkasa di atasnya negara, memiliki hak untuk mengeksploitasi, memanfaatkan atau mengusahakan seluruh sumber dayanya. Bagai dua sisi mata uang yang sama pada wilayah tersebut, juga melekat kewajiban negara sebagai

*flag state (negara bendera), port state (negara pelabuhan) dan coastal state (negara pantai) untuk keamanan dan keselamatannya di laut (dan pantai), melancarkan navigasi maritim serta melestarikan sumberdaya kelautan. Selain didalam UNCLOS/1982, hak-hak dan kewajiban-kewajiban negara tersebut ditetapkan pula dalam berbagai konvensi internasional lain terutama oleh Organisasi Maritim Internasional (International Organization Maritime, IMO). Salah satu ciri khas utama substansi hukum maritim internasional tersebut adalah azas *lexspecialis derogate legi genralis* (peraturan khusus mengalahkan peraturan-peraturan umum).*

Pelaksanaan berbagai kewajiban Negara di laut tersebut, tidak dapat dilakukan sepenuhnya hanya oleh Tentara Nasional Indonesia, atau hanya oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia, atau hanya oleh lembaga-lembaga sipil pemerintahan. Karena itu, dalam rangka penyelenggaraan kekuasaan negara di laut (Action d'Etat en Mer), negara melaksanakan kewajiban-kewajiban tersebut, melalui sistem-sistem pertahanan dan keamanan, pemerintahan, dan penegakan hukum, yang ternyata berjalan secara sektoral, tumpang tindih, tidak terpadu, dan tidak harmonis. Hal ini terbukti dari berbagai temuan di lapangan, keluhan berbagai kelompok masyarakat, pernyataan Presiden dan upaya lintas sektoral untuk penanggulangannya.

YPMI berpendapat bahwa hal tersebut bersumber dari rumusan konstitusi saat ini. Setelah empat kali amandemen, UUD 1945 kita tetap belum merespons perkembangan hukum internasional. Padahal hal tersebut sangat penting dalam menegakkan jati diri Republik Indonesia sebagai Negara kepulauan suatu bangsa bahari yang berdaulat. Berkaitan dengan itu perkenankan kami mengajukan usulan riviisi Pasal 30 UUD 1945 sebagai berikut:

a. Ayat (2) dari ketetapan saat ini disebut: *Usaha pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh **Tentara Nasional Indonesia dan***

Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagai kekuatan utama, dan rakyat sebagai kekuatan pendukung, diubah menjadi:

Usaha pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh **Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan Pengawal Laut Dan Pantai Republik Indonesia** sebagai kekuatan utama dan rakyat sebagai kekuatan pendukung.

- b. Ditambahkan ayat (5): Pengawal Laut Dan Pantai Republik Indonesia sebagai alat Negara yang menjaga keamanan dan keselamatan di laut, kelancaran navigasi maritim, kelestarian lingkungan laut dan komponen cadangan pertahanan di laut (dan pantai), bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat dan menegakkan hukum di laut (penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai).**

Surat YPMI ini, telah ditanggapi secara positif oleh Pimpinan DPD RI Bapak Ginanjar Kartasmita dengan suratnya tertanggal 6 Juni 2008 yang ditujukan kepada Presiden RI dengan suratnya : Nomor HM / 310 / 215 / DPD / VI / 2008 Prihal : Usulan Rivisi UUD dari Masyarakat dan tembusan disampaikan kepada : Pimpinan MPR RI, Pimpinan DPR RI, Ketua YPMI, Menteri Sekertaris Negara RI dan Sekertaris Jendral DPD RI dimana isi materi surat ini disebutkan antara lain adalah sebagai berikut dibawah ini :

- a. Usulan dari Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia untuk rivisi UUD 1945, meliputi substansi wilayah kedaulatan NKRI yang perlu mempertegas wilayah kedaulatan tidak hanya didaratan, tetapi juga di wilayah laut serta ruang udara di atasnya (Refer pasal 25). Relevan dengan itu juga terkait dengan wilayah kekuasaan dan sistem pertahanan negara serta sistem keamanan negara menyangkut Pasal 30. Sangat relevan pula hal tersebut dikaitkan

dengan Pasal 33 yang mempertegas posisi kekayaan alam Indonesia termasuk sumber daya air dan kekayaan laut di dalamnya (rever Pasal 33)

- b. *Uraian untuk rivisi terhadap UUD 1945 tampak telah berkembang di masyarakat yang untuk itu perlu diantisipasi dan mendapatkan perbaikan serta tempat yang layak dari negara, terutama dari Sdr Presiden dan MPR-RI. Oleh karenanya kami menilai pentingnya keberadaan Panitia Nasional untuk mengkaji substansi konstitusi guna dapat dicapai sistem ketatanegaraan dan pranata pemerintahan serta pranata hukum yang ideal bagi Indonesia. Untuk itu kami menghimbau kembali kepada Sdra Presiden untuk dapat segera direalisasikan gagasan atau rencana pembentukan Panitia Nasional untuk pengkajian substansi dan perubahan Konstitusi.*

Demikianlah kami sampaikan untuk menjadi perhatian kita bersama dan sangat kami harapkan Sdra Presiden dapat segera mewujudkan Panitia Nasional untuk pengkajian substansi konstitusi..(Lampiran BAB I butir 5.

Berkaitan dengan itu juga pada tanggal 18 Juni 2008 di Istana Wakil Presiden Republik Indonesia di Jakarta telah diadakan Focused Group Discussion 'MARTIME GOVERNEMENT' yang diselenggarakan oleh Deputi Sekertariat Wakil Presiden Bidang Politik, bekerja sama dengan Badan Koordinasi Keamanan Laut dimana pembicara utama adalah Menteri Perhubungan Bapak Yusman. Pemaparannya antara lain oleh : Ketua Komisi V DPR RI Bapak H.A. Muqowam dengan makalah, "Maritime Gouvenement Dalam Dunia Pelayaran"; Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Laksamana Madya TNI Djoko Sumaryono dengan makalah "Gouvernement Maritime Momentum Kebangkitan Nasional Kejayaan Maritim; dan Departemen Perhubungan dibawakan oleh Staf Khusus Menteri Perhubungan Bapak Kalalo Nugroho SH. dengan makalah "Kepemerintahan". *Makala Komisi V tanggal 18/6/2008 terlampir pada BAB I butir 6.*

Sebagai tindak lanjut dari “Focus Group Discussion Maritime Gouvernements” yang berkaitan dengan pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai Indonesia (Indonesia Sea And Coast Guard) sebagaimana dimaksud Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Konvensi Intenasional Tentang SOLAS 1974/ISPS Code 2002, maka pada tanggal tanggal 6 Juni 2008 bertempat di Gedung Pemerintah Kota Batam telah diadakan rapat konsultasi dengan Seswapres, Badan Koordinasi Keamanan Laut, Pemerintah Kota Batam, TNI-AL, Kamar Dagang Indonesia Batam, Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) dan Institute For Maritme Studies (IMS). Rapat konsultasi tersebut diatas telah menghasilkan kesepakatan bersama untuk menjadikan Profensi Kepulauan Riau dan Pulau Batam yang berstatus sebagai FTZ dan Free Port untuk dijadikan pilot proyek uji coba.

Berkaitan dengan itu juga pada tanggal 21 Agustus 2008 diruang rapat Pusat Penelitian Dan Pengembangan (Puslitbang) Laut Departemen Perhubungan di Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat, telah diadakan Round Table Discution (RTD) dengan “Tema Antisipasi Pembentukan Lembaga Sea And Coast Guard Dalam Meningkatkan Keselamatan Dan Keamanan di Laut dan Pantai sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran,” yang diikuti 170 peserta yang terdiri dari Bakorkamla, Kepolisian Negara (Poi Air), Imigrasi, Bea & Cukai, para Adpel, DKP, Depdagri, KADIN, INSA. APMI, ISAA. YPMI, IMS dan lain-lain.

RTD ini dimaksudkan untuk mendapat masukan secara komprehensif dan transpran dari semua pihak yang berkompoten dalam rangka untuk mengatisipasi Pembentukan Sea And Coast Guard dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan di laut dan pantai sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 **Tentang Pelayaran**“ sebagai bahan acuan yang akan dilaporkan kepada Menteri Perhubungan RI.

Pokok-pokok pikiran tersebut diatas sebagaimana dimaksud Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini, memuat ketentuan-

ketentuan yang mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.

Hal ini diperlukan mengingat pentingnya dan beratnya Pelayaran bagi perdagangan dan perekonomian dunia sebagaimana dimaksud Lampiran 1 Keputusan Akhir Konferensi Negara-negara Peserta tanggal 12 Desember 2002 ditetapkan amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, diputuskan untuk menjaga mata rantai suplai seluruh dunia dari segala tindakan pelanggaran hukum yang berasal dari serangan teroris terhadap kapal, pelabuhan, terminal lepas pantai dan fasilitas lainnya yang membahayakan keamanan dan keselamatan jiwa manusia dan harta benda, yang telah mengganggu kegiatan pelayaran maritim **sehingga mengurangi kepercayaan masyarakat dunia akan keselamatan pelayaran dan menjadi perhatian serius masyarakat internasional.**

Tindakan-tindakan pelanggaran hukum terhadap pelayaran maritim sebagaimana yang diuraikan tersebut diatas, telah menjadi kepentingan mendesak untuk **mengembangkan kerja sama internasional antar bangsa dalam merancang dan menetapkan langkah-langkah praktis disamping yang telah ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO) untuk mencegah dan menekan tindakan-tindakan pelanggaran hukum terhadap pelayaran dalam arti luas yang membahayakan keselamatan dan keamanan jiwa manusia dan harta benda.**

Sehubungan dengan itu, Institute for Maritime Studies (IMS) Indonesia sebagai organisasi profesi kemasyarakatan yang ikut bertanggung jawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan pelayaran, telah ikut berperan serta secara aktif didalam mensosialisasikan dan mengimplementasikan BAB XVII Pasal 276 Undang-Undang Republik

Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dengan mengadakan kerja sama dengan Ocean Policy Research Foundation (OPRF) Jepang di bidang keselamatan dan keamanan maritim.

Kerja sama tersebut telah dituangkan dalam “**Joint Declaration On Maritime Security Cooperation**” Jointly Declared by Ocean Policy Foundation (OPRF) of Japan and Institute for Maritime Studies (IMS) of Indonesia pada tanggal 9 Oktober 2008 di Hotel Ana Intercontinental Tokyo yang dasar hukumnya diambil dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Joint Declaration On Maritime Security tanggal 1/10/2008. (lihat lampiran BAB I butir 7).*

B. LINGKUP KAJIAN

Lingkup kajian dalam tulisan ini ditekankan pada pembenahan Sistem Administrasi Pemerintahan negara di laut, manajemen penegakan hukum dan keamanan di laut dengan focus pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) dalam rangkai untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut serta perlindungan lingkungan.

C. KERANGKA PIKIR

Memperhatikan dasar hukum mengenai Sistem Administrasi Pemerintahan negara di laut dan/atau Pemerintah di wilayah perairan Indonesia dan manajemen penegakan hukum dan keamanan di laut dengan fokus pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard), sebagaimana yang termuat dalam BAB XVII Pasal 276 dan Pasal 277 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan BAB V Peraturan 15 Konvensi Internasional Tentang Solas 1974/Bab XI-2 ISPS Code 2002 diperlukan :

- a. Draft Rencanngan Peraturan Pemerintah Tentang pembentukan “**Institusi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia**”

sebagai Otoritas Nasional (Coastal State) yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan di laut.

- b. Draft Rancangan Pendirian ***Akademi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia (Republic of Indonesia Sea And Coast Guard Academi)*** untuk mendapatkan tenaga-tenaga ahli yang terampil dan profesional di bidang penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut, administrasi maritim serta manajemen pemerintahan Negara di Laut yang bertaraf internasional.
- c. *Draft Rencanangan Undang-Undang Republik Indonesia tentang pengaturan di bidang keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim yang sudah sangat mendesak keberadaannya dengan merivisi Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 LN.442 peninggalan H.B dalam rangka mengantisipasi Rivisi KUHP dan penyesuaian dengan Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982 serta Konvensi Internasional Tentang SOLAS 74/ STCW, ISM Code dan ISPS Code 2002 yang berkaitan dengan standar-standar keselamatan dan keamanan maritim internasional terbaru yang sudah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.*
- d. Draft amandemen Pasal 30 ayat (2) UUD 1945 agar Sistem Pemerintahan di Laut dengan fokus pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai RI yang ditetapkan sebagai Otoritas Nasional (Coastal State) yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan maritim serta perlindungan lingkungan maritim dapat ditempatkan pada konstitusi UUD 1945.

BAB II

GAMBARAN KEADAAN

A. Fakta Sejarah Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut dan Manajemen Penegakan Hukum dan Keamanan di laut (1821-1945)

Pada permulaan abad ke XIX telah terjadi peralihan kekuasaan pemerintahan di Nusantara dari Pemerintah Inggris (Gubernur Jenderal John Fendell) kepada Pemerintah Belanda (Gubernur Baron van der Capellen) dimana pada waktu itu keadaan armada kapal-kapal pemerintah Di Hindia Belanda (Nusantara) boleh dikatakan dalam keadaan yang sangat memprihatinkan karena kapal-kapalnya banyak yang rusak dan tenggelam sebagai akibat perang dengan Inggris dimana armada kapal Inggris dibawah pimpinan Laksamana Pellew dan Laksamana Light telah menyerang habis-habisan semua armada kapal Belanda di Nusantara.

Dalam upaya mengatasi pengamanan lalu lintas pelayaran diperairan Nusantara yang rawan terhadap pembajakan /perompakan, penyelundupan obat-obat bius seperti candu dan cocain/opium, penyelundupan senjata dan budak belian dan lain-lain, maka pemerintah HB telah mengambil langkah-langkah darurat dengan memobliser perahu-perahu milik pribumi sebanyak 34 perahu yang kemudian diberi mesin dan dipersenjatai untuk mengadakan patrol pengamanan disepanjang perairan pantai utara pulau Jawa terutama yang padat lalu lintas perdagangan sambil menunggu kedatangan kapal-kapal baru dari negeri Belanda.

Dengan bermodalkan 34 perahu milik pribumi tersebut, adalah merupakan titik awal diberlakukannya Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di laut Nusantara dengan dibentuknya institusi pemerintah di laut dengan nama Gouvernements Marine yang ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal HB Baron van der Capellen Nomor 2 stb.37 Tahun 1821. Gouvernements Marine (GM) ini dipimpin oleh seorang kepala dengan sebutan "Chef der Gouvernements Marine"(Kepala Pemerintah di Laut).

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Gouvernement Marine dilengkapi dengan armada kapal pemerintah yang dipersenjatai dan didukung dengan sarana dan prasarana lainnya seperti pangkalan-pangkalan, asrama punggahan, perkantoran dan lain-lain.

BAGIAN I

SUSUNAN DAN TUJUAN ARMADA KAPAL PEMERINTAH

A. Tugas Armada Pemerintah Dimasa Damai

Tugas Armada Kapal Pemerintah sebagaimana dimaksud Surat Keputusan Inspektur Kepala Dinas Pelayaran No. 135 Tahun 1931 dan Surat Keputusan Panglima Angkatan Laut No. Sch 233/1/6 Tahun 1931 adalah sebagai berikut:

1. Tugas Armada Pemerintah adalah:
 - a. Melaksanakan tugas pemerintahan dengan baik dan tegas, yang menurut suatu dasar ketentuan perlu dilaksanakan secara hemat dan tepat waktu oleh kapal-kapal armada pemerintah.
 - b. Melaksanakan pengangkutan para pegawai negeri, para perwira dan para petugas dalam dinas pemerintah maupun barang dan harta pemerintah.
 - c. Melaksanakan tugas kepolisian di perairan teritorial dan lingkungan maritim (penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut).
 - d. Melaksanakan tugas perambuan dan penerangan pantai serta hidrografi pelayaran sipil dan telekomunikasi pelayaran.
2. Armada Kapal Pemerintah berada dibawah lingkungan Dinas Pelayaran. Kepala Dinas adalah selaku Inspektur Kepala yang ditunjuk sebagai penanggung jawab terhadap ketertiban dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim di Daerah Laut Hindia Belanda.

3. Wakil Inspektur Kepala, para Inspektur Kepala Bagian dan para Inspektur dan Ajun Inspektur Pelayaran adalah pejabat-pejabat yang melakukan inspeksi terhadap Armada Kapal Pemerintah.
4. Pegawai Armada Kapal Pemerintah terdiri atas:
 - a. Para Nakhoda (Penguasa), seorang diantaranya didetaser pada Kantor Pusat Pelayaran, sedangkan seorang atau lebih dapat diperbantukan pada Direktur Pendidikan dan Keagamaan untuk memimpin Pendidikan Ilmu Pelayaran, para Perwira Tk I, Tk II, Tk III dan Tk IV. Jumlah personil disesuaikan dengan jumlah kapal yang berdinan.
 - b. Pegawai Armada Kapal Pemerintah yang sedang bertugas maupun untuk sementara tidak bertugas dapat didetaser pada kapal-kapal Perambuan dan Penerangan Pantai atau dipekerjakan pada cabang-cabang dinas lain, dengan menerima tunjangan menurut ketentuan-ketentuan yang berlaku. Sementara penempatan itu, pegawai-pegawai yang masih aktif berada diatas formasi korps kepegawaiannya.
 - c. Pegawai Armada Kapal Pemerintah digolongkan sebagai pegawai negeri sipil Hindia Belanda dan oleh karenanya harus tunduk pada peraturan-peraturan pegawai negeri sipil Armada Kapal Pemerintah, kecuali mereka yang terkena peraturan atau yang telah ada atau juga yang akan ditentukan kemudian.
5. Pelaut Armada Kapal Pemerintah terdiri dari: Personil/pelaut geladak kapal terdiri atas serang kabel, serang-serang, juru mudi, tukang-tukang kayu, jenang kapal, juru masak Tk I dan Tk II, panjerwalla, kasab-kasab, kelasi-kelasi dan pelayan-pelayan; Personil kamar mesin terdiri atas mandor mesin yang mengepalai tukang-tukan oli; Seluruh jasa armada kapal pemerintah dikerahkan untuk kepentingan Negara.
6. Kepala-Kepala Daerah seharusnya menggunakan kesempatan ini dengan hemat karena bagi mereka tersedia sebuah kapal yang ditempatkan di daerah masing-masing. Bila pada suatu waktu untuk

kepentingan Negara sebuah kapal harus disediakan untuk seorang pejabat yang lebih rendah, hal ini harus di jelaskan dalam surat perintah jalan oleh Kepala Daerah yang berwenang sehingga segala perintah dalam perjalanan benar-benar datang dari padanya. Untuk tiap perjalanan Nakhoda Penguasa kapal menerima instruksi yang menjelaskan tujuan perjalanannya.

7. Nakhoda Penguasa kapal pemerintah harus membuat laporan bulanan mengenai semua perjalanan yang dilakukan, tentang cara-cara melaksanakan tugas dan hasil-hasil perjalanan yang merupakan suatu ikhtisar tentang semua perjalanan yang telah dilakukan sebagai alat kontrol.
8. Para Nakhoda Penguasa Kapal Armada Pemerintah sebagaimana dimaksud Peraturan-peraturan dan Ketentuan-ketentuan mengenai Pelayaran No.115 LN 1882 yo No.399 LN 1911 Tentang Kepolisian di Laut, berwenang mengusut pelanggaran terhadap peraturan-peraturan mengenai pemasukan, pengeluaran dan pengangkutan barang-barang di laut kedalam negeri, mengangkut dan menyeberangkan barang-barang keluar negeri dengan wewenang untuk:
 - a. menyelidiki itu dengan sendirinya diperoleh wewenang untuk menahan kapal-kapal dan perahu-perahu yang dicurigai, dengan pengertian memerintahkan, memberhentikan perjalanan bila perlu memaksakan mereka berhenti dengan alat-alat yang ada untuk melakukan pemeriksaan;
 - b. Apabila dalam pemeriksaan dapat menyergap seseorang sedang melakukan pelanggaran, orang tersebut jika perlu ditahan dan dipindahkan ke kapal Armada Pemerintah untuk diserahkan kepada seorang pejabat Kejaksaan atau seorang pejabat Kepolisian;
 - c. Didalam keadaan luar biasa misalnya karena ditinggal si pelanggar, kapalnya dalam keadaan bahaya, kapalnya terpaksa harus ditunda untuk ditahan. Menurut keadaan bila terjadi sesuatu pelanggaran semacam itu oleh sebuah kapal asing, guna penyelesaiannya Nakhoda Penguasa Kapal Armada Pemerintah atau komandan

- sekoci dapat memerintahkan kapal yang bersangkutan meninggalkan perairan territorial;
- d. Para Nakhoda Penguasa yang bersangkutan dalam pada itu akan bertindak secara bijaksana dan tidak akan mengambil tindakan-tindakan yang dapat merugikan, bila persoalannya cukup dapat diselesaikan dengan berita acara;
 - e. Dalam menggunakan wewenang mereka hanya boleh bertindak bila:
 - 1) Pemasukan barang kedalam negeri atau pengeluaran barang keluar negeri dan pengangkutan barang di laut, keamanan Negara bias terancam ataupun dapat membahayakan kedudukan pemerintah;
 - 2) Karena suatu hal keuangan Negara dapat dirugikan ataupun karena tindakan-tindakan guna mencegah timbulnya penyakit menular pada manusia dan ternak.
9. Wewenang mempertahankan berlakunya peraturan tentang penangkapan ikan di pantai sebagaimana dimaksud Ketentuan Tentang Pelayaran No.157 LN 1916:
- a. Para Nakhoda Penguasa Kapal Armada Kapal Pemerintah berwenang mengusut pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan penangkapan ikan di sepanjang pantai, peraturan umum pengambilan mutiara, kulit tiram, teripang dan bunga karang baikpun peraturan berburu ikan paus.
 - b. Para Nakhoda Penguasa Armada Pemerintah berwenang mengusut pelanggaran terhadap peraturan larangan menyimpan candu, memiliki, mengadakan persediaannya, mengangkutnya, memasukan kedalam negeri dan mengirimkan keluar negeri menurut peraturan yang umum tentang apa yang dimaksud dengan "Candu atau tidak sah" dan lain sebagainya, tentang cocaine, bahan-bahan yang dapat dipakai sebagai pengganti morfin dan alat-alat penyuntik atau macam alat lainnya yang dipakai untuk memberikan suntikan di bawah kulit dengan marfin dan bahan bius lainnya.

- c. Para Nakhoda Penguasa berwenang untuk mengadakan pengusutan terhadap pelanggaran-pelanggaran pidana dalam lingkungan pelayaran sebagaimana dimaksud Peraturan dan Ketentuan Pelayaran No.262 LN. 1918 dan No.618 LN. 1919.

10. Pembajakan:

- a. Para Nakhoda Penguasa Kapal Armada Pemerintah harus memberikan perhatian lebih serius terhadap pencegahan pembajakan bila mereka mendapat perintah dari Inspektur Kepala Pelayaran atau bilamana mereka secara tertulis diminta kesediaannya oleh Kepala-Kepala Daerah atau Kepala Pemerintah setempat.
- b. Tindakan terhadap perompak-perompak laut dan kapal-kapal niaga yang mencurigakan harus selalu dirundingkan dahulu dengan Kepala Daerah dimana wilayahnya dan perairan yang berbatasan dilayari dan disesuaikan dengan nasehat-nasehat yang diberikan oleh mereka.
- c. Para Nakhoda Penguasa Kapal Armada Pemerintah akan minta keterangan-keternagan yang diperlukan tentang ketentuan-ketentuan yang ada dalam menghadapi perompak-perompak laut, tentang uang prime yang akan dihadiakan, bagaimana tindakan selanjutnya terhadap kapal-kapal yang ditahan dan terhadap orang-orang yang telah dibebaskan dari tawanan perompak-perompak dan sebagainya.
- d. Bila ada kejadian Nakhoda Penguasa Kapal Armada Pemerintah akan melaporkan kejadian yang diketahui secepatnya dengan mengkawatkan kepada Kepala Daerah yang bersangkutan dan kepada Inspektur Kepala Dinas Pelayaran Negara, beritanya kemudian akan dipertegas dengan laporan tertulis.
- e. Ketentuan-ketentuan tentang surat tanda pengenalan kebangsaan kapal dan surat pas pelayaran tahunan dimuat dalam Peraturan dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Pelayaran di Hindia Belanda.

11. Ketentuan Dinas Karantina dan Tentang Surat Kesehatan:

Ketentuan-ketentuan guna mencegah penularan penyakit-penyakit menular melalui lautan dimuat dalam Peraturan dan Ketentuan-ketentuan Pelayaran Diel B yang telah diberikan kepada kapal-kapal Armada Pemerintah.

B. Tugas Armada Pemerintah Dimasa Perang

1. Berdasarkan Surat Keputusan Raja Belanda tahun 1929 dimuat dalam Lembaran Negara Hindia Belanda (HB) 1939 Nomor 110 dimuat sebagai lampiran BAB G BAGIAN I ditentukan bahwa Armada Kapal Pemerintah dalam masa perang demikian pula dalam keadaan-keadaan lain yang menurut Gubernur Jenderal dipandang luar biasa, dipergunakan untuk melaksanakan dinas militer. Penunjukan seluruhnya atau sebahagian dari Armada Kapal Pemerintah dilakukan oleh Panglima Angkatan Laut setelah mendapat wewenang dari Gubernur Jenderal HB.

Berdasarkan atas Keputusan Raja tersebut, peraturan-peraturan lebih lanjut berkenan dengan tugas tentang dinas militer Armada Kapal Pemerintah sebagaimana dimuat dalam Lembaran Negara Hindia Belanda 1930 No.364, 1934 No.8 dan 1937 No.194 (Lihat Lampiran II BAB G ini tentang Pejabat dan Pegawai dalam Pasal 2 disebutkan: Dalam dinas yang sebenarnya para Nakhoda Penguasa, para perwira dan para ahli mesin kapal pangkatnya disamakan dengan para perwira Angkatan Laut sebagai tersebut dibawah ini:

- a. Nakhoda Penguasa pangkatnya sama dengan Letnan Laut klas I;
- b. Perwira I dan ahli mesin kapal kepala pangkatnya sama dengan Letnan Laut klas II;
- c. Perwira II dan III seta ahli mesin kapal II dan III pangkatnya disama dengan Laut klas III.

BAGIAN II

KETERANGAN MENGENAI DINAS-DINAS

1. Guna menjalankan tugas pemerintahan sipil sebaik-baiknya setiap pegawai di daerah masing-masing untuk keperluan dinas harus dapat bergerak.

Alat angkutan diatas air milik swasta yang dapat disewa, biasanya sangat kurang istimewa di luar Jawa.

Walaupun untuk keperluan diatas, Pemerintah telah mengadakan kontrak dengan perusahaan swasta untuk mengangkut khususnya para pegawai dan barang-barang milik Pemerintah, tetapi route pelayaran swasta adalah terbatas juga tempat-tempat yang disinggah tidak selalu mempunyai komunikasi yang baik.

Untuk angkutan ketempat yang tidak sering disinggahi kapal-kapal swasta tetapi harus didatangi karena sesuatu keperluan yang mendesak, maka dipergunakan alat-alat angkutan pemerintah.

2. Seluruh jasa kapal-kapal Armada Pemerintah dikerahkan untuk kepentingan Negara.

Kepala-Kepala Daerah seharusnya menggunakan kesempatan ini dengan hemat. Bagi mereka tersedia sebuah kapal yang ditempatkan di daerah masing-masing. Bila pada suatu waktu untuk kepentingan Negara, sebuah kapal harus disediakan untuk seorang pejabat lebih rendah, hal ini harus dijelaskan dalam surat perintah jalan oleh Kepala Daerah yang berwenang sehingga segala perintah dalam perjalanan dating dari padanya.

Untuk tiap perjalanan Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintah menerima instruksis yang menjelaskan tujuan perjalanan.

Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintah akan membuat laoran bulanan mengenai semua perjalanan yang telah dilakukan tentang cara-cara melaksanakan tugas dan hasil-hasil perjalanan sehingga sebagai control untuk didapat suatu ichktisar tentang semua perjalanan yang telah dilakukan.

Kapal-kapal yang tidak tersedia bagi seseorang pejabat lainnya ataupun sedang dalam keadaan reperasi pada waktu sedang bertugas, secara langsung berada dibawah perintah Inspektur Kepala Pelayaran.

3. Hanya dengan perintah secara tertulis oleh pejabat-pejabat yang berwenang para penumpang dan barang-barang dapat di angkut.

Dalam angkutan termasuk para pegawai sedang dalam perjalanan dinas dengan keluarga, pembantu dan bagasinya, barang-barang maupun harta dan bahan pangan milik pemerintah, dan lain sebagainya.

Menurut peraturan yang berlaku, selama ruang dalam kapal mengizinkan, adalah tugas Nakhoda Penguasa Kapal untuk memberi tempat menginap dan makan kepada para penumpang secukupnya, dan untuk menyampaikan barang muatan ke tempat tujuan sebaik-baiknya.

Orang swasta hanya dapat ikut serta, apabila hal ini tidak akan merugikan kepentingan pelayaran swasta, dan hanya mungkin setelah kepala daerah yang berwenang menyampaikan suatu permintaan kepada nakhoda (penguasa) kapal yang selalu akan memberi persetujuannya.

Dalam hal ini perlu diperhatikan pasal 34 ayat 1 dan 2 (c) dari persetujuan yang telah dibuat oleh pemerintah dengan pelayaran K.P.M. untuk jangka waktu 1931 s/d 1945 tentang mengadakan pelayaran rutin di wilayah Hindia-Belanda, dan tentang pengangkutan pegawai negeri dalam perjalanan dinas, hewan-hewan, barang-barang dan harta milik pemerintah.

Dalam surat permintaan pasasi yang diajukan untuk disetujui, perlu diberi penjelasan tentang penggolongan penumpang dalam kelas-kelas ruang kapal, maupun keterangan penumpang-penumpang yang mana sedang melakukan perjalanan dinas. Dalam hal perjalanan dinas, pejabat yang mengajukan permintaan pasasi bagi pegawainya bertanggung-jawab atas pembayaran biaya seperti tercantum dalam pasal ini pada ayat sebelum yang terakhir.

Juga kepada penumpang bukan pegawai negeri dalam perjalanan dinas diberi makan menurut ketentuan-ketentuan dalam peraturan permakan di kapal. Untuk ini mereka harus membayar menurut tarif yang telah ditentukan dalam peraturan. Seorang penumpang dalam perjalanan untuk tugas Negara mendapat makan (menurut peraturan senilai dengan ransum pelaut rendahan) yang akan diperhitungkan biayanya oleh nakhoda penguasa kapal dengan harga menurut tarif.

Jumlah uang makan yang diperhitungkan bagi golongan swasta harus dilunasi terlebih dahulu diatas kapal sebelum berangkat, dan untuk ini diberikan sehelai kwitansi yang ditanda tangani oleh atau atas nama nakhoda penguasa kapal. Jikalau seorang penumpang tidak dapat memenuhi pembayaran yang dipungut diatas kapal, maka nakhoda penguasa kapal akan berurusan dengan pejabat yang berwenang.

4. Barang swasta dapat diangkut dengan kapal armada pemerintah apabila tidak ada kesempatan lain, bila masih ada tempat di ruang kapal, dan pula bila barang-barang tersebut tidak mengganggu kepentingan dinas ataupun tidak menghambat perjalanan kapal.

Nakhoda (penguasa) kapal mengambil keputusan dalam hal ini, dan ia tidak dapat dipertanggung-jawabkan atas keselamatan barang-barang tersebut.

5. Para nakhoda (penguasa-penguasa) kapal armada pemerintah dan semua bawahannya, bila diperintahkan, berwenang mengusut pelanggaran terhadap peraturan-peraturan mengenai pemasukan, pengeluaran dan

pengangkutan barang-barang di laut kedalam negeri. Mengangkut dan menyeberangkan barang-barang keluar negeri (Lembaran Negara 1882 No. 115 juncto L.N. 1911 No. 399, lihat “Kepolisian di lautan” hal. 788 “Verordeningen en Bepalingen” (Peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan) mengenai pelayaran di Hindia Belanda).

Dengan wewenang untuk menyelidiki itu dengan sendirinya diperoleh wewenang untuk menahan kapal-kapal dan perahu-perahu yang dicurigai, dengan pengertian memerintahkannya menghentikan perjalanan bila perlu memaksakan mereka berhenti dengan alat-alat yang ada, untuk melakukan pemeriksaan.

Apabila dalam pemeriksaan dapat menyergap seseorang sedang melakukan pelanggaran, orang tersebut jika perlu dapat ditahan dan dipindahkan ke kapal armada pemerintah untuk diserahkan kepada seorang pejabat kejaksaan atau seorang pejabat kepolisian. Dalam keadaan luar biasa, misalnya bila karena ditinggalkan si pelanggar, kapalnya berada dalam keadaan bahaya, kapal terpaksa harus ditunda untuk ditahan.

Menurut keadaan, bila terjadi sesuatu pelanggaran semacam itu oleh sebuah kapal asing, guna penyelesaiannya nakhoda penguasa kapal armada pemerintah (c.q. nakhoda sekoci) dapat memeritahkan kapal yang bersangkutan meninggalkan perairan teritorial.

Para perwira yang bersangkutan dalam pada itu akan bertindak secara bijaksana dan tidak akan mengambil tindakan-tindakan yang dapat merugikan, bila persoalannya cukup dapat diselesaikan dengan berita acara.

Dalam menggunakan wewenang mereka hanya boleh bertindak, bila:

- a. Karena pemasukan barang kedalam negeri, pengeluaran barang keluar negeri dan pengangkutan di laut. Keamanan Negara bisa terancam ataupun dapat membahayakan kedudukan pemerintah Belanda;

- b. Karena sesuatu hal keuangan Negara dapat dirugikan, ataupun karena tindakan-tindakan guna mencegah timbulnya penyakit menular pada manusia dan ternak.
6. Para nakhoda penguasa armada pemerintah dan bawahannya setelah menerima perintah, berwenang mengusut pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan penangkapan ikan di sepanjang pantai, peraturan umum pengambilan mutiara, kulit tiram, tripang dan bunga karang, baikpun peraturan berburu ikan paus (lihat “Peraturan dan Ketentuan” mengenai pelayaran di Hindia-Belanda hal. 448 s/d 504).

Kecuali dalam keadaan yang luar biasa para nakhoda penguasa kapal hanya akan menggunakan wewenangnya, bila mereka diberi instruksi khusus.

Para nakhoda penguasa perlu memperhatikan instruksi yang dimuat dalam L.N. 1916 No. 157 (“Peraturan dan Ketentuan mengenai pelayaran” hal. 498).

7. Para nakhoda penguasa armada pemerintah dengan bawahannya setelah menerima perintah, berwenang mengusut pelanggaran terhadap peraturan larangan menyimpan candu, memilikinya, mengadakan persediannya, mengangkutnya, memasukkannya ke dalam negeri dan mengirimkannya ke luar negeri menurut peraturan yang umum tentang apa yang dimaksud dengan “candu” atau “tidak sah” dan lain sebagainya, tentang cocaine dan a- dan b- cocaine, bahan-bahan lain yang dapat dipakai sebagai pengganti morfin dan alat-alat penyuntik atau macam alat lainnya yang dipakai untuk memberikan suntikan dibawah kulit dengan morfin dan bahan bius lainnya.

Mereka berwenang pula melakukan penggeledakan di rumah-rumah seperti diterangkan dalam pasal 1 peraturan 20 Agustus 1865 (LN. No. 84), dilengkapi dengan L.N. 1874 No. 201: 1876 No. 262 dan 1918 No. 35, bila akan dipergunakannya untuk mengusut pelanggaran-pelanggaran seperti yang dimaksud dalam kalimat yang terdahulu.

Untuk pengusutan tersebut dapat dipergunakan pasal 2, 3 dan 4 L.N. 1865 No. 84 (lihat “Kepolisian di Laut” dan “Ketentuan tentang pengeledahan rumah” hal. 788-789 dari “Peraturan dan Ketentuan Pelayaran”).

8. Nakhoda penguasa armada pemerintah maupun bawahannya setelah menerima perintah, berwenang mengadakan pengusutan terhadap peristiwa-peristiwa pidana dalam lingkungan Pelayaran (L.N. 1918 No. 262 dan L.N. 1919 No. 618) (lihat “Lingkungan Pelayaran” hal. 786 “Peraturan dan Ketentuan Pelayaran”).

BAGIAN III

INSTRUKSI UNTUK PARA NAHKODA PENGUASA

A. Penugasan Dan Perlengkapan Penerimaan Komando

1. Bagaimana Cara Penugasan:
 - a. Penugasan sebuah kapal Armada Pemerintah biasanya dilaksanakan di Penataran Angkatan Laut (PAL) Surabaya dengan peraturan tersebut di bawah ini, sedang penugasan di tempat lain selalu akan diberikan perintah yang perlu mengenai tindakan-tindakan yang harus ditempuh.
 - b. Penyerahan kapal kepada Nahkoda Penguasa pada penugasan di Surabaya, dilakukan oleh Nahkoda Penguasa kapal asrama Armada Pemerintah di Surabaya.
 - c. Saat penugasan ditentukan oleh Inspektur Kepala: jika akan dilaksanakan di PAL, maka penugasan ditentukan oleh Kepala Dinas termaksud dengan perundingan Direktur PAL, Nahkoda Penguasa yang akan bertugas dan Nahkoda Penguasa kapal asrama.
 - d. Nahkoda Penguasa yang akan bertugas mengambil alih kapal itu dan melaporkan secara tertulis tentang hal ini kepada Inspektur Kepala.

2. Daftar Induk Keterangan Kapal:

- a. Pada penugasan sebuah kapal kepada Nahkoda Penguasa yang akan bertugas diberi sebuah daftar induk yang berisi keterangan-keterangan yang terpenting dari kapalnya dan serangkaian gambar-gambar yang lengkap, surat ukur kapal, daftar perlengkapan, daftar cadangan bagian-bagian mesin dan surat-surat lainnya, yang satu dan yang lain sesuai dengan instruksi ini.
- b. Dalam daftar induk itu dicantumkan keterangan-keterangan yang terpenting tentang hal bentuk, susunan, perlengkapan dan sifat-sifat kapal yang bersangkutan; yang sangat penting ialah untuk selalu memelihara daftar induk itu secara teliti serta apa yang tercantum didalamnya dapat dipercaya sepenuhnya.
- c. Tiap-tiap perubahan dari tata-susunan, tolakbara dan sifat-sifat keseimbangannya, supaya dicatat dengan teliti pada halaman daftar induk yang sudah tersedia untuk keperluan itu, pun pula tiap-tiap perubahan dalam perlengkapan kapal (a.l. sekoci-sekoci, alat-alat jangkar dan pemuatan, alat-alat kemarau, pemadam kebakaran, perhubungan dan penolong dan sebagainya) harus dicatat dengan seksama.

Perbaikan-perbaikan terpenting yang telah dijalankan, dicantumkan juga dalam catatan itu, maupun pemeliharaan berkala yang terpenting dari kapal atau bagian-bagian kapal (misalnya: pembersihan keseluruhan dan pengecatan ruangan batu bara, percobaan alat-alat pemuatan pemasangan poros baling-baling, pemerasan tangki-tangki air dan bahan bakar, mengangkat kemudi dan sebagainya).

- d. Supaya ada keseragaman yang diperlukan dalam pemeliharaan catatan tersebut di atas, yang biasanya dilakukan oleh Nahkoda Penguasa, maka tiap-tiap tambahan atau perubahanyang akan diambil sebelum dimasukkan ke dalam devies (catatan) itu, dimintakan pertimbangan kepada Inspektur Kepala lebih dahulu

dan ia menentukan sampai mana usulan perubahan – c.q. tambahan dapat dijalankan, devies di Kantor Pusat Jawatan Pelayaran dikerjakan disana, sedang Inspektur Kepala memberitahukan perubahan-perubahan yang akan diadakan itu kepada Direktur PAL, agar supaya exemplaar ketiga yang ada padanya dikerjakan. Pengusulan termaksud diteruskan juga oleh Nahkoda Penguasa kepada Inspektur Kepala tiap-tiap ada reparasi; Jika perbaikan-perbaikan yang telah dilakukan dianggap tidak begitu penting untuk dimasukkan dalam devies, maka pengusulan semacam itu tidak perlu diajukan.

- e. Tiap tahun dalam bulan Desember semua keterangan kapal dalam devies itu dicocokkan secara teliti dengan keadaan. Apabila keterangan termaksud menyimpang dari kenyataan kalau apabila diketemukan hal-hal yang istimewa tentang kapal itu, yang tidak dimasukkan dalam devies, tetapi dianggap berguna untuk dicantumkan, maka segera pengusulan perubahan c.q. tambahan, diajukan kepada Inspektur Kepala, sebagaimana yang diuraikan tersebut di atas.
- f. Perubahan-perubahan dalam tata susunan dari dan/atau perbaikan-perbaikan besar pada kapal-kapal yang sedang diperbaiki di PAL, dimasukkan oleh Nahkoda Penguasa kapal asrama dalam devies itu, yang kemudian bertindak sebagaimana tercantum dalam huruf d tersebut diatas.

3. Perbedaan pendapat dalam persiapan kapal:

- a. Jika kapal itu mulai akan bertugas, ruangan bahan bakar dan air diisi, barang-barang lepas dan tetap ditempatkan pada tempatnya di kapal, tenda-tenda dibongkar dan bagian-bagian cadangan yang besar dari pesawat-pesawat dan baling-baling cadangan dibawa ke kapal untuk disimpan ditempatnya masing-masing.

b. Jika ada sesuatu yang terjadi sehubungan dengan perlengkapan atau persiapan kapal itu, sehingga membawa perbedaan pendapat dengan Direktur PAL, dan apabila perbedaan pendapat itu bersifat tetap, hendaknya Nahkoda Penguasa yang menerima tugas atau Nahkoda Penguasa kapal asrama memberitahukan kepada Inspektur Kepala.

4. Penerimaan Barang-barang Inventaris, bahan makanan dan sebagainya:

Nahkoda Penguasa yang menerima tugas, c.q. Komandan Kapal asrama memberi perintah yang perlu untuk menerima barang-barang inventaris pada waktu yang telah ditentukan, jika perlu dengan perundingan Direktur PAL dan mengatur semua yang berhubungan dengan penerimaan bahan makanan, keuangan, pakaian, peta laut dan sebagainya.

5. Penyerahan Barang-barang Inventaris Dan Sebagainya Dari Suatu Kapal yang Habis Bertugas Bersamaan Kepada Kapal Yang Akan Bertugas:

a. Jika bersamaan dengan adanya sebuah kapal lain yang habis bertugas, maka ditentukan tersendiri barang-barang inventaris mana dari kapal itu semua atau sebagian yang akan dipindahkan ke kapal yang akan bertugas dan barang-barang inventaris mana dari pengambilan gudang yang akan diterimakan kepada kapal itu. Mengenai buku pengaturan dan surat-surat berharga yang tertera dalam instruksi ini dijalankan seperti yang tersebut di dalamnya.

b. Sekoci-sekoci, pedoman-pedoman yang dipasang tetap, barang inventaris, untuk sebuah kapal yang mempunyai ukuran atau bentuk tertentu, jangkar dan rantai, barang-barang bagian kecil dari meriam, alat-alat nautis, pesawat radio tidak akan sekali-kali dipindahkan ke kapal lain tanpa pemberian kuasa dari Inspektur Kepala, jika perlu setelah dirundingkan dengan Direktur PAL.

- c. Barang-barang yang dipindahkan biasanya dicoret dalam buku inventaris dan dimasukkan dalam buku harian pengeluaran dan penerimaan tanpa dipertanggung-jawabkan secara administratif.
 - d. Pemindahan barang-barang sudah dapat dimulai sebelum tanggal pembebasan tugas kapal lama dan penugasan kapal baru dan secepat mungkin harus diselesaikan sesudah tanggal itu, penjagaan barang-barang di kapal yang tidak bertugas dilakukan oleh Nahkoda Penguasa yang menerima tugas c.q. Nahkoda Penguasa kapal asrama dan tetap menjadi tanggung-jawab dari padanya.
 - e. Agar supaya jalannya pertukaran dari kapal yang habis bertugas dengan kapal yang akan bertugas dipercepat, sedapat mungkin sebelum kapal yang habis bertugas sampai di Surabaya, dalam kemungkinan, bahwa barang-barang inventaris dari kapal yang satu sebagian atau semuanya pindah ke kapal yang lain, tetapi dalam segala hal secepat mungkin, permintaan tambahan barang-barang atas nama kapal yang akan bertugas harus di daftar dan diajukan menurut daftar inventaris yang telah ditetapkan berhubung dengan sisa-sisa barang yang ada di kapal, sehingga sesampainya kapal itu di PAL Surabaya, barang-barang tambahan yang diminta telah dapat disiapkan.
6. Cara Mempersiapkan Kapal, Pekerjaan Pada Badan Kapal, Alat-alat Sebagainya:
- a. Nahkoda Penguasa yang menerima tugas sedapat mungkin mempercepat persiapan kapal dan untuk ini, jika diperlukan dibantu oleh Nahkoda Penguasa kapal asrama dan PAL.
 - b. Untuk pekerjaan memperlengkapi sebuah kapal yang membutuhkan keahlian, jika diperlukan dan diinginkan, Nahkoda Penguasa yang bertugas melalui Nahkoda Penguasa kapal asrama dapat minta pertolongan kepada Kepala perbekalan kapal, yang memberi petunjuk-petunjuk dan memimpin pengedokan kapal dan

sebagainya dan jika diperlukan menarik kapal ke dan dari kolam, memindahkan kapal ke tempat lain dan menambatnya di daerah perairan dan dok-dok dalam lingkungan PAL. Untuk pekerjaan tersebut Nahkoda Penguasa yang bertugas menyediakan perwira-perwira dan orang-orangnya yang diperlukan dan mereka mentaati perintah dan petunjuk Kepala Perbekalan itu.

7. Cara Bagaimana Mengambil Alih Komando:

- a. Pengambilan alih Komando sebuah kapal dari Armada Pemerintah dilakukan atas perintah Inspektur Kepala, pada suatu hari yang telah ditentukan atas rundingan Nahkoda Penguasa dan penggantinya.
- b. Nahkoda Penguasa kapal yang diganti dan yang telah menggantikan, memberi laporan tertulis kepada Inspektur Kepala mengenai serah terima komando dan kepada pejabat, kepada siapa kapal itu diperbantukan.
- c. Untuk mengetahui keterangan-keterangan dari yang digantikan, lihat Bab G pasal 38 Keputusan Komandan Angkatan Laut No.Sch 233/1/3 Tahun 1931 Tentang Militerisasi Armada Pemerintah.

B. PENYERAHAN KOMANDO PEMBEBASAN TUGAS

1. Mengenai Kebersihannya Sewaktu-waktu Kapal Dapat Diserahkan Kepada Penggantinya:

Nahkoda Penguasa harus menjaga, supaya kapalnya selalu dalam keadaan demikian, sehingga mengenai kebersihannya dengan memperhatikan keadaannya, dapat diserahkan kepada orang penggantinya.

2. Menutup Administrasi Pada Penyerahan Komando:
 - a. Pada penyerahan komando, pimpinan menyerahkan pekerjaan administrasi yang telah ditutup rapih kepada penggantinya, sekiranya tidak dikirimkan dan kepadanya diserahkan pula, instruksi-instruksi, perintah rahasia, surat-surat arsip, dan sebagainya.
 - b. Selanjutnya ia memberikan semua keterangan yang diinginkan mengenai kapalnya, pangkalan (stasiun) dan daerah pelayarannya.
3. Dimana Dilaksanakan Pembebasan Tugas:
 - a. Pembebasan tugas kapal Armada Pemerintah biasanya dilaksanakan di PAL, Surabaya. Tersebut dibawah ini adalah peraturannya, sedang jika ini terjadi di tempat lain, maka akan diberikan perintah yang diperlukan mengenai tata cara yang harus digunakan.
 - b. Lihat selanjutnya H.P.A.P. Bab G pasal 39.
4. Dalam Keadaan Apa Kapal Dibebaskan Dari Tugas:
 - a. Jika mengenai hal ini tiada ketentuan lain, maka kapal seharusnya dibebaskan dari tugas dalam keadaan berikut.
 - b. Tali temali dilepaskan dan diikat menjadi satu dalam bungkus-bungkus. Tiap-tiap bungkus diberi sepotong kayu, dimana ditulis jumlah isinya dan tempatnya.
 - c. Alat untuk melayani jangkar (spil), Derek (lieren), tempat meriam dan roda pengemudi setelah diawetkan (geconserveerd) ditutup dengan kain terpal.
 - d. Tenda-tenda hujan (diatas) kapal yang tidak dilengkapi dengan tenda tetap, harus dibongkar, jika perlu ditutupi dengan tikar.

- e. Pintu-pintu bagian bawah kapal yang tiada tutupnya atau kap, supaya ditutup dengan kain terpal (presennings).
 - f. Selanjutnya semua bagian kapal dipompa lensa dan dibersihkan. Barang inventaris dan sekoci-sekoci ringan beserta barang-barangnya yang lepas, oleh awak kapal dibawa ke ruangan dan ke tempat simpanan yang telah ditentukan untuk itu. Jika kapla terus-menerus berada dibawah pengawasan Nahkoda Penguasa kapal asrama, maka dapat ditentukan bahwa barang inventaris tetap tinggal di tempat simpanan dengan memberikan kunci-kuncinya kepada Nahkoda Penguasa tersebut.
 - g. Membawa jangkar, rantai dan sisa batu bara ke darat, jika perlu sedapat mungkin dikerjakan oleh awak kapal sendiri.
 - h. Pesawat-pesawat tetap terpasang pada tempatnya, tetapi sebelumnya harus dibersihkan dan diawetkan.
5. Penyerahan Kapal Kepada Nahkoda Penguasa Kapal Asrama:
- a. Nahkoda Penguasa kapal asrama mengambil alih kapal seluruhnya dari Nahkoda Penguasa yang bebas tugas, baik badan kapal dan alat-alat kerja sepertinya perlengkapan, kayu bulat dan sekoci, sisa barang inventaris, menurut tanggal penutupan dalam buku harian kapal dan buku harian kamar mesin dari kapal yang dibebaskan tugas dan daftar barang-barang yang dihapuskan (afgekeurd) dan harus tetap disimpan, untuk penukaran atau untuk tujuan lain; lagi pula semua barang-barang lepas dan tetap.
 - b. Penyerahan tersebut dilaporkan secara tertulis kepada Inspektur Kepala dengan pemberitahuan kepada Direktur PAL.
6. Penyerahan Surat-surat Arsip Pada Waktu Kapal Dibebaskan Tugas dan Pada Perubahan Stasiun atau Kapal Stasiun:

- a. Pada waktu kapal dibebaskan dari tugas atau perubahan stasiun atau kapal stasiun, surat-surat (arsip), supaya dikerjakan khusus, seperti apa yang disebut dibawah ini, satu dan lain hal harus dipersiapkan dengan teliti lebih dahulu.
- b. Surat-surat berharga yang ada di kapal yang tidak bertugas lagi tidak khusus disimpan dalam almari, laci dan sebagainya, tetapi disusun menurut ikhtisar di atas meja, tempat tidur kapal, papan almari dan sebagainya, dalam kamar duduk dan kamar tidur Nahkoda Penguasa yang kemudian di kunci. Harus dijaga agar surat-surat itu tidak menjadi basah atau lembab oleh kebocoran, air masuk atau keringat (dari geladak) atau rusak oleh serangga, dalam hal ini Nahkoda Penguasa harus mengawasi dengan teratur sewaktu mengadakan dinas pengawetan. Diantara surat-surat harus ditaruh naphtaline dan akar wangi. Jika sebuah kapal diperbaiki selama dalam waktu diawetkan, maka surat-surat tersebut sementara disimpan di tempat lain.
- c. Penyerahan surat-surat tersebut pada No. 11, 12, 13, 29, dan 38 disertai dengan sepucuk surat resi yang ditempelkan di dalam buku jaga perwira, pada surat resi harus dicantumkan perincian yang teliti dari pada surat-surat yang diserahkan.
- d. Jika sebuah kapal dalam pengawetan telah dinyatakan dengan pasti akan ditarik dari kekuatan A.P. maka semua surat berharga yang masih tersimpan dalam tata usaha kapal, dikirim ke Kantor Pusat Pelayaran, dibawah daftar inventaris, dimana ini disana dimasukkan dalam arsipnya c.q. dimusnahkan.
- e. Pada penyerahan Komando surat-surat berharga tersebut pada No. 22 dan 45 oleh para Nahkoda Penguasa diserahkan dengan surat resi, surat resi ini ditanda tangani untuk keperluan serah terima, dikirimkan kepada Kantor Pusat Pelayaran. Pada surat resi, surat-

surat berharga yang sangat rahasia tersebut harus dicantumkan secara terperinci.

BAGIAN IV

KETENTUAN DI LAUT

1. Memasang Bendera Menaikkan Tanda Isyarat Nama:
 - a. Kalau sebuah kapal Armada Pemerintah berlayar dekat daratan atau kapal-kapal, benderanya dipasang.
 - b. Jika berpasasan dengan kapal-kapal Armada Pemerintah lainnya, baik di laut, maupun dalam perairan pelabuhan diperlihatkan tanda isyarat nama untuk saling mengenal.
 - c. Jika berpasasan di laut dengan sebuah kapal perang Nahkoda Penguasa/Komandan memperlihatkan lebih dahulu tanda isyarat nama, yang semestinya oleh kapal-kapal perang itu harus disambut kembali dengan jalan yang sama.
 - d. Saling memperlihatkan tanda isyarat nama harus dilaksanakan dengan cara seperti yang tercantum dalam buku isyarat Internasional.
2. Komando-komando Kemudi:

Nahkoda Penguasa/Komandan menjaga, supaya kalau mesin sedang digunakan, tidak ada komando-komando kemudi lain dilaksanakan selain dari pada (Stuurboord) kanan dan kiri (Bakboord) atau juga dalam bahasa Melayu, menunjuk arahnya kemana roda kemudi dan klik kemudi harus diputar.
3. Pengamatan:
 - a. Ia menyuruh mengadakan pengamatan yang dapat berguna untuk pelayaran laut dan pengetahuan ilmiah (perbandingkan pasal 106 alinea ke 1).

- b. Tiap-tiap perwira supaya mempunyai alat-alat cermin (spiegelinstrument), berguna untuk melakukan pengamatan yang umum terjadi dan sebuah teropong lapangan (binocle).

4. Melihat Kapal Udara:

Kalau kapal yang sedang berlayar melihat kapal udara, diadakan pencatatan dalam buku harian yang menyebutkan waktu, tempat (posisi) kapal, type pesawat udara, warna, arah laju kapal udara dan jarak perkiraan dari kapal dan sedapat mungkin huruf dan/atau nomor.

5. Buku Jaga, Buku Harian, Buku Perintah:

- a. Untuk mengisi buku jaga, mengerjakan buku harian dan mengisi buku perintah, lihat pasal 83A.
- b. Dalam perubahan-perubahan arah yang penting, termasuk pengamatan atau baringan-baringan supaya dicatat dalam buku harian kapal.
- c. Jika kapal berlayar dekat daratan atau di perairan yang sempit, dimana sering kali diadakan perubahan arah maka untuk buku harian kapal cukup dengan mengisi waktu, saat mana dilewati tempat-tempat yang diketahui (disebut) c.q. dengan menyebutkan baringan-baringan penelitian pada arah itu.
- d. Buku jaga kamar mesin, supaya menunjukkan selain yang sudah ditetapkan mengenai hal itu dalam pasal 83A, alinea ke 4, juga dengan teliti detik-detik waktu menghidupkan dan mematikan mesin-mesin (motor-motor), dan menambah atau mengurangi kecepatan, serta semuanya yang perlu dilaporkan yang berhubungan dengan bekerjanya baik ketel-ketel, mesin-mesin (motor-motor) dan mesin-mesin pembantu.

- e. Dalam mengisi buku jaga dan buku harian terutama diterangkan dengan teliti keadaan waktu menyerahkan penjagaan; penggantinya wajib memeriksa ini segera sesudah mulai jaga.
6. Laporan Tentang Hal-hal yang Istimewa Mengenai Perambuan dan Penerangan Pantai yang Menarik Perhatian:
 - a. Kalau oleh para Nahkoda Penguasa/Komandan diketahui ada keanehan atau yang tidak teratur mengenai perambuan dan penerangan pantai, mereka melaporkan secepat mungkin setelah masuk pelabuhan dengan surat tersendiri kepada Inspektur Kepala sedang juga superintendent yang bersangkutan diberitahukan secepat mungkin secara tertulis.
 - b. Kalau pengetahuan dari penyimpangan-penyimpangan yang menarik perhatian dianggap langsung penting untuk pelayaran, maka mereka akan juga memberitahukan hal ini kepada Inspektur Kepala tersebut di atas langsung dengan telegram.
 - c. Dengan tidak mengurangi yang tersebut di atas, maka selalu akan harus dengan teliti diberitahukan dengan surat seruan dalam rubrik "Berita Penting" mengenai keanehan yang dilihat (perbandingan pasal 134).
 - d. Lihat juga H.P.A.P. (Himpunan Peraturan-peraturan Armada Pemerintah), Bab Aa, pasal 39 dan 40 Surat Keputusan Inspektur Kepala No.135 Tahun 1931.
 7. Kerusakan, Kandas:
 - a. Kalau sebuah kapal Armada Pemerintah mengalami kerusakan, baik kandas maupun oleh sesuatu sebab lain yang berhubungan dengan navigasi Nahkoda Penguasa akan melaporkan tentang hal ini kepada Inspektur Kepala dan pada laporan itu dilampirkan turunan dari buku harian kapal melampaui sedikit-dikitnya 3 penjagaan sebelum sampai 3 penjagaan sesudah peristiwa itu dan di dalam mana tercantum selain penentuan posisi terakhir yang telah disusun dan diperbaiki, juga

baringan-baringan yang telah di ambil dan keterangan-keterangan lain-lainnya, dengan pengertian, bahwa penentuan posisi yang sesungguhnya tanpa ragu-ragu (c.q. dengan keragu-raguan yang sekecil mungkin) dapat direkonstruir pada peta laut, disamping itu kecuali kalau ini tidak dapat dilepaskan, peta laut yang dipakai, turut dikirimkan tanpa ada perubahan sesuatu di dalam konstruksi yang ada.

- b. Kalau kerusakan ini terjadi pada badan kapal di dalam air, maka dengan menguraikan kerusakan itu secara teliti, juga diberitahukan, alat-alat apa yang digunakan untuk menentukan kerusakan itu.
- c. Kalau sebuah kapal kandas atau menyinggung tanah tanpa terjadi kerusakan karena itu, maka mengenai ini akan harus juga dilaporkan dengan melampirkan turunan dari buku harian kapal dan peta laut yang dipakai seperti termaksud di atas, bersama ini supaya diberitahukan lagi, alat-alat mana yang digunakan untuk menentukan, bahwa tidak ada kerusakan yang dialami.
- d. Isi dari pada alinea tersebut terdahulu tidak dapat dipakai, kalau terjadinya kandas dalam teluk, sungai atau muara, dimana tak ada sama sekali kemungkinan untuk menyebabkan kerusakan pada kapal, misalnya digundukan (pasir lunak atau lumpur sungai). Mengenai kandas dengan jalan ini kiranya selalu dicantumkan pula dalam laporan menjalankan tugas dinas.

8. Tindakan-tindakan yang Diambil Pada Waktu Mendapat Kerusakan di Laut:

- a. Kalau sebuah kapal Armada Pemerintah menabrak atau ditabrak tengah-tengahnya, merusak atau dirusak, segera dibuat sebuah proses-verbal dari peristiwa itu oleh orang-orang mungkin termasuk Nahkoda Penguasa yang hadir pada kejadian itu. Proses-verbal ini, oleh Nahkoda Penguasa ditanda tangani sebagai tanda diketahui, kalau ia

tidak turut menyusunnya, sedapat mungkin disampaikan kepada Nahkoda Penguasa kapal yang lainnya untuk ditanda tangani.

- b. Kerusakan pada alat-alat air juga dibuatkan proses-verbal.
- c. Proses-verbal tidak boleh berisi, selain pemberitahuan yang teliti tentang hal tempat, waktu dan semua keadaan yang berhubungan dengan tabrakan itu, besarnya kerusakan dan perkiraan ongkos-ongkos perbaikan sedapat mungkin untuk kedua belah pihak.
- d. Proses-verbal dikirim secepat dapat dikerjakan kepada Inspektur Kepala.

9. Laporan Kecelakaan Pekerjaan Pelayaran:

Kalau kapal dapat kerusakan lain dari yang dimaksud dalam nomor 7 dan 8, misalnya: kalau sebagian dari perlengkapannya hilang atau jika di kapal telah terjadi kecelakaan yang ada hubungannya dengan dinas di kapal (yang dinamakan kecelakaan dalam pekerjaan) misalnya: kecelakaan pada waktu mengoper atau membongkar barang-barang, jatuhnya seorang penumpang ke dalam laut dan sebagainya, maka hal itu dilaporkan kepada Inspektur Kepala dengan surat tersendiri.

10. Laporan Kalau Menyaksikan Bencana Dalam Pelayaran:

Kalau sebuah kapal Armada Pemerintah menyaksikan suatu bencana dalam pelayaran (dalam arti suatu kecelakaan yang menimpa sebuah kapal sehingga kapal itu musnah atau boleh jadi dapat musnah) maka mengenai ini secepat mungkin mengirimkan laporan lengkap dan teliti kepada Inspektur Kepala; bencana dalam pelayaran dari kapal-kapal yang digerakkan khusus dengan alat-alat pengayuh panjang (riemen), pengayuh pendek (pagaaien) atau galar tidak termasuk.

11. Laporan Kalau Ada Penumpang-penumpang Kapal Yang Mengalami Kecelakaan Berada di Kapal:

Kalau ada sebuah kapal Armada Pemerintah mempunyai penumpang bukan dari kapal Armada Pemerintah atau dari Perambuan dan Penerangan Pantai kapal yang mengalami bencana yang telah ditentukan dalam nomor 8, segera tentang hal ini diberitahukan kepada syahbandar (yang sedang berdinias) pelabuhan pertama yang disinggahi setelah menolong penumpang-penumpang itu.

12. Laporan Bencana-bencana Pelayaran:

Kalau sebuah kapal Armada Pemerintah mengalami bencana atau di kapal ada terjadi kecelakaan dalam pelayaran, maka tentang hal ini, disamping laporan-laporan yang dikemukakan dalam pasal sebelumnya, secepat mungkin diberitahukan kepada syahbandar (yang sedang berdinias) dipangkalannya. Dengan cara yang sama akan dilaksanakan kalau sedang menyaksikan atau juga menyebabkan bencana dalam pelayaran dan begitu pula, kalau ada penumpang kapal berasal dari kapal yang mengalami bencana. Sebuah kapal yang mengalami bencana atau yang menyebabkan bencana dalam pelayaran, tidak diperkenankan ke luar dari pelabuhan, sebelum pemeriksaan sementara diakhiri, kecuali seizin pejabat yang memeriksa.

Penyelidikan mengenai kapal-kapal Armada Pemerintah yang mengalami bencana dalam pelayaran dapat diserahkan kepada Mahkamah Pelayaran (perbandingkan buku “Undang-undang dan Ketetapan-ketetapan tentang hal pelayaran di Hindia-Belanda” Bagian pertama pasal 25 dan 26 halaman 98a, 98b, dan 99).

13. Penghancuran Kerangka Kapal:

a. Kalau di laut dijumpai sebuah kerangka kapal yang terlantar dan berbahaya untuk pelayaran, maka Nahkoda Penguasa sedapat mungkin menyuruh menyelidikinya dan menyimpan surat-surat yang

diketemukan, sesudah itu berusaha menyingkirkan kerangka kapal itu atau kalau tidak mungkin, menenggelamkannya di dalam air yang dalam.

- b. Mengenai satu dan lain diberitahukan kepada Inspektur Kepala serta kepada Kepala Daerah yang bersangkutan.
- c. Surat-surat yang diketemukan disampaikan kepada pegawai tinggi tersebut di belakang.

14. Menolong Kapal Dalam Kesukaran:

- a. Nahkoda Penguasa mencoba menyingkirkan kapal-kapal yang sedang dalam kesukaran, menyelamatkan penumpang-penumpang dari kapal yang mendapat kecelakaan dan merawatnya, seperti juga halnya dengan kapal yang sangat membutuhkannya, diberi pertolongan berupa kebutuhan-kebutuhan, bahan makanan dan air, sampai kepada kalau ada kapal dagang tidak dapat melanjutkan perjalanan itu, maka para anak buah yang paling sangat dibutuhkan disuruh pindah dan membantu kapal itu untuk membawakannya ke pelabuhan yang ditunjuk sesuai dengan pertimbangannya, asal saja perlengkapannya sendiri oleh karenanya tidak menjadi sangat lemah.
- b. Nama-nama para anak buah itu dilaporkan kepada Inspektur Kepala.

15. Musyawarah Dengan Bawahannya:

- a. Kalau Nahkoda Penguasa dalam keadaan yang sulit ingin mendengarkan pendapat dari beberapa perwiranya dan kepala kamar mesin, atau para ahli mesin kapal atasan, mengenai tindakan yang akan diambil, maka ia harus menyertakan mereka dalam Dewan dan mereka wajib mengutarakan pandangannya.
- b. Komandan tetap bertanggung-jawab atas tindakan-tindakan yang diputuskannya untuk diambil.

16. Tindakan Pada Waktu Kapal Karam:

- a. Jika terjadi kapal karam maka Nahkoda Penguasa mengambil segala macam tindakan untuk menyelamatkan awak kapal, dalam pada itu terutama mengurus mereka yang sakit dan penumpang-penumpang dan sebagai peraturan ia sendiri baru terakhir meninggalkan kapal.
- b. Buku harian kapal dan kamar mesin, buku jaga, buku perintah malam serta peta yang dipergunakan waktu berlayar dengan segera diselamatkan.

17. Berjangkitnya Penyakit Menular di Laut:

- a. Jika kapal yang berada di laut berjangkit penyakit menular, maka Nahkoda Penguasa mempunyai kekuasaan untuk menyimpang dari perintah perjalanannya menuju ke pelabuhan yang terdekat, dimana ada rumah sakit, sehingga para penderita secepat mungkin dapat diungsikan.
- b. Ia dalam kejadian seperti ini akan memberitahu dengan telegram kepada Inspektur Kepala, begitu pula kepada pegawai tinggi yang memberikan perintah perjalanan kepadanya.

BAGIAN V

PERATURAN-PERATURAN WAKTU BERTOLAK

1. Pemberitahuan Waktu Kapal Bertolak di Kepulauan Hindia-Belanda:

- a. Jika suatu perjalanan akan ditempuh, Nahkoda Penguasa akan memberitahukan, sedapat mungkin 24 jam sebelum, saat bertolaknya kapal dengan melaporkan tempat-tempat mana akan dikunjungi, kepada syahbandar atau penjabatnya di tempat, sehingga dapat mengambil kesempatan untuk mengirimkan barang-barang

Pemerintah dan oleh pegawai itu Kantor Pos dapat diberitahukan untuk dapat mengirimkan surat-surat pos.

- b. Di Surabaya tidak hanya kepada syahbandar, tetapi langsung setepat mungkin kepada Kepala Kantor Pos Pusat di sana diberitahu tentang rencana bertolaknya dan pelabuhan-pelabuhan yang akan disinggahi dalam perjalanannya, sehingga sehubungan dengan itu syahbandar disana memberitahukan Kantor Pos mengenai hendak bertolak sebuah kapal Armada Pemerintah. Pemberitahuan termaksud akan diberitahukan melalui telepon dan ditegaskan secara tertulis dengan keterangan apakah dan surat-surat pos mana akan dapat dibawa.
- c. Kalau ada kemungkinan perubahan waktu bertolak akan secepat mungkin dipermaklumkan kepada orang-orang yang bersangkutan.
- d. Mengikut sertakan peti-peti atau keranjang-keranjang berisi paket pos berhubung dengan ruangan yang diperlukan untuk menyimpan di kapal, oleh Nahkoda Penguasa akan dipertimbangkan dalam tiap-tiap keadaan tersendiri, berapa keranjang atau peti yang dapat dikirimkan. Surat-surat lepas yang diberikan untuk diseberangkan (baik dari daratan maupun oleh para penumpang) dan lain-lain, hanya perangkonya akan dihapuskan sama sekali dengan stempel kapal.
- e. Di Surabaya lagi pula diberitahukan tepat pada waktunya saat bertolak kepada Direktur Penataran Angkatan Laut baik secara lisan maupun tertulis.
- f. Selanjutnya kalau tinggal di Tanjung Priok atau di Surabaya untuk dok, maka secepat sesudah tiba ditetapkan tanggal sementara untuk bertolak dan kalau telah diketahui diberitahukan kepada Kantor Pemerintah Daerah, Komandan Militer setempat dan Kantor Perjalanan bersama itu akan pula diumumkan jumlah penumpang untuk tiap-tiap kelas yang dapat diangkut, serta pelabuhan-pelabuhan mana akan disinggahi. Pemberitahuan tersebut tadi dilakukan dengan

telepon dan ditegaskan secara tertulis; hal yang sama berlaku untuk tiap-tiap perubahan dalam tanggal bertolak. Juga kepada instansi tersebut di atas, supaya diberikan sebuah alamat untuk berhubungan dengan Nahkoda Penguasa dengan jalan yang paling cepat dengan telepon. Begitu pula bila dari Surabaya dan Tanjung Priok untuk mengikut sertakan barang-barang Pemerintah, tanggal bertolak dan perubahan-perubahan yang mungkin ada untuk keperluan ini sebelumnya diberitahukan selalu tepat pada waktunya berturut-turut kepada: Pejabat Kantor Inklaring di Tanjung Priok dan Pejabat Kantor Inklaring di Kalimas (Surabaya).

2. Pemberitahuan Bertolak di Pelabuhan Asing:

- a. Kalau meninggalkan suatu pelabuhan asing, pemberitahuan untuk bertolak sedapat-dapatnya 24 jam sebelumnya kepada Pejabat Konsul Belanda setempat atau kalau tidak ada pejabat semacam itu kepada yang paling tinggi berwenang setempat.
- b. Para Nahkoda Penguasa atas permintaan akan membawa surat-surat dan paket ke tempat tujuannya.

3. Pemberitahuan Dengan Telegram Dari Pangkalan di Surabaya:

- a. Kalau karena keadaan luar biasa tidak ada hubungan telegrafis atau radio dengan Jakarta, maka para Nahkoda Penguasa dalam keadaan tersebut di bawah ini memberitahukan secepat mungkin pada atau sesudah waktu bertolak per radio atau telegram kepada Inspektur Kepala:

- 1) Bertolak dari pangkalan dengan (sedapat mungkin secara luas) keterangan arah perjalanan dan tanggal perkiraan pulang di tempat pangkalan;
- 2) Bertolak dari tiap-tiap tempat di luar resort;
- 3) Bertolak dari Surabaya;

- 4) Dalam hal perjalanan pulang balik (misalnya untuk dok) pelabuhan yang disinggahi pada perjalanan pulang; berita ini harus dikirimkan sehari setelah bertolak dari pangkalan pada perjalanan berangkat.
 - b. Bertolak dari tempat-tempat di luar resort mereka para Nahkoda Penguasa memberitahukan juga per radio atau telegram kepada Residen di bawah perintah siapa mereka berada.
4. Buku Saku dan Pakaian Para Pelaut Rendahan yang Tertinggal:
 - a. Nahkoda Penguasa memperhatikan, bahwa pakaian para pelaut rendahan yang tertinggal disimpan pada syahbandar atau penjabatnya dengan memberi daftar inventaris.
 - b. Buku saku para pelaut diserahkan dalam hal mereka masuk rumah perawatan untuk berobat kepada administrator, dalam hal lain buku saku para pelaut yang tertinggal, tetap ada di kapal.
 5. Waktu Bertolak Dari Pangkalan Diberitahukan Kepada Tata Usaha Rumah Perawatan, Dimana Pakaian Para Pelaut yang Sedang Dirawat Disimpan:

Kepada tata usaha rumah perawatan dimana para pelaut rendahan tertinggal saat bertolaknya suatu kapal, harus diberitahukan kepada siapa pakaian para pelaut itu disimpan.
 6. Pengangkutan Penumpang-penumpang Partikelir, Ruangan Untuk Barang-barang Para Penumpang:
 - a. Untuk peraturan-peraturan mengenai pengangkutan para penumpang dan barang-barang partikelir ditunjukkan kepada “Peraturan syahbandar”
 - b. Kalau ada pengangkutan terjadi dari para penumpang bukan penumpang negara dari kontrak tersebut, maka para penumpang ini harus diberitahukan tersendiri dalam daftar para penumpang ke

seberang termasuk laporan bulanan dari kegiatan-kegiatan, dengan catatan:

- 1) Kalau yang mengenai para penumpang, termasuk yang ditentukan dalam kontrak itu: hubungan dengan seorang pegawai negeri, dengan keterangan atau oleh Residen atau Kepala Daerah setempat diberi izin untuk menyeberang;
 - 2) Kalau yang mengenai para penumpang, termasuk yang ditentukan diberi izin oleh Residen atau Kepala Daerah setempat dan atau didengar agen setempat.
- c. Pada umumnya tidak ada keberatan kalau pada waktu dok dan perbaikan di luar tempat pangkalan turut serta berlayar para anggota keluarga mereka yang berlayar, kecuali kalau sebagai akibat dari pada itu ada penumpang negara yang ditinggalkan, maupun dengan alasan lain tidak ada keberatan yang tertentu. Para anggota keluarga termaksud dianggap dalam hal ini sebagai para penumpang yang termasuk yang ditentukan dalam KONTRAK.
- d. Kepada para penumpang pegawai negeri dan mungkin partikelir diperkenankan (tentang hal mana mereka harus diberitahukan secepat mungkin) membawa bagasi sebanyak apa yang telah ditentukan pada Peraturan Umum tentang perjalanan untuk perjalanan dengan kapal-kapal swasta (partikelir), sedang ruangan selebihnya yang tersedia di kapal Armada Pemerintah terutama disediakan untuk muatan berasal dari, kepunyaan atau ditujukan kepada Dinas Pelayaran (inventaris departemen-departemen pelabuhan, lampu pantai, kapal-kapal daerah, kapal-kapal lainnya Armada Pemerintah) dan selanjutnya harus dimanfaatkan untuk muatan dari atau untuk Jawatan Pemerintah lainnya. Kalau setelah ini masih ada ruangan tersedia, maka itu akan harus dapat dimanfaatkan selanjutnya untuk barang-barang para penumpang.

BAGIAN VI

KETETAPAN-KETETAPAN PADA WAKTU TIBA

1. Pemberitahukan Sebelumnya Dengan Telegram Tentang Tibanya Kapal:
 - a. Kecuali oleh keadaan yang luar biasa tidak ada hubungan radio atau telegram, maka sewaktu-waktu diberitahukan sedapat mungkin 24 jam sebelum waktu kedatangan yang diperkirakan kepada:
 - 1) Inspektur Kepala, Syahbandar Tanjung Priok.

Kalau tempat tujuan adalah Tanjung Priok, kalau menurut telegram yang diterima di kapal ada para penumpang Negara, maka Inspektur Kepala menerangkan hal ini kepada Kantor Kepala Daerah.

- 2) Inspektur Kepala, Direktur Penataran Angkatan Laut, Syahbandar Surabaya.

Kalau tempat tujuan adalah Surabaya, kalau ada para penumpang Negara di kapal, maka sedapat mungkin diberitahukan dengan segera kepada Gubernur Jawa Timur c.q. Komandan Militer setempat.

- 3) Kepala Daerah setempat, pejabat syahbandar.

Kalau tempat tujuan tempat kedudukan. Kepala Daerah di luar Jawa dan Madura atau Syahbandar ahli sedapat mungkin disebutkan dalam telegram (atau secepat mungkin setelah itu) waktu bertolak dan jika perlu tempat-tempat tujuan selanjutnya.

- 4) Pegawai Konsul yang bersangkutan.

Kalau tempat tujuan di luar negeri.

- b. Berita-berita tersebut di atas sedapat mungkin dan sepraktis mungkin dikombinir dengan yang termaksud dalam pasal 131.

2. Mengisi Surat Seruan dan Memberitahukan Sesudah Tiba:

- a. Setibanya di atau dekat bandar atau dalam pelabuhan di Hindia-Belanda para Nahkoda Penguasa memperhatikan atas pengisian yang betul dari surat seruan itu. Dalam pengisian rubrik "Berita penting" mereka memperhatikan juga pasal 121.
- b. Kalau misalnya karena tidak ada kapal pelabuhan tersedia, tidak ada warta kapal (praaibrief) disampaikan, maka Nahkoda Penguasa memberitahukan jika pos atau barang-barang diangkut oleh kapalnya, secepat mungkin, tetapi paling lambat 3 jam setelah tiba tentang hal ini kepada syahbandar atau pejabat syahbandar. Dalam pada itu ia menyampaikan juga kepada pejabat syahbandar setempat suatu warta kapal yang sudah diisi, blanko surat mana sudah disediakan di kapal.
- c. Setelah tiba di Tanjung Priok diberitahukan secepat mungkin secara lisan atau per telepon kepada Kantor Pusat Pelayaran. Di Surabaya diberitahukan kedatangan ini secara lisan atau per telepon kepada Direktur Penataran Angkatan Laut, Syahbandar, Kepala Kantor Pusat Kantor Pos disana dan kalau ada para penumpang di kapal juga kepada kantor Residen (Bupati), di tempat kedudukan di luar Jawa dan Madura kepada Residen atau wakilnya.
- d. Kalau tidak ada keberatan tertentu terhadap ini sehubungan dengan dinas, perintah perjalanan atau keamanan kapalnya dan kalau sehubungan dengan perjalanan ini tidak ada waktu terbuang yang tidak diinginkan, supaya Residen yang bersangkutan dikunjungi waktu kapalnya tinggal di tempat kedudukannya dan sedapat mungkin permintaan yang mungkin ada dari Kepala Daerah dipenuhi, sepanjang itu dapat digabungkan dengan rencana perjalanan semula dan tidak mengakibatkan perpanjangan waktu perjalanan yang tidak diinginkan.

- e. Kecuali pada waktu singgah di tempat dimana di tempatkan Kepala Pemerintah Daerah supaya garis kebijaksanaan yang diuraikan dalam alinea sebelumnya juga diikuti pada waktu singgah di tempat tinggal pejabat-pejabat lainnya yang penting.

3. Singgah Ditempat-tempat di Luar Negeri:

- a. Kalau suatu kapal singgah di tempat di luar negeri (antara lain Singapore), Nahkoda Penguasa akan secepat memungkinkan datang sendiri ke pegawai Konsulat Belanda untuk memberitahukan kedatangannya dan untuk minta keterangan-keterangan.
- b. Ia mengindahkan hukum dan peraturan-peraturan yang berlaku di negara asing itu, dan memperhatikan jangan sampai disana ada barang-barang dibawa ke daratan yang dilarang pemasukannya.
- c. Di luar negeri Nahkoda Penguasa tidak diperkenankan memecat orang – kecuali dalam keadaan yang mendesak – menerima untuk dipekerjakan dalam dinas tanpa surat kuasa dari Inspektur Kepala.
- d. Pada pokoknya ia harus minta pertimbangan dari Konsul (Jenderal) tentang hal ini.

4. Penyakit Menular di Kapal:

- a. Kalau (persamakan pasal 128) ada dugaan, bahwa di kapal berjangkit suatu penyakit menular, Nahkoda Penguasa mempermaklumkan hal ini setibanya di suatu bandar dan disekitar daratan atau kapal-kapal dengan menaikkan bendera karantina.
- b. Ia setiap waktu bertindak sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari ordonansi Karantina dan Epidemi (lihat Peraturan Pemerintah dan Ketetapan-ketetapan Pelayaran jilid I). Kepada kapal-kapal Armada Pemerintah dan Perambuan dan Penerangan Pantai diberi beberapa fasilitas (lihat untuk ini Peraturan-peraturan para Syahbandar.

5. Pengangkutan Para Penumpang dan Barang-barang Negara Dalam Perjalanan Pulang ke Tempat Pangkalan:

- a. Jikalau suatu kapal tiba dari daerah luar Jawa di Surabaya atau di Tanjung Priok untuk dok atau perbaikan segera sesudah diketahui tanggal persiapan sementara, maka tentang hal ini akan diberitahukan berhubung dengan pengangkutan para penumpang dan barang-barang Negara, kepada Kepala Pemerintah Daerah, Komandan Militer setempat dan Kantor Perjalanan setempat, mungkin juga para pembesar-pembesar lain-lainnya, kalau oleh karena itu kepentingan tersebut di atas akan diperhatikan.
- b. Pada pengumuman ini akan juga diberitahukan jumlah penumpang yang dapat diseberangkan dalam tiap-tiap kelas dan pelabuhan-pelabuhan yang akan disinggahi, satu dengan lain dengan permohonan untuk diberitahukan sampai sejauh mana kesempatan untuk pengangkutan para penumpang Negara dan/atau muatan akan dapat digunakan.
- c. Dalam hal diperbolehkan diadakan pertukaran pendapat dengan para pembesar yang bersangkutan untuk mencegah lebih banyak penumpang yang akan mengharapkan untuk menyeberang dari pada adanya tempat yang tersedia. Perubahan-perubahan tanggal keberangkatan yang diperkirakan, penentuan yang pasti, begitu pula kalau tempat-tempat yang disediakan sudah penuh, akan selalu selekas mungkin para pembesar itu diberitahukan.
- d. Di Surabaya, supaya selanjutnya setelah tiba di Penataran Angkatan Laut dimintakan keterangan muatan mana, yang harus diangkut dan juga seterusnya diadakan hubungan dengan gudang-gudang dan sebagainya, agar supaya disatu pihak tidak ada muatan yang perlu ditinggalkan, dan dilain pihak semua ruangan yang tersedia sebanyak mungkin digunakan untuk barang-barang para penumpang kapal.

BAGIAN VII

KEPANDUAN

1. Menggunakan Jasa-jasa Pandu Oleh Orang-orang yang Tidak Diterima Sebagai Pandu:
 - a. Nahkoda Penguasa mengambil sedikit mungkin seorang pandu dikapalnya dalam alur pelayaran dan di tempat-tempat hal ini dapat dicegah.
 - b. Tetapi ia diberi kuasa untuk waktu melayari alur-alur laut dan sungai-sungai dan alur-alur pelayaran yang sulit-sulit, dimana tidak ada dinas kepanduan yang resmi, menggunakan jasa-jasa pandu dari orang-orang Eropa dan Bumi-putera.
 - c. Ia akan mendatangi pembesar sipil setempat untuk mendapatkan orang-orang yang cakap untuk jasa-jasa tersebut dan kalau ini tidak ada, para kepala Distrik atau kampung.
 - d. Jumlah f 20 – (dua puluh gulden) untuk satu perjalanan atau untuk perjalanan jauh f 3 – (tiga gulden) sehari, harus sedapat mungkin tidak dilampaui.
 - e. Upahnya oleh Nahkoda Penguasa dapat dibayarkan seketika itu juga kepada pandu dan kemudian atas permintaan restitusi dalam rangkap 2 kepada Departemen Angkatan Laut (Kantor Pusat Pelayaran).
2. Bertindak Sesuai Dengan Peraturan-peraturan dan Sebagainya, yang Bersangkutan Dengan Pelayaran:

Para Nahkoda Penguasa harus bertindak sesuai dengan berbagai Peraturan-peraturan Pemerintah, pemeriksaan-pemeriksaan (keuren), peraturan-peraturan dan sebagainya yang menyangkut tata-tertib dan keamanan di bermacam-macam pelabuhan, melayari sungai-sungai,

Peraturan Bandar dan sebagainya lihat Peraturan Pemerintah dan Ketetapan-ketetapan Pelayaran, Jilid I dan II.

3. Memberikan Hak Pendahuluan Dalam Menambat Kapal:

Peraturan yang memberi hak pendahuluan dalam menambat kapal-kapal perang Belanda, kapal-kapal Armada Pemerintah dan dari Dinas Perambuan dan Penerangan Pantai, serta dari kapal-kapal yang dicharter oleh atau melalui Pemerintah, kalau kepentingan negara sangat memerlukannya (Lembaran Negara 1917 No. 27) dimasukkan dalam Peraturan Pemerintah dan Ketetapan-ketetapan Pelayaran di Hindia Belanda.

4. Hubungan Antara Nahkoda Penguasa dan Pandu:

- a. Didalam alur pelayaran pandu pada waktu dibawa oleh pandu Nahkoda Penguasa menuruti terhadap haluan dan navigasi yang diminta oleh pandu. Tetapi kalau sesuatu olah gerak atau haluan yang dikehendaki oleh pandu menurut perasaan Nahkoda Pemerintah akan membahayakan kapal maka ia berpegang pada tidak melaksanakannya, tetapi bertindak atas tanggung jawab sendiri.
- b. Di tempat-tempat yang dangkal pemeruman dilakukan terus menerus meskipun tidak dikehendaki oleh pandu.

5. Penginapan dan Makanan Untuk Pandu:

Nahkoda Penguasa memperhatikan bahwa pandu selama tinggal di kapal diberikan penginapan dan makanan yang sesuai.

BAGIAN VIII

KEMATIAN, KELAHIRAN

1. Para Pejabat Catatan Sipil:

Para Nahkoda Penguasa kapal-kapal Armada Pemerintah menjabat pula sebagai pejabat Catatan Sipil pada waktu ada kelahiran atau kematian di laut.

2. Pembuatan Surat Akta Kelahiran dan Kematian Bagi Orang-orang Eropa dan yang Disamakan Dengan Mereka:

Apabila selama dalam perjalanan laut di kapal ada anak yang diahirkan atau orang yang meninggal, surat akta kelahiran dan akta kematian dalam waktu 24 jam oleh Nahkoda Penguasa harus dicatat dalam buku harian kapal (lihat lampiran-lampiran IV, V dan VI) dengan memperhatikan pada ketentuan-ketentuan yang dimuat di dalam bagian 2 dan 5 Peraturan tentang Memelihara daftar-daftar dari Catatan Sipil untuk penduduk Eropa dan yang disamakan dengan mereka, teristimewa dari pasal-pasal 46, 48, 52, 76 dan 81.

3. Pengiriman Petikan-petikan Dari Buku Harian Kapal, Berisi Akta Kematian dan Akta Kelahiran:

a. Di pelabuhan pertama Hindia-Belanda yang disinggahi kapal, Nahkoda Penguasa berkewajiban menyampaikan 2 lembar petikan dari buku harian kapal, yang berisi catatan kelahiran atau kematian, kepada Kepala Pemerintah setempat, sedangkan pada waktu menyinggahi sebuah pelabuhan asing, petikan-petikan itu harus disampaikan kepada Pejabat Konsulat Belanda.

b. Lagi pula pada waktu ada pejabat Armada Pemerintah meninggal dunia di kapal, harus dikirimkan petikan dari buku harian kapal yang berisi akta kematian, kepada Inspektur Kepala.

- c. Petikan-petikan itu bebas dari bea segel/meterai (pasal-pasal 31 ayat 2 No. 38a daftar pembebasan yang termasuk dalam Undang-undang meterai dalam Lembaran Negara 1921 No. 498).
 4. Cara Bertindak yang Harus Diturut Pada Waktu Ada Kelahiran atau Kematian dari Mereka yang Tidak Disamakan Dengan Orang Eropa:
 - a. Ketentuan dalam pasal-pasal 173 dan 174 mengenai pembuatan dan cara bertindak dengan akta kematian atau kelahiran tidak dapat diterapkan pada kematian atau kelahiran mereka yang tidak disamakan dengan orang Eropa.
 - b. Sebagai penggantinya maka dibuatlah sebuah keterangan di dalam buku harian kapal, yang sebuah salinannya dikirimkan kepada Kepala Daerah dimana orang yang meninggal itu (berumah) tinggal, atau orang tua bayi yang baru lahir itu bertempat tinggal.
 - c. Pada waktu seorang pelaut rendahan Armada Pemerintah meninggal dunia maka sebuah salinan surat keterangan ini harus dikirimkan kepada Inspektur Kepala bersama-sama dengan buku saku orang yang meninggal dunia.
 5. Pemberitahuan Tentang Kematian Pejabat-pejabat dan Pegawai:
 - a. Pada waktu ada pejabat-pejabat dan pegawai-pegawai Armada Pemerintah yang meninggal atau hilang, hal itu dengan telegram harus diberitahukan kepada Inspektur Kepala. Telegram ini harus berisi nama, kualitas, sebab dan tempat meninggalnya.
 - b. Lagi pula kematian itu dengan kesempatan (kapal) pertama secara lengkap dengan perantara surat, harus diberitahukan kepada Inspektur Kepala dan apabila diketahui, harus disebutkan nama-nama keluarga yang terdekat dari orang yang meninggal dunia itu.
 - c. Apabila Nahkoda Penguasa atau salah seorang pejabat ingin memberitahukan tentang meninggalnya secara lebih lengkap lagi, perbuatan mana senantiasa dihargai, maka surat pemberitahuan ini

dapat dikirimkan bersama-sama surat pemberitahuan yang resmi dan didalamnya disebutkan, bahwa surat itu telah dikirimkan.

6. Pemberitahuan Tentang Kematian Para Pelaut Rendahan:

- a. Bagi para pelaut rendahan yang meninggal dunia atau hilang harus disebutkan didalam daftar mutasi bulanan yang dikirimkan.
- b. Dengan mengajukan salinan surat keterangan yang tersebut pada alinea ke 2 pasal 175, maka hal ini juga harus diberitahukan kepada Kepala Daerah dari tempat tinggal terakhir yang meninggal, untuk diberitahukan selanjutnya kepada ahli waris yang ditinggalkannya.

7. Apa yang Harus Dilakukan Dengan Barang-barang Peninggalan Orang-orang yang Telah Meninggal Dunia di Kapal:

Pada waktu kematian di kapal dari salah seorang pelayar atau penumpang maka Nahkoda Penguasa mengangkat sebuah panitia yang diperintahkan untuk meneliti dan mencatat barang-barang peninggalannya. Hal ini harus dibuatkan berita acara yang bersama-sama dengan barang-barang peninggalan yang telah disegel, harus diserahkan kepada pembesar yang berwenang dengan tanda bukti penerimaan seperti dibawah ini:

- 1) Apabila yang meninggal itu seorang Eropa atau yang disamakan dengan itu kepada Balai Harta Peninggalan dan Perwalian atau agennya;
- 2) Apabila yang meninggal itu seorang penumpang Bumi-putera: kepada ahli-warisnya dan apabila ini tidak dapat lekas ditemukan kepada Balai Harta Peninggalan dan Perwalian atau agennya (Lembaran Negara 1886 No. 131);
- 3) Apabila yang meninggal itu seorang pelaut rendaha, maka barang-barang peninggalannya diurus sesuai dengan peraturan yang ditentukan dalam "Peraturan untuk Pelaut rendahan Armada

Pemerintah” yang dimuat sebagai lampiran A dari HPAP Bab F dan yang diuraikan lebih lanjut dalam HPAP “Pakaian pelaut rendahan”.

8. Bagaimana Harus Dikerjakan Terhadap Uang yang Masih Akan Diterima Oleh Para Pejabat dan Pelaut Rendahan yang Meninggal Dunia:

Uang gaji dan tagihan-tagihan lainnya pada Kas Negara yang masih harus diterima oleh para pejabat dan pelaut rendahan yang meninggal harus dimintakan dan diterima oleh Nahkoda Penguasa dan seperti barang-barang peninggalan lainnya, diserahkan dengan memakai kuitansi: milik orang yang kawin kepada jandanya dan milik orang yang tidak kawin kepada Balai Harta Peninggalan dan Perwalian atau agennya (lihat juga HPAP Bab B bagian IV).

9. Pemberitahuan Tentang Kematian Orang-orang yang Jenazahnya Diopname di Rumah Sakit:

a. Apabila jenazah orang yang telah meninggal dunia di kapal untuk dikubur diserahkan kepada tempat perawatan umum atau rumah sakit Militer, maka menurut pasal 71 “Peraturan tentang pemeliharaan Daftar Catatan Sipil untuk penduduk Eropa”, kepala atau pengurus tempat perawatan itu berkewajiban untuk memberitahukan tentang kematian itu kepada Pejabat dari Catatan Sipil.

b. Kepada kepala atau pengurus rumah perawatan kemana jenazah itu dikirimkan oleh Nahkoda Penguasa dengan tertulis akan diberikan semua keterangan-keterangan dan data-data yang diperlukan untuk pemberitahuan.

10. Penguburan:

a. Apabila di suatu bandar atau di dekat daratan salah seorang pejabat atau pelaut rendahan atau penumpang meninggal dunia, maka jenazahnya jika mungkin harus dikubur di daratan.

- b. Hanya dalam perjalanan laut yang agak lama dan tidak ada kesempatan untuk mendarat (merapat) dan apabila penyimpanan jenazah dipandang merugikan keadaan kesehatan para awak kapal, maka jenazah itu harus dijahit dalam pembungkus yang kuat dan diberati dengan pemberat sedemikian rupa, sehingga terjamin akan tenggelam dan tetap berada di bawah permukaan air, dan diluncurkan dari kapal.
- c. Kedua cara penguburan tersebut harus dilakukan dengan cara yang patut.
- d. Selama jenazah berada di kapal dan selama waktu penguburan bendera dinaikkan setengah tiang (lihat juga HPAP Bab Aa, bagian XIV).

BAGIAN IX

PERHUBUNGAN DENGAN PEMBESAR-PEMBESAR SIPIL

1. Penguasaan Kapal-kapal:
 - a. Pembesar-pembesar yang disertai penguasaan sebuah kapal atau lebih Armada Pemerintah, dapat memakai dengan penuh dinas kapal-kapal itu. Akan tetapi mereka itu tidak boleh mencampuri urusan-urusan dinas dalam, pelayaran, kelengkapan dan personil.
 - b. Para Nahkoda Penguasa menerima perintah-perintah untuk membuat perjalanan-perjalanan dinas, dari Pembesar yang disertai dengan penguasaan kapal itu dan mereka itu harus memberitahukan jam keberangkatannya kepada Pembesar itu.
2. Keberatan-keberatan Terhadap Melakukan Suatu Perjalanan:
 - a. Apabila Nahkoda Penguasa berpendapat bahwa, untuk kepentingan kapalnya atau anak buahnya ia harus menaruh keberatan terhadap

melakukan suatu perjalanan, maka ia dengan surat harus menyatakan keberatan-keberatan itu kepada Pembesar yang memberikan perintah.

- b. Apabila peraturan-peraturan ini tidak membawakan perubahan-perubahan dalam instruksi yang telah diterima dan pemenuhan perintah tanpa perubahan itu betul-betul membawa akibat yang merugikan, maka Nahkoda Penguasa berkewajiban dengan memberitahukan tentang peristiwa itu, menyampaikan surat menyurat yang telah dilakukan kepada Inspektur Kepala Pelayaran untuk dipertimbangkan.
3. Pemberian Pertimbangan-pertimbangan Dalam Bidang Keahlian Pelayaran Laut, Bantuan Pada Pemeliharaan:
 - a. Para Nahkoda Penguasa berkewajiban apabila diminta, untuk memberikan pertimbangan-pertimbangan dalam bidang keahlian pelayaran laut kepada para pejabat pemerintahan.
 - b. Mereka itu diharuskan memberikan sebanyak mungkin pada pemeliharaan perambuan dan penerangan pantai atau pada materiil yang ditujukan untuk itu, demikian pula pemeliharaan, pembetulan dan sebagainya kapal-kapal daerah, lihat bagian XIX bab ini.
 - c. Lihat juga HPAP Bab Ab, pasal 8 dan 9.
 4. Menyediakan Personil Untuk Panitia-panitia:

Para Nahkoda Penguasa atas permintaan para Residen, harus menyediakan dirinya sendiri dan para perwira dan para ahli mesin kapal, untuk kemungkinan diangkat dalam panitia-panitia, dimana menurut keputusan-keputusan dan peraturan-peraturan yang ada, para Nahkoda Penguasa, para perwira atau para ahli mesin kapal Armada Pemerintah harus (dapat) menjadi anggota atau menjabat sebagai anggota.

BAGIAN X

HUBUNGAN DENGAN ANGKATAN LAUT

1. Campur Tangan Dengan Angkatan Laut Kerajaan:

Campur tangan komandan-komandan kapal perang dengan Armada Pemerintah hanya terbatas sampai pada yang disebutkan di dalam pasal-pasal yang berikut, kecuali apabila kapal-kapal Armada Pemerintah pada waktu kesempatan ekspedisi militer atau lain sebagainya, ditempatkan di bawah perintah komandan-komandan itu.

2. Pemberitahuan Tentang Keberangkatan:

Di semua tempat-tempat daerah luar Jawa para komandan kapal-kapal perang dan Nahkoda Penguasa kapal-kapal Armada Pemerintah yang dengan kapalnya berlabuh di pelabuhan yang sama, atau bandar yang sama, jika mungkin, dua puluh empat jam sebelumnya, harus saling memberitahukan tentang diterimanya suatu perjalanan yang penting.

3. Pengangkutan Orang-orang dan Barang-barang dengan Kapal-kapal Armada Pemerintah:

a. Apabila komandan sesuatu kapal perang berkehendak mempergunakan perjalanan suatu kapal Armada Pemerintah untuk mengangkut orang-orang atau barang-barang, maka ia harus dengan surat mengajukan permintaan untuk itu kepada Nahkoda Penguasa yang bersangkutan, yang diharuskan untuk memenuhi permintaan itu.

b. Apabila tidak mungkin untuk memenuhi permintaan ini Nahkoda Penguasa harus dengan surat memberitahukan halangannya.

4. Memenuhi Permintaan-permintaan Bantuan Kepada Kapal-kapal Armada Pemerintah:

- a. Para komandan kapal-kapal perang, sekedar dalam kemampuannya, harus memenuhi permintaan-permintaan yang mungkin ada dari pada Nahkoda Penguasa Kapal-kapal Armada Pemerintah untuk mengangkat atau menunjuk anggota-anggota dalam panitia-panitia pemeriksaan untuk menyuruh menguji orang-orang yang berkeinginan masuk dinas, untuk menyuruh melakukan inspeksi-inspeksi pengobatan (dokter) untuk memberikan pertolongan pengobatan (dokter), bantuan para penyembuhan dan sebagainya.
 - b. Permintaan-permintaan itu, kecuali dalam hal-hal yang harus segera dilakukan, senantiasa harus dilakukan dengan surat dan harus ditujukan kepada komandan yang tertua.
5. Upacara-upacara Bendera Bersamaan Waktu Dengan Kapal-kapal Perang, Penghormatan Kepada Gubernur Jenderal dan Panglima Angkatan Laut:
- a. Untuk pelaksanaan upacara-upacara bendera yang dilakukan bersamaan waktu dengan kapal-kapal perang, dalam hal berlabuh di pelabuhan yang sama, lihat HPAP Bab Aa pasal 73 dan 75.
 - b. Untuk penghormatan kepada Gubernur Jenderal dan Panglima Angkatan Laut, lihat HPAP Bab Aa pasal-pasal 76, 76a, dan 77.
 - c. Untuk saling berkunjung antara kapal-kapal Angkatan Laut Kerajaan dan kapal-kapal Armada Pemerintah, lihat HPAP Bab A, pasal 78 B.

BAGIAN XI

INSPEKSI

1. Kapan Inspeksi-inspeksi Itu Dilakukan:

Inspeksi-inspeksi pada kapal-kapal Armada Pemerintah dilakukan pada waktu yang tidak tentu.

2. Oleh Pembesar-pembesar Mana Inspeksi-inspeksi Itu Dilakukan:
 - a. Inspeksi-inspeksi itu dilakukan atas nama atau oleh Inspektur Kepala dan dilakukan sendiri atau oleh para pegawai inspeksi Dinas Pelayaran.
 - b. Nahkoda Penguasa harus memperlihatkan administrasinya kepada pejabat yang melakukan inspeksi (lihat juga pasal 83 ayat 6), dan selanjutnya harus mengindahkan segala sesuatu yang oleh pembesar itu untuk kepentingan inspeksi yang dikehendaknya.

BAGIAN XII

KAPAL-KAPAL DAERAH

1. Pengawasan Terhadap Pemeliharaan Kapal-kapal Daerah, Pengujian:
 - a. Tentang pelaksanaan pengawasan terhadap pemeliharaan dan tentang melakukan inspeksi kapal-kapal Daerah, demikian pula c.q. dalam hal yang tertentu tentang kepandaian juragan dalam bidang pelayaran (nautis), ditunjukkan kepada Peraturan-peraturan tentang kapal-kapal Daerah, yang mana kepada tiap-tiap kapal telah diberikan satu buah.
 - b. Dari tiap-tiap pemeriksaan maka Nahkoda Penguasa harus menyuruh mencatat di dalam buku perintah perjalanan kapal itu, selain itu ia harus memberitahukan tentang inspeksi yang telah dilakukannya kepada Inspektur Kepala dan kepada penguasa kapal, dengan menyebutkan hal-hal yang istimewa.
2. Mengadakan Perlengkapan-perengkapan yang Diperlukan Kapal-kapal:
 - a. Jikalau bantuannya dimintakan maka para Nahkoda Penguasa kapal-kapal Armada Pemerintah harus menyuruh melakukan perbaikan-perbaikan dan memberikan perlengkapan-perengkapan pada kapal-kapal daerah oleh personil yang berada dibawah perintahnya, sekedar

hal itu dapat dilakukan dengan memakai alat-alat pembantu yang ada di kapal.

- b. Tinggalnya di tempat untuk tujuan itu, apabila tidak ada perintah-perintah khusus yang bertentangan dengan itu jika perlu, dapat diperpanjang dengan beberapa hari.

3. Pemindahan Kapal-kapal Daerah:

- a. Jikalau sebuah kapal Armada Pemerintah harus menarik untuk diseberangkan sebuah kapal uap atau kapal motor dari armada daerah atau dari dinas pelabuhan dan kepanduan yang ditempat tujuannya harus segera melakukan dinas, maka Nahkoda Penguasa tidak akan lebih dulu menerima kapal itu untuk ditarik sebelum diadakan perjalanan percobaan ini harus dihadiri oleh salah seorang perwira dan seorang ahli mesin kapal dari kapalnya.
- b. Sesudah tiba di tempat tujuan maka dengan kapal itu harus diadakan perjalanan percobaan lagi selama \pm 4 jam, yang dihadiri oleh atau atas nama penguasa, demikian pula oleh juragan dan juru mesin (juru motor) yang baru menggantikan.
- c. Jika mungkin timbul perselisihan tentang serah terima sebagaimana diterangkan di atas yang tidak dapat didamaikan secara saling bermusyawarah, maka (bila perlu telegrafis) dimintakan keputusan Inspektur Kepala.
- d. Barang-barang inventaris dan perlengkapan yang ada dari kapal yang akan ditarik untuk diseberangkan (digandeng), atau yang sudah ditarik ke seberang (digandeng), senantiasa harus diserahkan menurut daftar-daftar inventaris yang telah dibuat.

BAGIAN XIII

PERATURAN-PERATURAN MENGENAI DISIPLIN

Mempertahankan disiplin di kapal-kapal Armada Pemerintah diserahkan kepada para Nahkoda Penguasa.

Untuk itu mereka harus bertindak sesuai dengan keputusan-keputusan dalam “Peraturan-peraturan tentang disiplin pada Armada Pemerintah”, yang dimuat sebagai lampiran IX bab ini dan selanjutnya sesuai dengan peraturan-peraturan yang tersebut dibawah ini:

Disiplin ialah (terdiri) dari pelaksanaan kewajiban dengan tidak terputus-putus terutama dengan perbuatan teratur dan tertib dalam segala hal, bahkan dalam hal-hal yang kelihatannya kecil sekalipun mentaati segala peraturan-peraturan dengan seksama, memenuhi secara cepat dan seksama perintah-perintah yang diberikan tentang kedinasan dan selalu sadar bahwa ia dibawah perintah dari semua yang lebih tinggi pangkatnya.

Disiplin dipelihara dengan mencontoh atasannya menjalankan kewajiban dengan seksama dan kewibawaan dalam semua perbuatan dan tingkah lakunya, dengan memberikan penghargaan dan dorongan dalam melakukan kewajiban dan apabila perlu, dengan memberikan hukuman bagi pelanggaran-pelanggaran dan kekurangan-kekurangan.

Disiplin harus dipertahankan dengan keadilan dan kesungguhan.

Perbuatan-perbuatan dan perkataan yang bersifat mencemoohkan dan menghina harus dicegah dengan segala daya.

Tiap-tiap orang berhak atas bantuan atasannya dalam memenuhi kewajiban-kewajiban dinasnya.

Pada waktu penentuan jenis dan beratnya hukuman Nahkoda Penguasa harus bertindak adil dan tegas dan mengindahkan baik keadaan-keadaan pada waktu pelanggaran itu dilakukan, maupun kepribadian dan kelakuan sebelumnya si pembuat.

Wewenang Untuk Menjatuhkan Hukuman:

- a. Tentang wewenang untuk menjatuhkan hukuman maka yang diartikan Nahkoda Penguasa: setiap orang yang dibebani komando sebuah kapal Armada Pemerintah.
- b. Pada waktu Nahkoda Penguasa sakit atau dalam cuti, maka kewajiban-kewajiban dan wewenang-wewenangnya yang berkenaan dengan mempertahankan disiplin di kapal, beralih kepada yang paling tua dalam pangkat dari perwira yang ada di kapal.

Pemeriksaan Pelanggaran-pelanggaran Oleh Para Pejabat:

- a. Pemeriksaan pelanggaran-pelanggaran dan kekurangan-kekurangan para pejabat dilakukan di dalam kamar Nahkoda Penguasa.
- b. Tentang hukuman yang dijatuhkan kepada para pejabat harus dilaporkan kepada Inspektur Kepala dengan surat tersendiri.

Meminta Keputusan Inspektur Kepala:

- a. Apabila Nahkoda Penguasa dalam keragu-raguan apakah suatu peristiwa yang dimaksud dalam pasal 4 Peraturan tata tertib (lampiran IX) itu masuk bilangan untuk penyelesaian disipliner maka mengenai hal ini ia harus minta keputusan Inspektur Kepala.
- b. Tentang pemberhentian sementara para pejabat dan pelaut rendahan: lihat HPAP bab B pasal 92.

Hukuman Apa yang Dapat Dijatuhkan Kepada Seorang yang Dikenakan Hukuman Disipliner, yang Selama Menjalani Hukumannya Melakukan Pelanggaran:

- a. Seorang yang dikenakan hukuman disipliner yang selama menjalani hukumannya berbuat lagi pelanggaran tata tertib, dapat dijatuhi hukuman lagi, jika perlu dengan hukuman yang sama sampai yang setinggi-tingginya diancamkan, walaupun pada hukuman pertama padanya telah dijatuhkan yang tertinggi.
- b. Sebagai suatu ketentuan akan berlaku, bahwa hukuman yang lebih berat memutuskan hukuman yang lebih ringan; apabila diajukan hukuman yang sama jenisnya, maka hukuman ini dijalani mulai pada hari hukuman yang telah dijatuhkan pertama habis dijalani.

Seorang Terhukum Dengan Penurunan Pangkat Selama Menjalani Hukuman Ini, Tidak Boleh Lagi Dihukum Dengan Penurunan:

Seorang yang dihukum dengan penurunan pangkat sampai yang paling rendah, untuk mana ia menurut pasal 12 Peraturan Tata tertib (lampiran IX) dapat diturunkan, selama ia menjalani hukuman ini tidak boleh lagi dihukum dengan penurunan pangkat.

Mencabut Bintang Jasa Dinas Lama:

- a. Untuk orang terhukum dengan penurunan pangkat, yang berhak mengenakan suatu bintang jasa dinas lama, pada penjatuhan hukuman itu tanda jasa ini dicabut.
- b. Bintang itu tetap disimpan pada buku saku yang bersangkutan dan pada selesainya hukuman bintang tersebut diserahkan lagi kepadanya.

Hanya Gaji-gaji Pokok yang Masuk Hitungan Untuk Dipotong Karena Hukuman:

Untuk potongan karena terhukum yang hanya berlaku ialah gaji-gaji pokok, untuk ini tidak berlaku semua tunjangan, demikian pula kenaikan-

kenaikan gaji yang diterima berdasarkan keadaan-keadaan istimewa (lihat juga HPAP Bab F).

Memperhatikan Tanggal Bebas Dinas Pada Waktu Menjatuhkan Hukuman:

- a. Hak menjalankan hukuman disiplin hapus karena berhenti dari dinas.
- b. Oleh karena itu pada waktu menjatuhkan pidana harus diperhatikan tanggal bebas dinas yang bersangkutan.

Mencatat hukuman-hukuman Didalam Daftar Catatan Hukuman dan Mengirimkan Sebuah Salinannya:

- a. Oleh Nahkoda Penguasa semua hukuman yang telah dijatuhkan kepada personil yang berada di bawah perintahnya – juga hukuman yang djatuhkan dengan keputusan hakim – harus dibukukan di dalam daftar catatan hukuman dengan disebutkan uraian sebab-sebabnya.
- b. Pada tanggal 1 tiap bulan Nahkoda Penguasa harus mengirimkan selebar salinan daftar catatan hukuman dari bulan yang lalu, untuk para pejabat dan para pelaut rendahan masing-masing tersendiri, kepada Kantor Besar Pelayaran (contoh No. 60).
- c. Juga di dalam buku saku para pelaut rendahan harus dicatat semua hukuman yang telah dijatuhkan kepadanya.

Menyebutkan Didalam Daftar-daftar Mutasi Pemotongan-pemotongan Gaji Karena Hukuman:

Pemotongan-pemotongan gaji para pelaut rendahan karena hukuman harus dicatat di dalam daftar-daftar mutasi bulanan (contoh 59).

Hukuman yang Telah Dijatuhkan Tidak Dibebaskan Karena Kepindahan:

Pada kepindahan seseorang yang dikenakan hukuman, maka kepada Nahkoda Penguasa kapal dimana pelaut itu ditempatkan, harus diberitahukan, hukuman yang masih dijalani oleh yang bersangkutan.

Pencatatan Pada Surat-surat Pemberhentian Karena Kelakuan Buruk dan Lain Sebagainya Pelaut Rendahan yang Telah Dibebaskan Dari Dinas:

a. Pada surat pemberhentian yang diterimakan kepada pelaut rendahan yang berdasarkan pasal 29 Peraturan tata tertib Armada Pemerintah (lampiran IX) telah diberhentikan karena kelakuan buruk dan karena kurang sopanan, dengan memakai tinta merah harus dicatat seperti dibawah ini:

“Orang yang tersebut dalam surat pemberhentian ini dipandang tidak layak untuk bertugas lebih lanjut di Armada Pemerintah”.

b. Pada surat pemberhentian pelaut rendahan yang menurut sifat-sifat akhlaknya ia tidak dikehendaki lagi bekerja lebih lama harus dicatat:

“Untuk mempertahankan orang yang tersebut dalam surat pemberhentian ini bertugas lebih lama di Armada Pemerintah tidak dapat dipertimbangkan”.

c. Kata-kata “dan jika perlu kepadanya diberi bantuan sepenuhnya” harus dicoret dari surat-surat pemberhentian tersebut.

Keberatan Atas Hukuman Yang Telah Dijatuhkan:

a. Apabila seseorang yang telah dijatuhi hukuman disiplin, berkehendak mengajukan keberatan atas hukuman yang dijatuhkan kepadanya, hal ini oleh Nahkoda Penguasa harus diberitahukan dengan tertulis kepada pejabat yang bersangkutan.

b. Apabila hal ini mengenai keberatan atas hukuman yang telah dijatuhkan oleh Inspektur Kepala, maka untuk tiap-tiap kejadian tersendiri, oleh Panglima Angkatan Laut, Kepala Departemen Angkatan Laut ditentukan, langkah-langkah yang akan diambil selanjutnya.

- c. Mengenai keberatan tentang hukuman yang dijatuhkan oleh Nahkoda Penguasa harus dilaksanakan sebagaimana diatur dalam pasal 212.

Membuat Berita Acara Pemeriksaan Keberatan Atas Hukuman yang Telah Dijatuhkan:

- a. Jikalau kapal tidak berpangkalan di Tanjung Priok, atau dalam waktu dekat tidak akan berada di tempat itu, maka pada pemberitahuan yang tersebut dalam ayat pertama pasal 211 itu harus dilampirkan suatu berita acara pemeriksaan, yang dibuat oleh sebuah panitia, yang diangkat oleh Nahkoda Penguasa.
- b. Apabila kapal, dimana yang berkeberatan bekerja, berada di dekat Tanjung Priok, maka panitia itu diangkat oleh Inspektur Kepala.
- c. Panitia tersebut yang terdiri dari 2 orang pejabat Armada Pemerintah yang tidak ada hubungan dengan perkara itu, pada waktu melakukan pemeriksaannya harus memperhatikan hal-hal seperti berikut:
 - 1) Ia harus memberikan kesempatan kepada yang berkeberatan untuk mengatakan dengan lengkap keberatannya atas hukuman yang telah dijatuhkan kepadanya.
 - 2) Seberapa boleh ia harus menyebutkan dalam berita acara itu umur orang-orang yang didengar keterangannya.
 - 3) Ia harus membacakan kembali kepada yang berkeberatan semua keterangan yang telah diberikannya, ia harus memberitahukan pertimbangan-pertimbangannya kepada orang itu, dan satu sama lain harus dicatat dalam berita acara;
 - 4) Ia tidak berwenang mendengar keterangan pejabat yang telah menjatuhkan hukuman, akan tetapi sesudah selesai pemeriksaan, ia harus menyampaikan berita acaranya kepada pejabat itu, agar

supaya ia dapat diberi kesempatan untuk menyampaikan pandangan mengenai perkara itu, dalam surat tersendiri.

- d. Apabila salah seorang perwira atau seorang ahli mesin berkeberatan atas hukuman yang telah dijatuhkan, dan di tempat itu tidak ada panitia yang diangkat yang terdiri dari dua orang pejabat Armada Pemerintah yang pangkatnya lebih tinggi dari pada orang yang dihukum, maka pengajuan keberatan itu, dengan atau tidak disertai keterangan saksi-saksi, harus diajukan secara tertulis kepada Inspektur Kepala dengan perantaraan Nahkoda Penguasa.

Melaporkan Pelanggaran-pelanggaran:

Pelanggaran-pelanggaran atau kekurangan-kekurangan yang dilakukan oleh para personil dek seberapa boleh harus dilaporkan kepada Nahkoda Penguasa oleh perwira tertua, jikalau mengenai yang telah dilakukan oleh para personil kamar mesin, oleh ahli mesin tertua.

Urutan Pangkat:

Kecuali yang ditentukan dalam pasal 2 Peraturan disiplin (lampiran IX), perbandingan atau ketentuan pangkat di Armada Pemerintah adalah seperti berikut:

- a) Nahkoda Penguasa (komandan),
- b) Perwira I dan ahli mesin I,
- c) Perwira II dan ahli mesin II,
- d) Perwira III dan ahli mesin III,
- e) Ahli mesin IV,
- f) Serang kabel,
- g) Serang,
- h) Jurutulis,
- i) Mandor jaga,
- j) Mandor tukang api,
- k) Tukang kayu,

- l) Jenang,
- m) Juru masak I,
- n) Jurumudi,
- o) Tukang api I,
- p) Kassap,
- q) Panjerwalla,
- r) Tukang api II,
- s) Pelayan,
- t) Juru masak II,
- u) Kelasi,
- v) Tukang angsur.

Perhatian Terhadap Kepentingan-kepentingan Personil:

Nahkoda Penguasa, apabila ada seorang pelaut dengan cara yang semestinya menyatakan keinginannya untuk mengajukan kepentingannya langsung kepadanya, wajib untuk mendengarkan orang itu dan memeriksa perkaranya dengan semestinya, serta memperhatikannya sesuai dengan kewajiban umum yang dibebankan padanya untuk sedapat mungkin membela kepentingan para anak buahnya.

LAMPIRAN

(bebas meterai)

LAMPIRAN I MODEL AKTE KELAHIRAN

Petikan dari Buku harian kapal

Nahkoda Penguasa

Pada ¹⁾ berlayar ²⁾ telah lahir seorang
bayi ³⁾ terlahir dari ⁴⁾ pekerjaan ⁶⁾
..... tempat tinggal di ⁷⁾ suami ⁵⁾
..... jabatan ⁶⁾ tempat tinggal di ⁷⁾
..... kepada bayi tersebut diberi nama-nama kecil ⁸⁾
.....

Pendaftaran ini dilakukan oleh saya (nama depan dari nama Nahkoda
Penguasa) dihadapan yang melapor ⁹⁾ dan oleh ¹⁰⁾
....., umur ¹¹⁾ pekerjaan ⁶⁾
..... tempat tinggal di ⁷⁾ dan ¹⁰⁾
..... umur ¹¹⁾ jabatan ⁶⁾
tempat tinggal di ⁷⁾ dan segera setelah surat akte ini saya
bacakan ¹²⁾ maka akte ini ditanda tangani.

Ditanda tangani.

(.....),
(.....),

(.....),
(.....)

Untuk kutipan yang sama bunyinya
Nahkoda Penguasa Kapal,
(.....)

Melihat untuk meresmikan tanda tangan di atas ini dari (nama-nama kecil dan nama), Nahkoda Penguasa Kapal, kutipan ini telah diajukan kepada saya pada tanggal

..... 13)

(.....)

-
- 1) Hari, bulan, tahun dan jam lahir, lengkap dengan kata-kata.
 - 2) Sebutkan nama lautan dimana kapal itu berada dengan menyebutkan bujur dan lintang, atau, apabila terlihat daratan, sebutkan nama daratan itu.
 - 3) Sebutkan jenis kelaminnya laki-laki atau perempuan.
 - 4) Nama kecil dan nama ibunya, ditulis lengkap.
 - 5) Nama kecil dan nama dari suami. Apabila ibu itu tidak menikah, maka kata-kata “suami dari jabatan, tempat tinggal di” dihilangkan, dan tidak perlu diisi, maka sesudah menyebutkan nama ibunya serta jabatan dan tempat tinggalnya harus segera diusulkan kata-kata: “pada bayi itu diberikan nama-nama kecil dan sebagainya”.
 - 6) Sebutkan dengan jelas perihal jabatannya, pejabat atau pangkat militer, atau menurut keadaan; kata-kata: “jabatan” diganti kata-kata: “tanpa jabatan”.
 - 7) Sebutkan tempat tinggalnya.
 - 8) Nama-nama kecil yang ingin diberikan kepada bayi, ditulis lengkap.
 - 9) Sebutkan ulang nama-nama kecil dan nama suami, jika ia berada di kapal, apabila tidak, maka sesudah kata-kata: “dihadapan yang melapor” segera dituliskan: nama-nama kecil dan sebagainya, dari saksi-saksi.
 - 10) Nama-nama kecil dan nama saksi-saksi ditulis lengkap.
 - 11) Umur ditulis lengkap.
 - 12) Dapat terjadi, bahwa ayahnya, seorang atau kedua saksi-saksi tersebut tidak mengerti bahasa Belanda, apabila demikian maka sesudah kata-kata: “setelah dibacakan kembali”, segera disusulkan: kata-kata (dalam bahasa Melayu, Jawa, Inggris dan sebagainya).
 - 13) Jabatan resmi Kepala Pemerintahan setempat yang mengsyahkan.

LAMPIRAN II
MODEL AKTE KEMATIAN

Pada 1) berlayar 2) telah meninggal dunia 3) dilahirkan di 4) umur 5) jabatan 6) terakhir 7) suami dari 8) anak dari 9) bertempat tinggal di 10)

Pendaftaran ini telah saya (nama-nama kecil dan nama Nahkoda Penguasa) saya lakukan dihadapan 11) umur 5) jabatan 6) tempat tinggal di 12) dan 11) umur 5) jabatan 6) tempat tinggal di 12) dan sesudahnya surat akte ini, saya bacakan 13) maka akte ini ditanda tangani.

Ditanda tangani,

(.....), (.....),
(.....)

Melihat untuk meresmikan tanda tangan di atas ini dari (nama-nama depan, nama) Nahkoda Penguasa kapal, kutipan ini telah diajukan kepada saya pada tanggal

..... 14)

(.....)

-
- 1) Hari, bulan, tahun dan jam meninggal, lengkap dengan huruf.
 - 2) Menurut contoh lampiran I.
 - 3) Nama kecil dan nama yang meninggal, ditulis dengan lengkap.
 - 4) Sebutkan tempat kelahirannya, atau apabila ini tidak diketahui, harus ditulis: “kelahiran tidak diketahui”.

- 5) Umur ditulis lengkap.
- 6) Menurut contoh lampiran I.
- 7) Sebutkan tempat tinggal terakhir di
atau terakhir dalam asrama di
- 8) Nama kecil dan nama suami/isteri, apabila nama-nama ini tidak diketahui, harus ditulis: “kawin tetapi nama suami/isteri tidak diketahui, atau tidak kawin, atau duda dari atau janda dari", jika kesemuanya ini tidak diketahui, maka sebagai ganti perkataan “suami/isteri", harus ditulis kata-kata: “tidak dikenal apakah yang meninggal itu telah kawin atau tidak”.
- 9) Nama kecil dan pekerjaan orang tuanya, atau hanya dari ayahnya atau ibunya saja, jika salah satu dari mereka tidak diketahui. Jika kesemuanya tidak diketahui, harus ditulis: “Orang tuanya tidak diketahui”.
- 10) Tempat tinggal orang tuanya, atau salah seorang dari mereka itu, atau apabila semuanya tidak diketahui, maka harus ditulis: “tempat tinggal tidak diketahui”.
- 11) Nama kecil dan nama saksi-saksi, ditulis lengkap, dan apabila mereka itu merupakan sanak keluarga, sebutkan tingkatan dalam keluarga sedarah atau keluarga semenda.
- 12) Sebutkan tempat tinggalnya.
- 13) Lihat catatan 12 lampiran I.
- 14) Jabatan resmi Kepala Pemerintahan setempat yang mengsyahkan (memberikan legalisasi).

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

LAMPIRAN III
MODEL AKTE KELAHIRAN DALAM KEADAAN MENINGGAL

Apabila seorang bayi telah mati waktu dilahirkan atau mati ketika pada waktu dilahirkan atau sesudah dilahirkan, maka sebelum kelahirannya dapat didaftarkan, maka pendaftaran ini diganti dengan pendaftaran kematian yang bunyinya sebagai berikut:

Pada 1) berlayar 2) telah didaftarkan seorang bayi yang telah mati, kelamin 3) yang telah dilahirkan pada 4) oleh 5) pekerjaan 6), tempat tinggal di 7), isteri 8), pekerjaan 9), bertempat tinggal di 10)

Pendaftaran ini telah dilakukan dan sebagainya (sebagai contoh dalam lampiran I dan II).

-
- 1) Hari, bulan, tahun dan jam, ditulis lengkap dengan huruf.
 - 2) Menurut contoh lampiran I.
 - 3) Sebutkan laki-laki atau perempuan.
 - 4) Hari, bulan, tahun dan jam waktu dilahirkan, ditulis lengkap dengan huruf.
 - 5) Nama kecil dan nama dari ibunya, ditulis lengkap dengan pekerjaannya.
 - 6) Sebutkan pekerjaannya.
 - 7) Sebutkan tempat tinggalnya.
 - 8) Atau janda dari untuk selanjutnya, disebutkan nama kecil dan nama dari suaminya, ditulis lengkap, dengan disebutkan pekerjaan dan tempat tinggalnya, apabila ia masih hidup. Apabila ibunya tidak kawin, maka kata-kata: "isteri dari, pekerjaan, bertempat tinggal di" dihilangkan dan tidak perlu ditulis apa-apa.

LAMPIRAN IV
PERATURAN DISIPLIN PADA ARMADA PEMERINTAH
(LEMBARAN NEGARA 1914 NO. 587)

Pasal 1

1. Semua orang, yang berada di kapal Armada Pemerintah, tanpa membedakan apakah mereka itu termasuk personil cabang dinas itu atau tidak, harus mematuhi perintah-perintah Nahkoda Penguasa yang berhubungan dengan penyelamatan dan keamanan kapal atau ketertiban di kapal.
2. Jika mereka tidak bersedia, dengan mengikat ketentuan-ketentuan dalam peraturan ini, Nahkoda Penguasa berwenang untuk memaksakannya.

Pasal 2

Hubungan para atasan terhadap para bawahan di Armada Pemerintah adalah:

1. Berdasarkan pangkat yang lebih tinggi;
2. Bila pangkatnya sama, berdasarkan yang lebih tua dalam pangkat itu, akan tetapi hanya dalam hubungan urusan dinas;
3. Terlepas dari pangkat mereka, apabila dan sejauh yang satu, baik berdasarkan jabatannya sebagai pejabat pemegang perintah, maupun berdasarkan keputusan penguasa yang berwenang, berada di bawah perintahnya yang lain.

Pasal 3

Dengan tidak mengurangkan tindakan-tindakan yang bersifat administratif yang dapat diambil terhadap orang-orang yang berdinas pada pemerintah, untuk pelanggaran-pelanggaran terhadap disiplin, personil Armada Pemerintah, dapat dihukum disipliner menurut ketentuan-ketentuan peraturan ini.

Pasal 4

Pelanggaran-pelanggaran terhadap disiplin ialah semua perbuatan-perbuatan dan kelalaian-kelalaian yang bertentangan dengan suatu perintah dinas atau peraturan dinas ataupun yang tidak dapat disatukan dengan disiplin di kapal, sejauh didalam perundang-undangan Hindia-Belanda yang lain tidak diancam pidana.

Pasal 5

Hukuman-hukuman disiplin bagi para pejabat adalah:

1. Teguran;
2. Penahanan di kapal selama paling sedikit satu hari dan paling lama empat belas hari;
3. Pemotongan penghasilan, tidak melebihi dari setengah bulan gaji.

Pasal 6

Hukuman-hukuman disiplin bagi serang kabel, serang, jurumudi, tukang kayu, jenang, koki kelas 1, mandor jaga, mandor tukang api dan tukang api kelas 1 adalah:

1. Penahanan di kapal selama paling sedikit satu hari dan paling lama empat belas hari;
2. Pemotongan gaji dari setinggi-tingginya lima belas hari;
3. Penurunan.

Pasal 7

Hukuman-hukuman disiplin bagi personil yang tidak disebut dalam pasal-pasal 5 dan 6, ialah:

1. Kerja hukuman, paling sedikit satu jam dan paling lama dua jam tiap hari, selama paling lama empat belas hari;
2. Penahanan di kapal paling sedikit satu hari dan paling lama empat belas hari;
3. Penguncian dalam belunggu paling lama delapan hari;

4. Pemotongan gaji dari paling tinggi lima belas hari;
5. Penurunan.

Pasal 8

1. Teguran dilakukan secara lisan atau tertulis dengan surat yang tertutup, oleh penghukum.
2. Suatu celaan atau teguran dimana atasan yang berwenang menghukum tidak menyatakan dengan tegas, bahwa itu harus dipandang sebagai hukuman teguran, tidak berlaku sebagai hukuman.

Pasal 9

Kerja hukuman terdiri dari melakukan tugas-tugas yang sebanyak mungkin sesuai dengan pekerjaan-pekerjaan biasa dari terhukum, pada hari-hari kerja yang ditentukan oleh Nahkoda Penguasa pada jam-jam bebas terhukum.

Pasal 10

Penahanan di kapal dijalankan di kapal dimana terhukum itu ditempatkan dan tidak membebaskannya dari kewajiban untuk melakukan tugas.

Pasal 11

1. Penguncian dalam belenggu dilakukan sebanyak mungkin di tempat yang terpisah memakai batang belenggu atau rantai pada satu kaki;
2. Tiap cara lain dalam membelenggu sebagai hukuman disiplin dilarang;
3. Belenggu-belenggu dibuka pada waktu menghirup udara di dek dan pada waktu malam hari selama waktu istirahat para awak kapal.

Pasal 12

1. Penurunan terdiri atas mengembalikan ke pangkat yang lebih rendah atau ke golongan yang di gaji lebih rendah, yaitu untuk:
2. Serang kabel dan serang ke jurumudi atau panjerwalla;
3. Mandor jaga ke mandor atau tukang api kelas 1;
4. Mandor tukang api ke tukang api kelas 1 atau tukang api kelas 2;
5. Jurumudi ke panjerwalla atau kelasi;

6. Tukang kayu, jenang dan koki kelas 1 berturut-turut ke panjerwalla, pelayan dan koki kelas 2;
7. Tukang api kelas 1 ke tukang api kelas 2 atau tukang angsur;
8. Para pelaut lainnya yang berpangkat lebih tinggi dari kelasi ke tukang angsur kelasi, apabila mereka itu termasuk personil dek dan ke tukang angsur, apabila mereka itu termasuk personil kamar mesin.
9. Hukuman ini dijatuhkan untuk paling sedikit dua bulan dan paling lama enam bulan.
10. Hukuman penurunan disertai dengan kehilangan hak sementara untuk mengenakan medali yang diperoleh karena berdinasi lama dan keuntungan-keuntungan keuangan yang bertalian dengan itu.

Pasal 13

Pada waktu penghukuman orang yang bersalah melakukan satu pelanggaran atau lebih terhadap disiplin, dijatuhkan hanya satu hukuman.

Pasal 14

1. Kewenangan untuk menjatuhkan hukuman-hukuman yang tersebut dalam pasal-pasal 5-7 kepada personil yang berada di bawah perintahnya, dengan tidak mengurangkan yang ditentukan dalam pasal 28 ayat terakhir, terletak pada:
 - a. Inspektur Kepala;
 - b. Nahkoda Penguasa kapal dari Armada Pemerintah.
2. Oleh Inspektur Kepala, pada waktu berhalangan atau tidak hadirnya orang-orang yang tersebut pada sub ke- 2, ditunjuk kepada siapa kewenangan yang diberikan kepada mereka itu, menurut pasal ini, dialihkan.

Pasal 15

1. Nahkoda Penguasa yang memperoleh petunjuk cukup untuk menerima, bahwa seseorang yang termasuk dalam personil dibawah perintahnya, telah bersalah berbuat suatu pelanggaran berat terhadap disiplin, yang karena sesuatu sebab, penyelesaiannya tidak dapat dilakukan dengan segera, berwenang, apabila perlu, untuk memberi perintah menahan sementara tersangka.
2. Penahanan sementara biasanya dilakukan seperti penahanan di kapal; akan tetapi jikalau untuk kepentingan pemeriksaan atau untuk ketertiban di kapal perlu, penahanan ini dapat dilakukan tanpa melakukan tugas dan jika mungkin, dilakukan pengasingan.
3. Nahkoda Penguasa berkewajiban untuk membatasi lamanya penahanan sementara ini sampai pada yang amat perlu saja.

Pasal 16

Bagi suatu pelanggaran terhadap disiplin tidak dijatuhkan hukuman, selain sesudah tersangka oleh penghukum di dengar keterangannya secara lisan atau, jikalau ini tidak mungkin, secara tertulis.

Pasal 17

Penghukum, dan apabila orang ini adalah Nahkoda Penguasa, juga Inspektur Kepala berwenang untuk mengubah baik suatu hukuman yang telah dijatuhkan atau perumusan alasan-alasan hukuman atau kedua-duanya, baik, sebagai kecualian yang jarang terjadi dalam hal yang khusus, menghentikan sementara pelaksanaan hukuman, maupun sebab pemakaian kewenangan penjatuhan hukuman yang ternyata tidak benar, membatalkan penjatuhan hukuman keseluruhan atau sebagian.

Pasal 18

Hukuman-hukuman kerja dan penguncian dalam belunggu dihentikan untuk sementara pada waktu sakit. Selanjutnya, kecuali dalam hal penghentian sementara berdasarkan pasal-pasal 17 dan 25 ayat kedua, suatu hukuman

yang telah sekali dimulai pelaksanaannya, hanya boleh diputuskan untuk memungkinkan perjalanan hukuman yang lebih berat yang sementara itu telah dijatuhkan pada terhukum.

Pasal 19

Penghukum berwenang, tentang tempat dimana dan cara bagaimana hukuman harus dijalankan, untuk menyimpang dari ketentuan-ketentuan dalam peraturan ini, apabila keadaan kesehatan terhukum memerlukannya.

Pasal 20

Dari hukuman-hukuman yang dijatuhkan, pada waktu hari-hari ulang tahun Kepala Negara atau para anggota Keluarga Kerajaan, pada waktu hari-hari besar nasional lainnya, atau karena keadaan-keadaan yang luar biasa, untuk keseluruhannya atau sebagiannya dapat diberikan pembebasan oleh Panglima Angkatan Laut dan Kepala Departemen Angkatan Laut di Hindia-Belanda.

Pasal 21

1. Hukuman-hukuman dilaksanakan segera mungkin sesudah dijatuhkan, kecuali yang ditentukan dalam pasal 25 ayat kedua dan dalam pasal 26.
2. Hari, pada mana hukuman itu dijatuhkan berlaku sebagai hari pertama dari waktu hukuman yang ditentukan, kecuali jika pada hari itu pelaksanaan hukuman belum dimulai.
3. Waktu hukuman dihitung telah berakhir pada pagi-pagi jam 08.00 hari berikut hari terakhir hukuman yang telah dijalankan.

Pasal 22

1. Hak penuntutan hukuman tidak hapus karena pengeterapan suatu hukuman disiplin.
2. Apabila kehakiman melakukan penuntutan terhadap suatu peristiwa terhadap mana orang yang bersalah telah dijatuhi hukuman disiplin, maka Nahkoda Penguasa memberitahukan peristiwa ini kepada kehakiman,

agar supaya hakim dalam keputusannya dapat memperhitungkan hukuman disiplin yang telah dijatuhkan itu.

Pasal 23

Untuk suatu peristiwa tentang mana yang bersangkutan telah diadili dengan keputusan hakim, kepada orang itu tidak lagi dijatuhkan hukum disiplin.

Pasal 24

Terhukum disipliner yang merasa keberatan terhadap hukuman yang telah dijatuhkan kepadanya atau terhadap perumusan alasan-alasan penghukuman, berwenang dengan perantaraan penghukum mengajukan pengaduannya kepada Inspektur Kepala, apabila hukuman itu dijatuhkan oleh seorang Nahkoda Penguasa dan kepada Panglima Angkatan Laut dan Kepala Departemen Angkatan Laut di Hindia-Belanda, apabila hukuman itu dijatuhkan oleh Inspektur Kepala.

Pasal 25

1. Untuk menyatakan kehendaknya untuk mengajukan pengaduan, terhukum mempunyai jangka waktu empat hari yang dimulai pada hari kedua sesudah hari penjatuhan hukuman diketahui olehnya.
2. Dengan tidak mengurangkan apa yang ditentukan dalam pasal 17, pembesar yang berwenang memutuskan pengaduan, jikalau dan sejauh ada ketentuan-ketentuan untuk itu, dapat menghentikan untuk sementara pelaksanaan selanjutnya dari hukuman itu.
3. Selain dari pada itu karena pengaduan, pelaksanaan hukuman atau pelaksanaan selanjutnya dari hukuman tidak dihentikan untuk sementara, kecuali yang ditentukan dalam pasal 26.

Pasal 26

Hukuman penurunan, kecuali terhukum melepaskan hak mengajukan pengaduan, tidak dijalankan dalam jangka waktu yang tersebut dalam ayat pertama pasal 25; dalam hal ia mengajukan pengaduan, pelaksanaan

hukuman tidak dilakukan sebelum keputusan atas pengaduan itu diberitahukan kepadanya.

Pasal 27

1. Para pembesar yang dimaksud dalam pasal 24 berkewajiban segera mungkin mengerjakan suatu pengaduan yang diajukan kepadanya.
2. Pada waktu pemeriksaan yang dilakukan sesuai dengan peraturan yang diberikan oleh Panglima Angkatan Laut dan Kepala Departemen Angkatan Laut di Hindia-Belanda, bagaimanapun baik penghukum, jika ia menghendakinya, maupun terhukum, beserta saksi-saksi yang ditunjuk oleh mereka berdua, jikalau dan sejauh ada ketentuan-ketentuan untuk itu, didengarkan keterangannya.
3. Setelah pemeriksaan selesai dilakukan, diambil keputusan menurut hasil pemeriksaan itu; keputusan mana segera diberitahukan baik kepada penghukum, maupun kepada terhukum.

Pasal 28

1. Apabila pengaduan ternyata beralasan seluruhnya, maka penjatuhan hukuman dinyatakan batal.
2. Apabila pengaduan ternyata sebagian beralasan, maka hukuman yang dijatuhkan atau perumusan alasan-alasan penghukuman atau keduanya diubah.
3. Dalam hal yang satu dan yang lain kerugian yang diderita oleh terhukum dengan tidak syah sebanyak mungkin diperbaiki.
4. Apabila pengaduan ternyata tidak beralasan dan begitu sepele, sehingga pengajuannya dapat dipandang hanya sebagai perbuatan kurang hormat, maka pembesar yang mengerjakan pengaduan itu dapat menjatuhkan hukuman baru.

Pasal 29

Kepada Inspektur Kepala diberikan wewenang untuk sebelum habis ikatan dinasnya, mengeluarkan dari dinas dengan surat pemberhentian memakai tanda, para pelaut rendahan yang dengan berkelakuan buruk secara berulang-ulang ternyata tidak peka akan penghukuman disipliner, atau yang

keberandalannya atau sifat-sifat budi pekertinya tidak diinginkan kehadirannya lebih lama di kapal.

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

BAB III

ZAMAN PERALIHAN

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

1. Wilayah Indonesia yang diduduki Belanda (1945-1949)

Pemerintah Belanda telah menyadari bahwa untuk mempertahankan wilayah jajahannya di Indonesia, kemungkinannya sudah sangat kecil sehingga untuk mempertahankan kepentingannya di Indonesia maka pemerintah Belanda merubah strategi dari penguasaan wilayah ke penguasaan pelayaran yang terdiri dari angkutan laut dan kepelabuhanan serta keselamatan dan keamanan pelayaran, dengan asumsi apabila kekuasaan Negara jatuh ketangan Republik Indonesia, pemerintah Belanda masih dapat memainkan peranannya di bidang pelayaran di Indonesia.

Untuk mengantisipasi hal tersebut, pemerintah Belanda telah mengambil langkah-langkah pengamanannya, dengan mengembangkan organisasi Dinas Pelayaran yang berada di lingkungan Departemen van Marine di kerajaan Belanda, menjadi Departemen Pelayaran Negara HB yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Gubernur Jenderal H.B. No. 40 tahun 1947 dimana organisasi Pelayaran Negara ini secara operasional bertanggung jawab kepada Gubernur Jenderal HB dan secara administratif berada langsung pada Departemen Pelayaran yang berkedudukan di Batavia (Jakarta).

Lingkup tugas Departemen Pelayaran berdasarkan Keputusan Gubernur Jenderal tersebut, ditetapkan bahwa semua kantor inspeksi dan dinas-dinas dan badan-badan yang tadinya berada di bawah *Gouvernements Marine*

(Armda kapal Pemerintahan laut) telah dialihkan di bawah Lingkungan Departemen Pelayaran yang meliputi :

- a. Angkutan laut pemerintah yang dikenal dengan sebutan Dinas Kapal Serikat sekarang dipecah menjadi kapal Negara Penjagaan Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran..
- b. **Dinas Pelabuhan dan pamanduan** sekarang Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan serta Dirktorat Navigasil dan PT (Pesero) Pelindo Indonesia.
- c. Keuangan perambuan dan pamanduan sekarang ditangani oleh Administrator Pelabuhan dan PT (Pesero) Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV.
- d. Dinas Hidrografi pelayaran sekarang berada Hidrografi TNI-AL.
- e. **Bagian hukum dan Perundang-undangan pelayaran** sekarang menjadi Bagian hukum Ditjenperla saja tanpa perundang-undangan).
- f. Segala urusan kepelabuhanan dan pelayaran di Hindia Belanda serta segala perundang-undangan lebih lanjut tentang pelayaran yang berkaitan dengan surat-surat laut, bukti-bukti kebangsaan kapal dan Statistik pelayaran.
- g. Pengawasan atas pelayaran menurut Ordonansi perkapalan 1935 dan segala urusan pelayaran yang sama sekali tidak ada sangkut paut dengan lingkungan kerja dari Departemen lain (Ordonansi Kapal 1935 tidak diberlakukan lagi berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran sehingga terjadi kevakuman hukum di bidang proses kecelakaan kapal yang berkaitan dengan tindak pidana sebagaimana dimaksud KUHP).
- h. Peralihan dari kantor inspeksi pelayaran Kerajaan Belanda ke Hindia Belanda.

- i. Pengawasan atas perjanjian antara pemerintah dan Koninklijke Paketvaart maatschappi (KPM) sekarang dinamakan PELNI.
- j. Pengadaan dari kapal-kapal, sekoci-sekoci dan lain-lain di pusatkan dan di lakukan dengan pembelian atau pemuatan mengenai hal yang terakhir ini (pemuatan) dilakukan pengawasan atas mesin-mesin, ketel uap, motor-motor dan perlengkapan lainnya yang diperlukan oleh pemerintah.
- k. Sekolah Tinggi Pelayaran Negara (pendidikan pemerintahan laut) sekarang menjadi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk kepentingan komersiel /swasta.
- l. Panitia-panitia untuk ujian negara para mualim dan masinis kapal dagang termasuk markonis.

Disamping tugas dan fungsi tersebut diatas ada tugas dan fungsi yang tidak kala pentingnya yaitu:

- a. **Tugas dan fungsi di bidang pelayaran ekonomi yang berada pada Jawatan Pelayaran Ekonomi di lingkungan Departemen Ekonomi** sebagaimana dimaksud Undang-Undang Kapal Laut Nomor 560 Tahun 1939, dan
- b. **Tugas dan fungsi di bidang jasa (konstruksi bangunan) kepelabuhanan yang** berada pada Direksi Pelabuhan dibawah lingkungan Departemen Pekerjaan Umum sebagaimana diatur secara jelas dan tegas dalam Reglemen-Reglemen Tentang Pelabuhan.

Berhubung pada waktu itu Negara dalam keadaan darurat, maka untuk sementara waktu fungsi pemerintahan di laut dan penegakan hukum dan keamanan di Laut/maritim yang sebelumnya ditangani oleh *Departemen Pelayaran Negara*, diserahkan kepada Komandan Angkatan Laut Republik Indonesia. Kemudian pada tahun 1947 diadakan perubahan lagi dimana fungsi pemerintahan di laut perairan Indonesia diserahkan kembali kepada Kepala Departemen Pelayaran Negara dengan ketentuan bahwa semua Keputusan Kerajaan yang terdiri dari, Ordonansi, Peraturan pemerintah,

Keputusan Pemerintah dan Peraturan-Peraturan atau Keputusan-Keputusan Administratif yang bersangkutan dengan hal-hal tersebut sudah harus dilaksanakan sebagaimana yang dimaksud dalam Ordonansi No. 50 tahun 1947 yaitu sebagai berikut :

Pertama :

Dimana dalam Keputusan-Keputusan tersebut diatas ada disebut :

- a. Kepala Inspektur, Kepala Dinas Pelayaran atau pemberian nama lain dari yang berkuasa, atau
- b. Kepala kantor atau pemberian nama lain dari kantor, atau
- c. Dinas Pelayaran Negara atau
- d. Pemberian nama lain dari Dinas tersebut:
 - a dan b dibaca Direktur Pelayaran dan,
 - c sampai dengan d dibaca : Departemen Pelayaran

Kedua :

Dalam Keputusan-Keputusan tersebut diatas ada disebut :

- a. Komandan Angkatan laut dan Kepala Departemen Marine, atau
- b. Pemberian nama lain dari yang berkuasa, atau
- c. Departemen Marine atau pemberian nama lain dari Departemen Marine tersebut yang menyangkut lingkungan kerja dari Departemen Pelayaran, menurut Keputusan Pemerintah tertanggal 27 Februari 1947 stb No. 40 telah menetapkan bahwa :

a dan b dibaca : Direktur Pelayaran Negara

c dibaca : Departemen Pelayaran Negara

Dengan adanya perubahan organisasi Gouvernements marine menjadi Departemen Pelayaran, maka nama *Gouvernements Marine* sebagaimana tersebut dalam pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 LN.442 telah di rubah/diganti dengan Ordonansi No. 113 stb 1949, mengenai Kepolisian di Laut disebutkan: Wewenang penegakan dan pengawasan atas Ordonansi ini dibebankan kepada: para nakhoda kapal-kapal Departemen Pelayaran Negara, para perwira yang berada dibawah

perintah para nakhoda, para perwira dari Departemen Pelayaran Negara yang ditugaskan memegang komando atas kapal-kapal dari Pemerintahan Daerah, dan selanjutnya orang-orang yang ditunjuk oleh CZM (Komandan Penguasa Perang di Laut sekarang Kepala Staf Angkatan Laut) berdasarkan Surat Keputusan KSAL No. X 119/5/I tahun 1949 telah menunjuk para perwira dari Departemen Pelayaran yang berwenang sebagai penegakan hukum dan keamanan di laut wilayah RI..

Ketiga :

Berdasarkan Ordonansi No. 202 tahun 1949 maka Institusi *Gouvernements Marine* dinyatakan tidak diberlakukan lagi, dengan ketetapan bahwa semua Keputusan pemerintah baik yang berupa Ordonansi, Peraturan Pemerintah, Keputusan dan Peraturan Administrasi *Gouvernements marine* telah dilebur kedalam Departemen Pelayaran Negara dan Armada kapal Pemerintah dibentuk institusi baru dengan nama *Federale Scheependents* (Dinas Perkapalan Serikat) dan ditempatkan di bawah Departemen Pelayaran Negara.

Untuk penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban dan keamanan di laut dan pantai dalam melaksanakan fungsi kepolisian di laut, **dibentuk institusi baru dengan nama Dinas Penjagaan Laut dan Pantai (DPLP)** berdasarkan Keputusan Kepala Departemen Pelayaran Negara No. JZ.1/15/117 tanggal 29 Oktober 1949.

Dinas Penjaga Laut Dan Pantai ini dilengkapi dengan kapal-kapal negara yang dipersenjatai dari Dinas Perkapalan Serikat dengan kewenangan, untuk melaksanakan patroli laut, melakukan pengejaran terhadap kapal-kapal yang melanggar hukum, memberhentikan, dan memeriksa kapal di laut.

Dengan dimikian organisasi *Gouvernements Marine*/Armada Kapal Pemerintah, selaku penanggungjawab pemerintahan Negara di laut Nusantara yang telah menjalankan tugasnya selama 128 tahun secara konsisten, terpaksa harus berakhir pada tahun 1949.

Organisasi GM ini sebenarnya adalah merupakan organisasi pemerintahan Negara di Laut/Maritim yang tertua di dunia. Organisasi ini sangat efisien dan efektif karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli yang profesional di bidang hukum, administrasi dan manajemen maritim yang terdiri dari orang-orang Belanda asli dan untuk bumi putera (pribumi) tidak diperbolehkan untuk memegang jabatan pemerintahan di laut/armada kapal pemerintah.

Larangan tersebut tertuang dengan jelas dalam Bab B pasal 10 Himpunan Peraturan Armada Pemerintah HB tahun 1929 disebutkan bahwa : **Bagi mereka yang berkeinginan untuk diangkat dalam suatu jabatan di Armada Kapal Pemerintah harus seorang Kawula Belanda (orang Belanda asli). Jadi untuk bangsa Indonesia hanya terbatas pada jabatan-jabatan teknis saja yang tidak memerlukan pendidikan formal seperti juragan kapal, juru mudi, panjarwala, kelasi, jenang, mandor, serang, kasab, mistri, oliman, koki, pelayan dan lain-lain dimana sebagian besar dari mereka adalah buta huruf.**

Alasan mengapa bangsa Indonesia tidak di benarkan menduduki jabatan pada armada kapal pemerintah dan juga tidak di bekali dengan ilmu pengetahuan di bidang hukum maritim, administrasi dan manajemen maritim? Hal ini sengaja di buat oleh Belanda agar bangsa Indonesia tidak mampu menguasai laut lagi seperti nenek moyang mereka, yang dahulunya dikenal sebagai pelaut ulung, terlebih lagi yang langsung berhubungan dengan dunia Internasional.

Sistem Pemerintah di Laut sangat berbeda dengan Sisitem Pemerintah Daerah (Daratan) dimana orang Indonesia di perbolehkan untuk menduduki **jabatan pada Administrasi Pemerintahan Negara di darat, seperti jabatan Bupati/Residen, Camat, Lurah dan Kepala Desa tetapi untuk jabatan pemerintahan di laut (coastal state), di pelabuhan (port state) dan dikapal (flag state) sama sekali tidak diperbolehkan.**

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

2. Wilayah Republik Indonesia yang tidak diduduki Belanda

Tidak lama setelah Proklamasi Kemerdekaan, Pemerintah pusat RI hijrah dari Jakarta ke Yogyakarta dan disanalah pemerintah Indonesia mendirikan institusi Djawatan Oeroesan Laoet (DJOESLI) pada tahun 1946 yang pada mulanya institusi ini berada dibawah lingkungan Departemen Pertahanan yang kemudian diadakan perubahan dan di alihkan ke Kementrian Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum yang membawahi urusan pelayaran Negara, urusan kepelabuhanan dan pelayaran ekonomi.

Djawatan Oeroesan Laoet Seloeroeh Indonesia (DJOESLI) yang baru dibentuk ini tantangan sangat berat di samping sarana kapalnya sangat terbatas juga terjepit diperairan pedalaman. Lebih menyedihkan lagi sumber daya manusia yang dimiliki Indonesia pada waktu itu hanya terdiri dari pelaut-pelaut rendahan yang sama sekali tidak dibekali dengan pengetahuan hukum maupun administrasi dan manajemen maritim.

Pada pertengahan tahun 1947 institusi Djawatan Oeroesan Laoet Seloeroeh Indoensia (DJOESLI) di hapus dan di bentuk institusi baru dengan nama Djawatan Pelajaran Republik Indonesia yang berada di bawah lingkungan Kementerian Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum.

BAB IV

SETELAH PENYERAHAN KEDAULATAN

Penyerahan Kedaulatan kepada Pemerintah Indonesia 1949.

Berhubung Negara pada waktu itu, masih dalam keadaan darurat, maka penyelenggaraan penegakan hukum dan keamanan di laut RI yang tadinya di tangani oleh Jawatan Pelayaran Negara dialihkan dibawah komando Angkatan Laut RI dengan catatan akan diatur tersendiri oleh Kepala Staf Angkatan Laut RI. Pengaturannya ditetapkan berdasarkan Keputusan KSAL Nomor 8/Va. KSAL/50 BN 1950 No. 8 tertanggal 14 Februari 1950 dan kemudian di perbaharui dengan Keputusan KSAL No. A 23/1/1/ BN 1951 No. 44 tertanggal 24 Mei 1951 dan kemudian diperbaharui lagi dengan Keputusan KSAL No. A 20/2/23 BN 1952 No. 91 tertanggal 30 Oktober 1952 dengan ketetapan bahwa penegakan hukum dan keamanan di laut berada dibawah Komando Angkatan Laut RI, tetapi para Nakhoda Kapal Negara Departemen Pelayaran RI tetap memegang wewenangnya sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 Stb 442.

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

Pada waktu yang bersamaan Pemerintah Indonesia menghadapi berbagai pemberontakan dalam negeri yang dilakukan oleh RMS, PKI, DI/TII, Andi Azis dan PRRI Permesta, dimana untuk menumpas pemberontakan tersebut maka sebagian besar kapal-kapal Jawatan Pengawas Pelayaran Negara

dimilitersasi untuk operasi militer di bawah komando Angkatan Laut. Sejak itu terjadi kevakuman fungsi penegakan hukum di laut karena baik Angkatan Laut Republik Indonesia maupun Djawatan Pelayaran Negara Republik Indonesia, mengkonsentrasikan tugasnya pada penumpasan pemberontakan di dalam negeri.

Untuk mengisi kevakuman tersebut, maka Menteri Dalam Negeri meskipun tanpa dasar hukum yang jelas telah mengambil langkah-langkah pengamanan berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri No. Pol/4/2/3 UM tertanggal 14 Maret 1951, untuk membentuk “Polisi Air (Polair)” yang bertugas khusus untuk pengawasan dilautan dan penjagaan pantai-pantai dan sungai dengan tugasnya : Memberantas perdagangan gelap di wilayah perairan; Memberantas perampok di pantai dan sungai; Pengawasan penangkapan ikan; Pengawasan peraturan senjata api diperairan; Pengawasan sebagian peraturan pelayaran (surat-surat kapal, surat-surat laut, pas-pas kapal dsb).

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

Lembaga Polisi Air ini berbeda dengan lembaga Kepolisian di Laut, sebagaimana dimaksud Peraturan Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim Nomor 525 Stb 1935 yang kewenangannya telah ditetapkan dalam Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 Stb 442 disebutkan antara lain : Untuk penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan dari Ordonansi ini, dibebankan kepada para komandan kapal perang RI dan para **nakhoda (penguasa) kapal pemerintah di laut** yang kemudian berdasarkan Ordonansi No.113 Stb.1949 menjadi kapal Negara Departemen Pelayaran dimana kewenangan kepolisian di laut ini, berdasarkan Surat Keputusan Kepala Departemen

Pelayaran Negara No. JZ.1/15/117 tanggal 29 Oktober 1949 dilaksanakan oleh **Dinas Penjagaan Laut Dan Pantai (DPLP).**

Pada tahun 1956, Pemerintah Indonesia mulai mengadakan pembenahan di bidang organisasi pelayaran dan kepelabuhanan dengan membentuk institusi baru dengan nama Departemen Perhubungan Laut dan berada dibawah Kementerian Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 141 tertanggal 19 juli 1956 yang membawahi 3 (tiga) Jawatan yaitu :

Jawatan Pelayaran Negara dengan tugas pokoknya adalah memelihara keselamatan dan keamanan serta ketertiban di laut dan di pelabuhan sebagaimana dimaksud Undang-Undang Pelayaran 1936 Stb 700 dan TZMKO 1939 berada dibawah Kementerian Perhubungan

Jawatan Pelabuhan dengan tugas pokoknya dibidang jasa dan konstruksi bangunan pelabuhan sebagaimana dimaksud Peraturan-Peraturan Pelabuhan (Haven Reglemen) berada dibawah Departemen Pekerjaan Umum.

Jawatan Pelayaran Ekonomi dengan tugas pokoknya adalah mengatur lalu lintas angkutan laut niaga (trafik) sebagaimana dimaksud Undang-Undang Kapal Laut Nomor 560 Tahun 1939 berada dibawah Departemen Ekonomi (Departemen Perdagangan).

Departemen Pelayaran RI kemudian dihapus dan diganti dengan membentuk institusi baru dengan nama Direktorat Jendral Perhubungan Laut berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 141 tertanggal 19 juli 1956 yang membawahi 3 (tiga) Jawatan yaitu :

- a. Jawatan Pelayaran Negara dengan tugas pokoknya adalah memelihara keselamatan dan keamanan serta ketertiban di laut dan pantai termasuk di pelabuhan dan bandar sebagaimana dimaksud Undang-Undang Pelayaran 1936 Stb 700 dan TZMKO 1939 dan Peraturan Bandar 1925 yang sebelumnya berada dibawah Kementerian Perhubungan telah dialihkan dan berada dibawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

- b. Jawatan Pelabuhan dengan tugas pokoknya dibidang jasa dan konstruksi bangunan pelabuhan sebagaimana dimaksud Peraturan-Peraturan Pelabuhan (Haven Reglemen) yang tadinya berada dibawah Departemen Pekerjaan Umum telah dialihkan dan berada dibawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
- c. Jawatan Pelayaran Ekonomi dengan tugas pokoknya adalah mengatur lalu lintas angkutan laut niaga (trafik) sebagaimana dimaksud Undang-Undang Kapal Laut Nomor 560 Tahun 1939 yang sebelumnya berada dibawah Departemen Ekonomi (Departemen Perdagangan) telah dialihkan dan berada dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Perubahan ini telah membingungkan, mengingat klasifikasi struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Struktur organisasi Jawatan, adalah pada tingkat kelas yang sama, maka berdasarkan Keputusan Presiden No. 153 tanggal 10 Juli 1959 struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan laut diadakan perubahan lagi dan ditingkatkan menjadi Departemen Perhubungan Laut yang dipimpin oleh seorang Menteri yang membawahi :

- Djawatan Pelayaran Negara;
- Djawatan Pelayaran Ekonomi;
- Djawatan Pelabuhan dan Pengerukan;
- Djawatan Perindustrian dan perkapalan

Kemudian berdasarkan Keppres No.268 tanggal 13 Oktober 1959 Djawatan Perindustrian dialihkan ke Departemen Perindustrian. Selain Djawatan Perindustrian maka ada satu lagi yang dikeluarkan dari lingkungan Departemen Perhubugnann laut yaitu : Dinas Hidrografi dari Jawatan pelayaran dialihkan dan diserahkan ke Djawatan Hidrografi Angkatan laut RI berdasarkan Keputusan Presiden No.164 Tahun 1960 (karena dalam keadaan darurat perang) meskipun Peraturan Perundang-undangannya masih tetap pada Djawatan Pelayaran Negara (sekarang Direktorat Jendral Perhubungan Laut sebagaimana dimaksud Peraturan Pemerintah No.23 Tahun 1951 Tentang Hidrografi Pelayaran Sipil).

Untuk mencegah terjadinya tumpang tindih tugas antara sesama instansi penegak hukum dan keamanan di laut maka Kepala Staf Angkatan Laut RI selaku penguasa perang di laut, telah mengeluarkan Keputusan Nomor 3001 tahun 1960 Tentang Penuntun Patroli Sifat Tetap (PPST) yang diperuntukkan bagi kapal-kapal patroli Jawatan Pelayaran Negara, Polisi Air serta Bea dan Cukai.

Dalam penetrapannya, Keputusan Kepala Staf Angkatan Laut ini tidak berjalan mulus karena kapal-kapal penegakan hukum yang diwenangkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk melakukan patroli laut, mengejar, memberhentikan dan memeriksa kapal di laut sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 yo Ordonansi Nomor 113 Tahun 1949 hanya diwenangkan kepada komandan-komandan kapal-kapal perang RI dan nakhoda-nakhoda kapal-kapal negara Departemen Pelayaran RI dan untuk itu terhadap kapal-kapal Polisi Air dan Kapal-kapal Bea & Cukai perlu dicari dasar hukum karena hal ini sulit dipertanggung jawabkan secara hukum. Hal ini disebabkan karena sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam dunia pelayaran/maritim, tidak dikenal dengan istilah Komandan/Nakhoda Kapal Polisi dan kapal Bea & Dan Cukai.

Mengingat peraturan hukum yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan maritim serta perlindungan laut dan penegakan hukum di laut masih berdasarkan peraturan perundang-undangan peninggalan Hindia Belanda yang masih berlaku positif dan juga masih relevan dengan konvensi-konvensi internasional. Maka untuk pendirian Indonesia Sea Coast Guard yang sudah sangat mendesak, sebaiknya kita kembali mempelajari dan mengkaji ulang struktur organisasi Gouvernement Marine Hindia Belanda sebagai bahan pertimbangan karena ternyata susunan organisasi dan tata kerja serta uraian tugasnya terinci dengan jelas dan tersusun sangat rapi sehingga menjadi efisien dan efektif. Hal ini dapat dibuktikan bahwa organisasi tersebut dapat bertahan selama 1 1/4 abad lebih sebagai pemegang kuasa undang-undang yang bertanggung jawab terhadap ketertiban dan keamanan di daerah laut Republik Indonesia.

Apabila dibandingkan dengan organisasi Perhubungan Laut pada Departemen Perhubungan yang tidak konsisten dan sering berubah-ubah maka mustahil fungsi tersebut dapat dilaksanakan secara penuh oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut, mengingat tugas pokok Direktur Jendral Perhubungan Laut hanya merupakan staf Menteri Perhubungan yang dititik beratkan pada fungsi administrasi di bidang audit dan sertifikasi keselamatan pelayaran saja.

Akibatnya tugas dan fungsi Direktorat Jendral Perhubungan Laut bidang operasional penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan laut tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya dan harus dipisahkan sesuai dengan prinsip-prinsip manajemen dan sasaran umum.

Hal ini dapat dilihat dengan banyaknya instansi yang turun patroli di laut dengan kapalnya sendiri-sendiri sehingga tidak efisien dan efektif ditambah lagi sumber daya manusia yang melaksanakan fungsi penegakan hukum dan keamanan di laut tidak dibekali dengan pengetahuan untuk itu.

Sebagai perbandingan: kualitas SDM yang menangani lembaga Gouvernement Marine/Departemen Pelayaran Hindia Belanda terdiri dari tenaga-tenaga ahli yang profesional di bidang hukum, administrasi dan manajemen kelautan sehingga tercapai tertib hukum, tertib administrasi dan tertib operasional. Sedangkan Indonesia dimulai dengan revolusi dimana kualitas SDM terdiri dari tenaga-tenaga yang tidak ahli dan tidak profesional di bidang peraturan perundang-undangan maritim, administrasi dan manajemen pemerintahan di laut dan hampir 99% terdiri dari pelaut-pelaut rendahan.

Pada tahun 1969 struktur organisasi Departemen Perhubungan Laut diturunkan lagi statusnya menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang ditindaklanjuti dengan Kepmenhub No. U/14/7/14 PHB tanggal 1 Juli 1969 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan sebagai Dirjen Perhubungan Laut telah ditunjuk

Laksda Haryono Nimpuno berdasarkan Keppres No. 159/M Tahun 1969 dimana pelantikannya baru dapat dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan tanggal 15 Januari 1970.

Peranan Perhubungan Laut selama dibawah pimpinan Laksda Haryono Nimpuno perkembangannya sangat pesat seiring dengan pembangunan nasional, karena di zaman beliau tugas dan fungsi keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut serta penegakan hukum di laut diperhatikan dengan sungguh-sungguh.

Kemudian berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. KAB. 4/3/4 tanggal 11 April 1974 disusunlah struktur organisasi dan uraian tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang terdiri dari:

- 1) Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- 2) Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- 3) Direktorat Angkatan Laut
- 4) Direktorat Pelayaran
- 5) Direktorat Navigasi
- 6) Kesatuan Operasi Penjagaan Laut dan Pantai
- 7) Lembaga Pendidikan Perhubungan Laut
- 8) Akademi Ilmu Pelayaran
- 9) Pengawasan Umum

Pada tahun 1974 organisasi Kesatuan Operasi Penjagaan Laut dan Pantai (KOPLP) diganti dengan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) berdasarkan Keppres No. 44 dan 45 yang menetapkan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dengan resmi menjadi suatu Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan tugas pokoknya melakukan kegiatan-kegiatan operasional di bidang penjagaan laut dan pantai dan sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan bantuan SAR laut dalam rangka menunjang perkembangan hukum laut.

Susunan Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 164 tahun 1984 terdiri dari 6 (enam) Direktorat yaitu:

- a. Direktorat Perkapalan dan Pelayaran (Ditkapel).
- b. Direktorat Navigasi (Ditnav).
- c. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala).
- d. Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan (Ditpelpeng).
- e. Direktorat Jasa Maritim (Ditjasmar).
- f. Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (Dit KPLP)

Pada tahun 1985 Menteri Perhubungan dengan suratnya No. AL 403/1/13 PHB-86 telah menyurati Direktur Jenderal Perhubungan Laut perihal penyelenggaraan pengamanan keselamatan maritim. Surat ini dibuat atas dasar hasil rapat pimpinan tanggal 6 Mei 1986 khususnya mengenai masalah perihal tersebut, diharapkan agar Direktur Jenderal segera menyusun usulan penataan mengenai penanganan keselamatan maritim yang pada dewasa ini ditangani oleh tiga Direktorat, yaitu Direktorat Navigasi, Direktorat Perkapalan dan Pelayaran, dan Direktorat KPLP yang dalam hal ini belum diatur secara tegas pemisahan kewenangannya baik yang bersifat administratif (pemberian sertifikat laik laut, dsb) dan pelaksanaan penegakan hukum di antara ketiga unit tersebut.

Penegasan kewenangan antara ketiga Direktorat tersebut, serta penegasan kembali peranan KPLP dalam rangka hukum laut yang baru dengan instansi di luar Departemen Perhubungan di lain pihak perlu kejelasan agar tidak terjadi tumpang-tindih kewenangan dengan instansi lain. Konsep penataan tersebut dalam kerangka pola pikir baik antara instansi di dalam, yaitu kesyahbandaran, navigasi, KPLP maupun instansi luar adalah merupakan suatu konsep yang disusun secara utuh agar mendapatkan hasil guna dan daya guna.

Surat Menteri tersebut diajukan mengingat beban tugas pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan di wilayah perairan Indonesia semakin berat dan kompleks yang perlu segera ditangani. Untuk menangani tugas-

tugas operasional di perairan Indonesia maka pemerintah merasa perlu untuk membentuk organisasi Armada Penjagaan Laut dan Pantai dalam melaksanakan pengamanan keselamatan maritim.

Organisasi ini dibentuk berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 18 tahun 1988 dengan atas persetujuan menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dalam suratnya No. 100/1/MenPan/2/88 tanggal 20 Februari tahun 1988. Organisasi Armada PLP ini diperlukan untuk kepentingan operasional pengamanan keselamatan maritim dan pencegahan pencemaran di laut serta penegakan hukum di laut.

Dan untuk fungsi administratif dilaksanakan oleh:

- a. Direktorat Perkapalan dan Pelayaran (Dit Kapel).
- b. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala).
- c. Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan (Ditpelpeng).
- d. Direktorat Jasa Maritim (Ditjasmar).

Kemudian dalam upaya untuk menghidupkan kembali fungsi pemerintah di laut maka langkah pertama yang diambil oleh Pemerintah RI, adalah dengan membentuk institusi Port Authority (Penguasa Pelabuhan) dan institusi Daerah Pelayaran (DAPEL) yang ditetapkan berdasar **Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1964**. Port Authority (Penguasa Pelabuhan) dipimpin oleh seorang Komandan Penguasa Pelabuhan dan institusi Daerah Pelayaran dipimpin oleh seorang Kepala Daerah Pelayaran.

Pembentukan kedua institusi ini dimaksudkan untuk memperlancar arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang di didaerah lingkungan kerja pelabuhan dan di daerah pelayaran utamanya dalam menjaga mata rantai suplai kebutuhan pokok masyarakat Indonesia.

Wilayah Kerja Penguasa Pelabuhan dan Daerah Pelayaran berdasarkan Peraturan Periden Nomor 18 Tahun 1964 Tentang Port Authority dan Daerah Pelayaran adalah sebagai berikut :

Wilayah kerja Port Authority (Penguasa Pelabuhan) dan Daerah Pelayaran diseluruh Indonesia sebagaimana dimaksud Undang-Undang Pelayaran 1936 Stb 700, telah dituangkan dalam Peraturan Bandar 1925 dan Peraturan Pelayaran 1936.

Wilayah kerja Daerah Pelayaran diseluruh Indonesia sebagaimana yang ditentukan dalam Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 1964, dimana struktur organisasinya sama dengan Komando Daerah Maritim (KODAMAR) Angkatan Laut Republik Indonesia. Hal ini untuk mendapatkan keterpaduan tugas di bidang penegakan hukum dan keamanan di laut sebagaimana dimaksud Pasal 4 Peraturan Pelayaran 1936 dan Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan lingkungan Maritim 1939 Stb 442 serta untuk memudahkan militerisasi armada **kapal negara Departemen Perhubungan Laut***).

**) Kapal Negara tersebut diatas terakhir telah dirubah menjadi kapal Negara Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 279 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*

Wilayah kerja Daerah Pelayaran sebagaimana dimaksud Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 1964, mencakup beberapa daerah propensi, sebagai contoh adalah: Daerah Pelayaran III yang berkedudukan di Tanjung Priok Jakarta Utara, wilayah kerjanya mencakup 6 (enam) daerah propensi yaitu : Propensi DKI, Propensi Jawa Barat, Propensi Lampung, Propensi Sumatera Selatan, Propensi Jambi dan Propensi Kalimantan Barat.

Pembinaan Fungsi dan Tugas

Pembinaan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 1964, pelaksanaannya diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Laut Nomor Kab 4/9/21 Tahun 1965 dimana fungsi pembinaan administrasinya berada pada staf Departemen dan tugas operasionalnya berada pada komponen-komponen yang terdiri dari :

- a. Komandan Komando Kesatuan Operasi (KOSATOP);
- b. Kepala Daerah Pelayaran;
- c. Komandan Port Authority (Penguasa Pelabuhan);
- d. Komandan Detasemen Kantor Pusat-Departemen Perhubungan laut
- e. Komandan Detasemen Kosatop Daerah Pelayaran I s/d IX
- f. Perwakilan Departemen Perhubungan Laut di Luar Negeri

Personil pada komponen tersebut pada butir 1 sampai dengan 5 dalam menjalankan tugasnya, dilengkapi dengan pakaian dinas seragam dan khusus yang berpangkat perwira, menggunakan Lambang Negara RI.

Kompomen sebagaimana tersebut pada butir 5 didukung oleh prasarana berupa armada kapal Negara dan pangkalan-pangkalan diseluruh wilayah Indonesia dan di persenjatai.

Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan laut Nomor Kab.4/2/13 tanggal 28 Januari 1964 dibentuk Dinas Penjagaan Laut Dan Pantai (DPLP). DPLP ini secara operasional berada dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah Pelayaran dan Komandan KOSATOP, dan secara administrasi berada pada Direktorat Navigasi pada Jawatan Pelayaran Departemen Perhubungan Laut.

Tidak berselang lama, organisasi Jawatan Pelayaran dipecah menjadi empat Direktorat yang terdiri dari :

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

*) (Dinas Penjagaan Laut Dan Pantai dijadikan Dinas Khusus di bawah Direktorat Perkapalan.

Disamping itu juga organisasi Jawatan Pelayaran Ekonomi yang berada di bawah Departemen Perdagangan dan organisasi Jawatan Pelabuhan yang berada di bawah Departemen Pekerjaan Umum telah dialihkan dan diintegrasikan kedalam organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada Departemen Perhubungan Laut.

Organisasi ini hanya berjalan selama satu tahun tiga bulan, selanjutnya diadakan perubahan ulang berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. Kab. 4/9/21 tanggal 4 Mei 1965 dimana lapangan kerja Departemen Perhubungan Laut kembali lagi ke Jawatan semula dan ditambah dengan Kantor Urusan Sungai dan Terusan.

Kemudian institusi Departemen Perhubungan Laut ditempatkan dibawah MENKO Maritim. Pada masa Menteri Koordinator (Menko) Maritim yang juga merangkap Menteri Perhubungan Laut (tahun 1963-1966) yang dipimpin oleh Major Jenderal KKO-AL (Ali Sadikin), dimana masalah sistem pemerintahan di laut/maritim termasuk penegakan hukum dan keamanan dilaut mulai mendapat perhatian khusus, dimana struktur organisasi Departemen Perhubungan Laut diadakan penyesuaian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan laut tertanggal 28 Januari 1964 No. Kab. 4/2/13 dengan penambahan tiga Pembantu menteri yaitu :

Pembantu Menteri Urusan Operasi yang membawahi Komando Satuan Operasi (KSATOP) dimana Dinas Penjagaan Laut dan Pantai dilebur kedalam KOSATOP dan pelaksanaannya didaerah dibentuk Detasemen KOSATOP yang terdiri dari 9 (Sembilan) Detasemen KOSATOP mempunyai tugas untuk melakukan operasi polisional di laut perairan Indonesia (OPDIL) yang secara administrasi dilaksanakan oleh Kepala Daerah Pelayaran dan secara operasional berada dibawah pengendalian Komandan KOSATOP-Pusat Departemen Perhubungan Laut.

Kalau dibandingkan dengan struktur organisasi Pemerintah Daerah yang secara administrasi berada dibawah Menteri Departemen Dalam Negeri mulai sejak penyerahan kedaulatan hingga dewasa ini boleh dikata

perkembangannya sangat pesat karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli yang terdidik dan profesional yang sebagian besar adalah keluaran Sekolah Tinggi Pemerintahan Dalam Negeri dimana dasar hukumnya saat ini teruang dalam Pasal 18 amandemen UUD 1945 dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang OTDA. Sedangkan Pemerintahan di Laut wilayah perairan Indonesia hingga dewasa ini masih berpadoman pada Peraturan Peralihan Undang-Undang Dasar 1945 dan Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb 442 dan Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 yang administrasinya berada pada Departemen Perhubungan, dan hingga dewasa ini, tidak memiliki tenaga-tenaga ahli di bidang pemerintahan Negara di laut dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai sehingga fungsi ini terabaikan dan tidak tertangani lagi sebagaimana mestinya.

Orde Baru (1966-1998).

Menuju Tahap Pemebangungan Nasional

Ditengah masa-masa transisi pada tahun 1966 diadakan Rapat-Rapat Kerja antara Departemen Maritim, Departemen Perdagangan, Departemen Keuangan dan Bank Central yang diselenggarakan pada 13-15 November 1968 telah menghasilkan pokok-pokok kebijaksanaan pemerintah di bidang angkutan laut dan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud TAP MPRS No.XXIII/1966.

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

Pada tahun 1969 terjadi lagi perubahan organisasi secara besar-besaran dimana MENKO Maritim/Departemen Maritim dihapus dan diturunkan

statusnya menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan ditempatkan dibawah lingkungan Departemen Perhubungan. Kemudian berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.U/14/7/14PHB tanggal 1 Juli 1969 disusunlah organisasi dan tata kerja Direktorat Jenderal Perhubungan laut berdasarkan Keputusan Presidenen RI. No.159/M tahun 1969, telah ditetapkan sebagai pimpinan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut ditunjuk Laksamana Muda Haryono Nimpuno yang jasanya sangat besar dibidang pembangunan perhubungan laut terutama menyangkut pemeliharaan keselamatan dan keamanan maritim serta perlindungan lingkungan laut dalam mengantisipasi perubahan Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut SOLAS 1960 yang sedang dibahas di London. Peranan perhubungan laut selama dibawah pimpinan beliau perkembangannya sangat pesat seiring dengan pembangunan nasional.

Perhubungan Laut semasa dipimpin oleh Mayor Jenderal KKO Ali Sadikin telah berhasil mengembalikan fungsi pemerintahan di pelabuhan dan di pelayaran dan Laksamana Muda Haryono Nimpuno berhasil mengembangkan kemampuan SDM di bidang penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai dan mengembangkan armada pelayaran nasional sehingga 65 % angkutan laut diseluruh perairan Indonesia dikuasai kapal-kapal berbendera Indonesia (Indonesia Flag State).

Disamping itu juga Beliau berhasil mengangkat nama baik Pemerintah Indonesia dimata Internasional termasuk menterjemahkan berbagai peraturan perundang-undangan maritim yang masih berbahasa Belanda ke bahasa Indonesia, mengingat pejabat-pejabat yang mengerti bahasa Belanda sudah semakin langka dan banyak yang sudah pensiun.

Hal ini diperlukan karena beliau memahami dan menyadari, bahwa sejak Indonesia merdeka, pendidikan di bidang kemaritiman yang meliputi : administrasi maritim, manajemen maritim dan peraturan perundang-undangan maritim dan hukum

di laut khususnya yang berkaitan dengan fungsi pemerintah di laut dan penegakan hukum dan keamanan di laut, sama sekali tidak diajarkan disekolah-sekolah maritim di Indonesia termasuk sekolah milik pemerintah seperti Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) Ancol Jakarta (yang sekarang ini menjadi STIP Marunda).

Oleh karena itu beliau menginstruksikan kepada Kepala Pusat Pendidikan dan Latihan (Pusdiklat) Laut untuk segera diadakan kursus-kursus / pendidikan dan pelatihan di bidang kesyahbandaran, penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut (kursus-kursus pemeriksa di laut dan kursus pembantu Jaksa/penyidik, SAR laut, dan pencegahan pencemaran di laut sebagai titik awal menuju pada tingkat pendidikan formal termasuk mengiririm para perwira perhubungan laut untuk dididik dan dilatih di Coast Guard Amerika Serikat.

Kedua pimpinan tersebut sebenarnya telah meletakkan pondasi yang kuat dalam pembangunan negara maritim kedepan tapi sangat disayangkan para penerusnya hanya terperangkap dibidang teknis angkutan laut dan kepelabuhanan serta perizinan saja sehingga fungsi administrasi pemerintahan negara di laut/maritim dan fungsi manajemen penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut/maritim tidak lagi tertangani sebagaimana mestinya dan terabaikan hingga dewsa ini..

Hal ini dari semula sudah dapat diduga karena sejak Djawatan Oeroesan Laoet (DJOESLI) RI didirikan di Jojakarta tahun 1946 dan secara berturut-turut dirubah menjadi Departemen Pelayaran, kemudian diganti menjadi Djawatan Pengawas Pelayaran, diganti lagi dengan Djawatan Pelayaran Negara, kemudian diganti lagi menjadi Direktorat Jendral Perhubungan Laut, kemudian ditingkatkan menjadi Departemen Perhubungan Laut dan kemudian lagi diganti menjadi Departemen Maritim dan terakhir diturunkan statusnya menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang berada dibawah Departemen Perhubungan hingga sekarang ini.

Keadaan ini semakin diperparah lagi dengan tidak tersedianya lembaga pendidikan di bidang administrasi pemerintahan negara di laut/maritim dan penegakan hukum dan keamanan di laut yang sebenarnya sudah sangat mendesak keberadaannya mengingat sampai sekarang ini, Indonesia belum mempunyai SDM yang ahli, terampil dan profesional di bidang tersebut dimana hal ini telah mengakibatkan fungsi pemerintah di laut dan penegakan hukum dan keamanan di laut menjadi tidak efektif dan efisien serta tumpang tindih.

Sebenarnya pendidikan dimaksud telah didirikan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 1953 dengan nama **Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) Republik Indonesia** yang sebenarnya hanya diperuntukkan untuk pendidikan dinas bagi para pemuda Indonesia untuk dijadikan perwira-perwira pelaut pemerintah yang berikatan dinas dan berada dibawah lingkungan Departemen Perhubungan Laut (sekarang Departemen Perhubungan). Tapi dalam kenyataannya, mata pelajaran yang diberikan kepada para taruna/siswa di Akademi tersebut (sekarang STIP) sama sekali tidak ada mata pelajaran administrasi pemerintahan di laut termasuk manajemen penegakan hukum dan keamanan di laut, karena mata pelajaran yang diberikan pada umumnya hanya terfokus pada ilmu nautis dan teknis yang diperuntukkan sebagai operator kapal saja dengan berbekal deploma Ahli Nautis Tingkat III untuk jurusan deck (Mualim Pelayaran Besar III) dan deploma Ahli Mesin Kapal Tingkat III untuk jurusan mesin (Masines III Pelayaran Besar).

Sedangkan untuk pendidikan pelayaran niaga oleh pemerintah Indonesia sebelumnya telah didirikan **Akademi Pelayaran Niaga (APN) yang berada dibawah lingkungan Departemen Perdagangan**, untuk mendidik para pemuda Indonesia menjadi perwira-perwira pelayaran niaga yang tidak berikatan dinas pemerintah. Tapi dalam kenyataannya, mata pelajaran yang diberikan kepada para siswa pada umumnya hanya ilmu tata laksana pelayaran saja dengan deploma D III.

Kemudian pada tahun 1964 kedua akademi tersebut telah digabung menjadi satu dengan Akademi Ilmu Pelayaran yang disingkat dengan AIP Gaya Baru (sekarang STIP) yang berada dibawah lingkungan Departemen Perhubungan Laut (sekarang Departemen Perhubungan). Meskipun AIP (STIP) ini secara hukum adalah berstatus pendidikan dinas, tapi dalam praktiknya, 100%, tidak lagi berikatan dinas.

Hal ini telah menyebabkan fungsi pemerintahan di laut dan penegakan hukum dan keamanan di laut tidak tertangani lagi secara proposional karena tidak tersedianya lagi SDM yang ahli, terampil dan profesional di bidang administrasi dan manajemen pemerintahan di laut, sehingga penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut dan pantai, menjadi tumpang tindih yang akibatnya dapat menurangi citra Indonesia dalam pergaulan Internasional, maka pada tahun 1972 telah diadakan koordinasi kerjasama antara instansi penegakan hukum dan keamanan di laut, dengan membentuk badan koordinasi keamanan laut antara Menteri Pertahanan Keamanan/Pangap, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Kejaksaan Agung :

Nomor: KEP / D/45 / XII/1972, SK 901 / M / 1972, Kep 779 / MK / III / 12 / 1972, JS 8 / 72 / 1 dan KEP / JA/ 12 / 1972 tanggal 12 Desember 1972 Keputusan bersama ini ternyata perlu disempurnakan lagi karena bertentangan dengan Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMO) 1939 Stb. 442 Tentang Ketentuan Menegakkan Ketertiban dan Keamanan di daerah laut Republik Indonesia.

Dalam pelaksanaannya ternyata badan ini tidak berjalan sesuai yang diharapkan, karena masing-masing instansi masih tetap dengan pola lama yaitu melakukan patroli laut sendiri-sendiri, dan semua beranggapan bahwa BAKOKAMLA ini dinilai tidak berhasil dalam mengkoordinir pengawasan dan pengamanan di laut wilayah perairan Indonesia sehingga perlu dibentuk wadah baru.

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

Kemudian pada tahun 1978 Departemen Pertahanan Keamanan mengadakan lagi Loka Karya yang kedua kali dengan Tema, “Pengimplementasian Wawasan Nusantara” dengan Sub Tema “Penegakan Hukum dan Keamanan di Laut” yang juga diikuti oleh berbagai instansi terkait. Dimana Ketua Kejaksaan Agung RI berpendapat Tentang Penegakan Hukum dan Keamanan di Laut dalam pemaparannya antara lain, Beliau menjelaskan bahwa: **Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai adalah sebenarnya penjelmaan dari Gouvernements Marine** dahulu serta dasar-dasar hukum tugasnya diatur dalam suatu surat keputusan oleh Inspektur Kepala, Kepala Dinas Pelayaran tanggal 27 Nopember 1936 No.1246G dan disetujui dengan keputusan Komandan Angkatan Laut HB tanggal 20 Pebruari 1937 No.Sch 233/1/1 dengan tugas dan fungsi adalah sebagai berikut :

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

Disamping itu juga mempunyai fungsi untuk :

- a. Mencegah pencurian ikan
- b. Mencegah penyelundupan
- c. Mencegah timbulnya penyakit menular;
- d. Mencegah tindakan-tindakan yang dapat merugikan keuangan Negara;
- e. Mencegah pembajakan di laut;
- f. Mencegah pemasukan candu dan kokain;

- g. Pengamanan terhadap rambu-rambu di laut dan navigasi serta bertugas sebagai penyidik perkara-perkara pelanggaran yang terdapat dalam Teritoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie 1939.

Berdasarkan Keputusan Presiden No. 44 dan No.45 Tahun 1974 Tentang Pokok-Pokok Organisasi dan Susunan Organisasi Departemen yang menetapkan institusi Kesatuan Penjagaan Laut Pantai (KPLP) menjadi suatu Direktorat di lingkungan Departemen Perhubungan yang mempunyai tugas pokok melakukan kegiatan-kegiatan operasional di bidang penjagaan laut dan pantai dan sebagai penyelenggara keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja Direktorat Jenderal perhubungan Laut dan bantuan SAR laut dalam rangka menunjang perkembangan laut.

Disamping ketiga alat penegakan hukum di laut seperti TNI-AL, KPLP, Bea dan Cukai maka kita jumpai alat penegakan hukum lainnya yaitu Polisi Air dan Udara (AIRUD). Sebagai alat penegakan hukum di laut yang terakhir ini harus mencari dasar hukum yang lebih kuat lagi untuk dapat menunaikan tugasnya di laut. (Loka Karya inipun tidak berhasil mencari jalan keluar).

Prasasaran oleh Ketua Kejaksaan Agung tersebut diatas sangat relevan Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) tahun 1974 Chapter V Regulation 15 disebutkan: Pemerintah penanda tangan berkewajiban mengadakan tataan apapun **untuk membentuk penjagaan pantai** untuk penyelamatan orang-orang yang kena musibah di laut, disekitar pantai-pantainya. Tataan ini meliputi pendirian, pengoperasian dan pemeliharaan semua fasilitas keselamatan maritim yang demikian untuk mencegah musibah-musibah di laut, sekitar pantai-pantainya dimana Konvensi ini telah diratifikasi berdasarkan Keppres No.65 tahun 1980.

Mengingat institusi KPLP yang hanya merupakan staf Direktur Jendral Perhubungan Laut, maka untuk dapat melaksanakan tugas operasional di laut dan pantai maka dengan atas persetujuan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara (Menpan) Nomor 100 Tahun 1998, telah ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 tahun 1988 Tentang Struktur Organisasi

Armada Penjagaan laut Dan Pantai (APLP) dengan tugas pokoknya adalah melaksanakan pengamanan keselamatan maritim.

Dalam menjalankan tugas pokoknya, armada PLP mempunyai fungsi :

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

Memperhatikan lingkup tugas dan fungsi Armada PLP yang begitu luas dengan tanggung jawabnya yang begitu besar, sangat mustahil Armada PLP dapat melaksanakan tugas dan fungsi dengan baik kalau struktur organisasi ini hanya dibawah Direktorat KPLP saja (sekarang Direktorat Penjagaan Dan Penyelamatan) pada Direktorat Jendral Perhubungan Laut sebagai staf Diretur Jenderal Perhubungan Laut.

Apakah disengaja atau tidak disengaja oleh para pemegang kebijakan di Departemen Perhubungan yang tanpa sebab yang jelas, telah menghapus

Struktur Organisasi **Armada Penjagaan Laut dan Pantai** dan diganti dengan **Struktur Organisasi Pangkalan Armada Penjagaan Laut dan Pantai** berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 tahun 2002. Akibatnya kapal-kapal armada PLP tidak lagi berfungsi sebagaimana mestinya, karena anggaran yang disediakan oleh Negara dewasa ini, hanya untuk pangkalan PLP saja.

Di Amerika Serikat Tugas dan fungsi pemeliharaan keselamatan dan keamanan maritim serta perlindungan lingkungan laut termasuk pencegahan teroris di laut di bebaskan kepada US Coast Guard yang ketentuannya ditetapkan berdasarkan Maritime Transportation Security Act 2002, berada pada Departemen Home Land Security. Perbandingan ini diambil mengingat tugas dan fungsi organisasi US Coast Guard tersebut mempunyai kesamaan dengan tugas dan fungsi Gouvernements marine pada Zaman Hindia Belanda yang telah dibubarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1949.

Upaya Pengkerdilan Sistem Pemerintah di Laut.

Nama Gouvernements Marine selaku pemegang kuasa Pemerintah di Daerah Laut Republik Indonesia tidak berubah sampai tahun 1949. Sehubungan dengan pembentukan Pemerintahan Sementara Federal, maka berdasarkan Ordonansi Nomor 2002 LN 1949 telah ditetapkan bahwa dimana saja dalam Surat Keputusan Pemerintah ada disebut ordonansi, peraturan pemerintah, keputusan dan peraturan administrasi dari Gouvernements Marine (GM), maka harus dibaca "Federale Schependients" (Dinas Perkapalan Federal).

Kemudian ditindak lanjuti dengan penghapusan struktur organisasinya GM dan diganti dengan institusi Departemen Pelayaran berdasarkan Ordonansi Nomor 113 tahun 1949 dimana tugas dan fungsi serta kewenangannya dipersempit dalam bidang pelayaran saja sebagaimana dimaksud Undang-Undang Pelayaran 1936 Stb 700 tentang tata pengaturan pelayaran dan pelabuhan saja.

Pemberian nama terakhir ini tidak ada perubahan sampai pada waktu penyerahan kedaulatan kepada Republik Indonesia dan diterjemahkan dengan nama “Dinas Perkapalan Serikat”.

Selanjutnya setelah dibentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia diadakan lagi perubahan nama, menurut pengumuman dari Menteri Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum tertanggal 30 Agustus 1950 Nomor Hkr.4/14/118 dimana sebutan “Federle Schependients” (Dinas Perkapalan Serikat) harus dibaca dengan nama “Dinas Pelayaran Negara”. Hal ini telah mengakibatkan keberadaan sistem pemerintahan di Daerah Laut Republik Indonesia dan sistem penegakan hukum dan keamanan di laut tidak lagi teradministrasi dan terinstitusi dalam satu sistem pemerintahan di laut yang efektif dan efisien sebagaimana dimaksud Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb 442.

Pada tahun 1964 Pemerintah Indonesia telah berupaya untuk menghidupkan kembali fungsi pemerintahan di laut, yang hanya terbatas pada Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Pelayaran saja, yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 1964 Tentang Port Authority dan Daerah Pelayaran yang kemudian PP tersebut di hapus dan diganti dengan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1969 Tentang Administrasi Pelabuhan dan Daerah Pelayaran.

Pada tahun 1985 terjadi lagi pengkerdilan fungsi pemerintah di daerah pelayaran yang sudah berjalan selama dua puluh tahun secara konsisten, efektif dan efisien, melalui Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985 Tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 Tentang Pembinaan Kepelabuhanan dimana fungsi Pemerintah di Daerah Pelayaran dihapus dan diganti dengan struktur organisasi Kantor Wilayah (KANWIL) Perhubungan yang didekonsterasikan pada kantor Gubernur pada setiap propensi sehingga tidak lagi menjadi efektif dan efisien atau dengan kata lain fungsi pemerintahan di daerah pelayaran dihapus total.

Kemudian dengan diundangkannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2002 Tentang Otonomi Daerah sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintah Daerah maka struktur organisasi Kantor Wilayah (KANWIL) Perhubungan dihapus dan diganti dengan struktur organisasi Dinas Perhubungan (DISHUB) yang didesentralisasi kepada kantor-kantor Gubernur, Bupati dan Walikota dimana kewenangannya semakin di persempit lagi dan hanya terbatas didarat di bidang teknis keselamatan transportasi saja.

Lain hal lagi dengan fungsi pemerintahan di pelabuhan yang sebelumnya diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985 Tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 Tentang Pembinaan Kepelabuhanan, dimana Administrator Pelabuhan ditetapkan sebagai penanggung jawab tunggal dan pimpinan umum di pelabuhan yang melaksanakan pengendalian tugas instansi pemerintah lainnya, unit kerja dan Badan Usaha Milik Negara untuk kelancaran tugas didaerah lingkungan kerja pelabuhan yang diusahakan oleh badan usaha pelabuhan.

Kemudian Peraturan Pemerintah tentang **Pembinaan Kepelabuhan** tersebut diatas dihapus dan diganti dengan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2002 Tentang **Kepelabuhanan** dimana kewenangan Administrator Pelabuhan tidak lagi diatur dalam peraturan pemerintah tersebut.

Kemudian Menteri Perhubungan tanpa dasar hukum yang jelas, telah membuat keputusan dengan menetapkan Struktur Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2002 yang jelas-jelas bertentangan dengan Pasal 21 dan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran yang secara tegas dan jelas menunjuk Syahbandar dan bukan Administrator Pelabuhan.

Dalam perkembangan sejarah struktur organisasi Departemen Pelayaran sejak penyerahan kedaulatan kepada Pemerintah Indonesia hingga dewasa ini menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sering berubah-ubah

sehingga menjadikan organisasi ini tidak stabil dan labil, dimana hal ini telah memberikan dampak negatif terhadap pelaksanaan tugas di lapangan terutama yang menyangkut **fungsi administrasi pemerintahan di laut dan fungsi penegakan hukum dan keamanan di laut (Coastal State), dikapal (Flag State) dan di pelabuhan (Port State) yang sudah semakin tidak jelas sehingga telah menimbulkan ketidakpercayaan dunia pelayaran nasional dan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran/maritim di Daerah Laut Republik Indonesia.** *Lihat lampiran BAB II tentang bagan organisasi Pemerintahan di laut dan penegakan hukum sejak tahun 1821 sampai dengan tahun 2003.*

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

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

Ketidak nyamanan yang terjadi di laut wilayah perairan Indonesia juga telah dilansir oleh mass media nasional maupun internasional akhir-akhir ini yang menyatakan bahwa perairan Indonesia adalah perairan yang paling tidak aman di seluruh dunia (Black Area) dimana hal ini tidak bisa dibiarkan berlarut-larut karena akan merugikan perekonomian dan nama baik Indonesia di mata Internasional.

Orde Refomasi (1998-2009)

Pada tahun 1998 terjadi perampingan struktur organisasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dari 6 (enam) direktorat menjadi 5 (lima) Direktorat berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 41 tahun 1998 dan kemudian diperbaharui dengan Kep Men Hub No. 24 tahun 2001 terdiri dari:

- a. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut (Ditlala).
- b. Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan (DitPelpeng).
- c. Direktorat Navigasi (DitNav).
- d. Direktorat Pelayaran dan Kepelautan (DitKaPel).
- e. Direktorat Penjagaan dan Penyelamat (DitGaMat).

Dalam Keppres No. 44 tahun 1974 Tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen antara lain disebutkan: tugas dan fungsi yang sejenis dapat disatukan dalam satu kelompok, dan yang tidak sejenis agar dipisahkan. Seperti tugas dan fungsi di bidang keselamatan dan keamanan maritim yang meliputi keselamatan dan keamanan kapal, keselamatan dan keamanan pelayaran, keselamatan dan keamanan navigasi, keselamatan dan keamanan pelabuhan, pencarian dan pertolongan/SAR di laut dan perlindungan lingkungan laut serta penegakan hukum di laut adalah merupakan fungsi-fungsi yang dapat disatukan dalam satu kelompok.

Fungsi-fungsi tersebut sebelum penyerahan kedaulatan tahun 1949 berada dibawah lingkungan Departemen Pelayaran Negara sebagaimana dimaksud Ordonansi Kapal dan Peraturan Kapal 1935, Peraturan Bandar 1925, Ordonansi Pandu 1927, Undang-Undang Pelayaran 1936, Ordonansi Kapal Pedalaman 1927, Peraturan Tubrukan Kapal 1927 dan Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim Stb No.442 Tahun 1939 yo Ordonansi No.113 Tahun 1949. Fungsi-fungsi tersebut telah dilaksanakan oleh GM/Dep Pelayaran Negara selama 128 Tahun dan disegani oleh dunia pelayaran.

Hal ini dimaksudkan untuk mengantisipasi perkembangan hukum laut internasional termasuk konvensi-konvensi internasional Tentang

Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974 sebagaimana yang telah diamandemen (ISPS Code 2002) yang sudah sangat mendesak untuk direalisasikan. Oleh karena itu diperlukan ketegasan pemerintah untuk dapat segera membentuk institusi di bidang penjaga laut dan pantai (Sea And Coast Guard) yang sudah sangat mendesak untuk direalisasikan sebagaimana dimaksud BAB V Peraturan 15 Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 yang telah diratifikasi dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia No.65 Tahun 1980. Hal ini diperlukan dalam rangka untuk memenuhi standar-standar keamanan maritim internasional terbaru sebagaimana dimaksud Koda Internasional Tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) 2002.

Pembentukan lembaga Coast Guard (Penjaga Pantai) ini sudah merupakan kewajiban bagi setiap negara pantai yang ikut menandatangani Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS)'74 sebagaimana dimaksud Bab V Peraturan 15 disebutkan: "Pemerintah penandatangan berkewajiban untuk mengadakan tataan apapun untuk membentuk penjagaan pantai demi penyelamatan orang-orang yang musibah di laut dan sekitar pantai-pantainya."

Tataan ini meliputi pendirian, pengoperasian dan pemeliharaan semua fasilitas keselamatan maritim yang dianggap dapat dilaksanakan dan diperlukan dengan memperhatikan kepadatan lalu lintas laut serta bahaya navigasi dan sejauh dapat dilaksanakan dilengkapi dengan sarana untuk menentukan posisi dan menyelamatkan orang-orang yang kena musibah. Masing-masing pemerintah penandatangan berkewajiban menyusun informasi yang ada dan berkaitan dengan kemudahan-kemudahan untuk penyelamatan serta rencana-rencana tentang perubahan-perubahan jika ada.

Pada bulan Nopemebr 2002 Pemerintah Indonesia telah meminta batuan segera kepada Sekjen IMO dalam rangka program global TC 02/GLO/02/609 Tentang Keselamatan dan Keamanan Maritim dengan fokus untuk mengevaluasi/menilai tentang status susunan organisasi keamanan maritim

termasuk sumber daya manusia (SDM) dan penetapan jenjang kewenangan yang bertugas di bidang keselamatan dan keamanan maritim.

Dari hasil evaluasi/penilaian Tim IMO antara lain adalah: Kegagalan pemenuhan persyaratan internasional di bidang keselamatan dan keamanan maritim akan berdampak negatif dan serius terhadap perekonomian Indonesia. Oleh sebab itu IMO meminta agar masyarakat dan pemerintah Indonesia harus bekerja sama untuk menetapkan tingkat keselamatan dan keamanan maritim nasional sesuai persyaratan IMO termasuk fungsi administrasi yang berada pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut seharusnya dipisahkan dengan fungsi penegakan hukum dan keamanan di laut.

Oleh karena itu pemerintah Indonesia perlu segera mengadakan penyesuaian dan pembenahan secara menyeluruh dan sungguh-sungguh di bidang struktur organisasi pemerintah di wilayah perairan Indonesia dengan membentuk institusi di bidang penjaga laut dan pantai sebagai Otoritas yang ditunjuk untuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan di laut/maritim sebagaimana dimaksud Bab XI-2 ISPS Code 2002, Pasal 276 ayat (3) dan Pasal 277 ayat (2) huruf c Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Hal ini dibutuhkan untuk menangani kegiatan-kegiatan seperti:

- a. Kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pencarian dan penyelamatan jiwa manusia serta harta benda di laut dan peralatan keselamatan di laut.
- b. Pencegahan, pengawasan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh tumpahan minyak dari kapal, limbah industri yang berbahaya serta semua yang berhubungan dengan hal tersebut.
- c. Kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran.
- d. Kegiatan yang berhubungan dengan pengawasan dan penertiban lalu lintas kapal

- e. Kegiatan yang berhubungan pengawasan dan penertiban salvage, pekerjaan dibawah air serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
- f. Kegiatan yang berhubungan dengan pengamanan sarana bantu navigasi pelayaran.
- g. Kegiatan yang berhubungan dengan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di laut serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktifitas masyarakat dan **pemerintah di wilayah perairan Indonesia;**
- h. Kegiatan yang berhubungan dengan koordinasi untuk merumuskan dan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut serta menyusun standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu dimana kesemuanya ini telah diatur dalam:
 - a) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim Stb No.442 Tahun 1939 yo Ordonansi No.113 mengenai Kepolisian di Laut.
 - b) Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 - c) Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982 yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 1985.
 - d) Konvensi Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 dan telah diratifikasi berdasarkan Keppres No. 65 tahun 1960.
 - e) Kode Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) 2002 yang telah diberlakukan diseluruh dunia sjak 1 Juli 2004.
 - f) Konvensi Tentang Pencemaran di Laut yang telah diratifikasi berdasarkan Keppres No. 46 tahun 1986.
 - g) Konvensi Tentang Tubrukan Kapal di Laut yang telah diratifikasi berdasarkan Keppres No. 50 tahun 1979.

Konvensi-Konvensi, Koda tersebut setiap saat diperlukan penyempurnaan mengingat banyak terjadi perubahan-perubahan sebagai akibat dari kemajuan teknologi yang semakin canggih di bidang perkapalan dan peralatan-peralatan lainnya yang dipergunakan di laut antara lain:

- a) Konstruksi kapal termasuk kapal-kapal bertenaga nuklir, kontainer, LNG, Ro-ro dll.
- b) Muatan barang-barang berbahaya yang membutuhkan tempat-tempat khusus baik di kapal maupun di gudang-gudang penimbunan di pelabuhan.
- c) Peralatan-peralatan pemadam kebakaran termasuk peralatan-peralatan pencegahan dan penanggulangan pencemaran.
- d) Peralatan-peralatan keselamatan seperti alat-alat pelampung, skoci-skoci penyelamatan, baju-baju pelampung, obat-obatan, makanan-makanan, dll.
- e) Pemasangan alat-alat pencegahan pembuangan minyak kotor di kapal-kapal.
- f) Menyusun ketentuan-ketentuan yang mengatur pembuangan minyak kotor dari kapal.
- g) Penyediaan tempat-tempat pembuangan minyak kotor dan sampah-sampah di pelabuhan-pelabuhan dan tempat reparasi kapal/dock.
- h) Menetapkan daerah laut yang dinyatakan sebagai daerah terlarang untuk pembuangan minyak, limbah dan sampah.

Pembinaan Sumber Daya Manusia Maritim

Untuk mendapatkan SDM yang memiliki kualifikasi dan kompetensi di bidang kemaritiman, diperlukan sarana dan prasarana pendidikan dan pelatihan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku terdiri dari:

- Pendidikan Pelayaran Niaga adalah merupakan pendidikan yang diperuntukkan untuk kepentingan masyarakat umum yang pengelolaannya bisa oleh badan hukum swasta/yayasan yang perizinannya dari Departemen Pendidikan Nasional dan Badan Diklat Departemen Perhubungan. Pendidikan dimaksud untuk mendapatkan tenaga-tenaga yang ahli dan profesional di bidang nautis/teknis (ilmu pelayaran) dan di bidang manajemen ekonomi (dagang) yang diperuntukkan untuk kapal-kapal dagang (perusahaan pelayaran) sebagaimana dimaksud Undang-Undang No. 21 tahun 1992 Pasal 96

- ayat (1) disebutkan: “Untuk mewujudkan tenaga kerja profesional di bidang pelayaran diselenggarakan pendidikan dan pelatihan oleh lembaga pendidikan yang memenuhi persyaratan dan mendapat izin dari pemerintah”.
- Ayat (2) disebutkan: “Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disesuaikan dengan kebutuhan, perkembangan ilmu dan teknologi serta persyaratan internasional”.
- Ayat (3) disebutkan: “Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku”.

Sampai sekarang ini pendidikan dimaksud belum terealisasikan. Sementara yang ada hanya Pendidikan Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Politeknik Ilmu Pelayaran Makasar sebagai UPT Pus DikLat Perhubungan Laut dan Sekolah Tinggi Maritim swasta lainnya.

Berdasarkan Keputusan Presiden RI No. 42 tahun 2000 Tentang Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran sebagaimana yang tertuang dalam:

- Pasal 1 disebutkan: “Mendirikan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran yang selanjutnya dalam Keputusan Presiden ini disingkat STIP sebagai perguruan tinggi kedinasan di lingkungan departemen yang berkedudukan di Jakarta”.

- Pasal 3 disebutkan: “Pembinaan teknis akademik STIP dilaksanakan oleh Menteri Pendidikan Nasional dan Pembinaan teknis fungsional STIP dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku”.

Dalam UU No. 2 tahun 1989 Tentang Sistem Pendidikan Nasional pasal 11 ayat (5) secara tegas menyatakan bahwa, “Pendidikan kedinasan merupakan pendidikan yang berusaha meningkatkan kemampuan dalam

pelaksanaan tugas kedinasan untuk pegawai atau calon pegawai suatu departemen pemerintah atau lembaga pemerintah non-departemen”.

Catatan: Pendidikan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Departemen Perhubungan yang diselenggarakan selama ini bertentangan dengan UU No. 2 tahun 1989, karena pendidikan dimaksud tidak diperuntukkan untuk kepentingan kedinasan melainkan untuk kepentingan komersil. (UU Diknas ini telah diperbaharui dengan UU No. 20 Tahun 2003).

Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku secara garis besar ada tiga jenis pendidikan yang dibutuhkan oleh pemerintah dan masyarakat maritim yaitu:

- a. Pendidikan dan Pelatihan di bidang Pelayaran Niaga, merupakan pendidikan yang diperuntukkan bagi perusahaan pelayaran yang pada tahun 1962 pendidikan ini berada dibawah lingkungan Departemen Perdagangan yang kemudian disatukan pada Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) Ancol Jakarta sejak tahun 1963 sekarang STIP Marunda Jakarta.
- b. Pendidikan dan Pelatihan di bidang Keselamatan dan Keamanan Maritim dan Penegakan Hukum di laut, merupakan pendidikan yang diperuntukkan bagi Dinas Pemerintahan di laut yang selama ini berada dibawah lingkungan Departemen Perhubungan. Tapi sungguh disayangkan karena Diklat dimaksud hingga dewasa ini tidak pernah ada. Untuk itu diperlukan penataan dan pembenahan secara sungguh-sungguh agar Diklat Perhubungan Laut sebagaimana dimaksud Keputusan Presiden Republik Indonesia No.42 Tahun 200 harus dikembalikan sesuai fungsinya yaitu menjadi Diklat Keselamatan dan keamanan Maritim dan Penegakan Hukum di laut (Akademi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia) yang diperuntukkan untuk kepentingan dinas dalam rangka pembentukan institusi di bidang Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) sebagaimana dimaksud Pasal 276 Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Atas Penyelesaian UU No.17 Tahun 2008 diatas adalah

merupakan pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuat Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai. Diharapkan dengan pengaturan ini penegakan aturan-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.

- c. Pendidikan dan pelatihan pertahanan di laut adalah merupakan pendidikan yang diperuntukkan bagi Dinas Angkatan Laut yang pengelolaannya oleh Departemen Pertahanan untuk mendapatkan tenaga-tenaga yang ahli, terampil dan profesional dengan berdisiplin tinggi di bidang pertahanan di laut yang selama ini dilaksanakan pada Akademi Angkatan Laut di Surabaya.

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

BAB V

PENDIDIKAN DAN PELATIHAN

Pembenahan di bidang Pendidikan dan Pelatihan Kemaritiman sudah sangat mendesak mengingat Diklat Kelautan yang diselenggarakan selama ini oleh PusDiklat Laut Departemen Perhubungan hanya terfokus kepada ilmu pelayaran (nautis/teknis) yang hanya menghasilkan operator-operator kapal saja. Sedangkan yang dibutuhkan oleh pemerintah dan masyarakat maritim adalah:

- a. Diklat Pelayaran Niaga yang akan menghasilkan Perwira-perwira (manajer-manajer) kapal dagang/niaga yang ahli, terampil dan profesional serta bertaraf internasional sebagai duta-duta dagang.
- b. Diklat Penjaga Laut Dan Pantai untuk kepentingan pemerintahan di laut yang akan menghasilkan perwira-perwira kapal pemerintah yang ahli, terampil dan profesional dan berdisiplin tinggi yang diperuntukkan untuk pemeliharaan keselamatan dan keamanan maritim, perlindungan lingkungan laut dan penegakan hukum di laut sebagaimana dimaksud Undang-undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939.

Untuk kepentingan dimaksud Pemerintah Indonesia pada tahun 1989 telah memintakan bantuan kepada pemerintah Jepang berupa bantuan hibah kepada permintaan ini telah disetujui oleh pemerintah Jepang ia. Dimana Pemerintah Jepang telah menyetujui permintaan pemerintah Indonesia tersebut untuk mendirikan Maritime Safety Training Centre (MSTC) di Indonesia dengan bantuan hibah Rp 45,7 miliar yang telah disetujui BAPENAS dan Sekretaris Kabinet dengan No. Proyek FTA. 398 untuk tahun 1989/1990 sesuai dengan Surat Menteri Perhubungan No. B. 2041PR. 101/SKJ tanggal 20 Mei 1989. Kemudian Menteri Perhubungan telah menindaklanjuti dengan membuat surat kepada Gubernur Kepala Daerah DKI-Jakarta perihal penyediaan tanah seluas 5 hektar yang berlokasi di Kalijapat, Tanjung Priok dengan suratnya No. B. 5101AL. 101IMPHB tanggal 31 Agustus 1989.

Namun pelaksanaan pembangunan gedung MSTC yang rencananya dimulai kuartal kedua 1990 dibatalkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut karena ada rencana mendapat pinjaman dari Pemerintah Belanda untuk mendirikan Institut Maritim. Proyek hibah tersebut tidak diketahui kelanjutannya sampai sekarang. Ironisnya sampai sekarang Institut Maritim juga tidak terwujud.

Sedangkan pendidikan dan pelatihan yang ada pada Departemen Perhubungan tidak diperuntukkan untuk keselamatan maritim dalam menunjang kelancaran angkutan laut dan penegakan hukum di laut yang menjadi tanggungjawab Departemen Perhubungan di laut, melainkan hanya diperuntukkan untuk kepentingan umum komersil dan hanya sebagai operator kapal saja.

Sejak didirikannya Akademi Ilmu Pelayaran Republik Indonesia pada tahun 1952 sampai sekarang ini tidak ada satupun alumninya yang menduduki posisi Sekretaris Direktur Jenderal maupun posisi Direktur Jenderal.

Pendidikan Pertahanan Negara di laut

Pendidikan dimaksud telah didirikan sejak puluhan tahun yang lalu yang dikenal dengan nama Akademi Angkatan Laut Republik Indonesia (AAL-RI) yang sekarang dikenal dengan nama AKABRI-Laut.

Pendidikan tersebut telah menghasilkan tenaga-tenaga yang ahli, terampil dan profesional serta berdisiplin tinggi di bidang pertahanan keamanan di laut. Keberhasilan ini telah mengangkat derajat Akademi tersebut karena telah mencetak kader-kader bangsa sebagai patriot pejuang yang handal mulai dari letnan dua sampai ke tingkat laksamana. Dimana TNI-AL pernah dipercayakan pemerintah untuk memimpin ketiga Angkatan Perang RI sebagai Panglima TNI. *)

*) Kalau dibandingkan dengan struktur organisasi Departemen Dalam Negeri mulai sejak penyerahan kedaulatan tidak pernah berubah dan perkembangannya sangat pesat karena ditangani oleh tenaga-tenaga ahli yang

terdidik dan profesional Akademi Pemerintahan Dalam Negeri. Sedangkan Departemen Perhubungan Laut yang sekarang menjadi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak memiliki tenaga-tenaga ahli di bidang pemerintahan negara di laut sehingga tidak tertangani sebagaimana mestinya.

Kerja Sama Internasional

Negara-negara maju wajib membantu Negara berkembang

Bantuan kerja sama ini sangat dimungkinkan sebagaimana dimaksud Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982 Pasal 202 Mengenai Bantuan tehnik dan ilmiah kepada Negara-negara berkembang disebutkan: Negara-negara harus secara langsung atau melalui organisasi-organisasi internasional yang kompeten:

(a) menggalakkan program-program ilmiah, pendidikan tehnik dan lain-lain bantuan kepada Negara berkembang untuk perlindungan dan pelestarian lingkungan laut serta guna mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut. Bantuan dimaksud harus mencakup inter alia:

- (1) latihan tenaga tehnik dan ilmiah mereka;
- (2) memudahkan keikutsertaan mereka dalam program-program internasional yang relevan;
- (3) melengkapi mereka dengan peralatan dan kemudahan yang diperlukan;
- (4) meningkatkan kemampuan mereka untuk membuat peralatan dimaksud;
- (5) memberikan saran dan mengembangkan kemudahan untuk risert, monitoring, pendidikan dan program-program lainnya.

(b) Memberikan bantuan serasi, terutama kepada negara berkembang untuk mengurangi akibat kecelakaan-kecelakaan berat yang mungkin menyebabkan pencemaran gawat terhadap lingkungan laut.

(c) Memberikan bantuan yang sesuai, terutama kepada Negara berkembang mengenai penilaian tentang penilaian lingkungan.

Dalam Pasal 203 mengenai Perlakuan Khusus Bagi Negara Berkembang disebutkan :

Negara-negara berkembang untuk keperluan pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran lingkungan laut atau untuk mengurangi akibat-akibatnya, harus diberikan perlakuan khusus oleh organisasi-organisasi internasional dalam hal:

- (a) Alokasi dana yang sesuai dan bantuan teknik, serta
- (b) Pemanfaatan jasa-jasa khusus organisasi internasional tersebut.

Tawaran Pemerintah Jepang

Sesuai konstitusi Jepang, yang boleh bekerja sama dengan negara lain hanyalah menyangkut keselamatan keamanan maritim sehingga diharapkan Penjaga Pantai Jepang lebih berperan aktif dalam menggalang kerja sama bilateral maupun multilateral di bidang keselamatan dan keamanan maritim dengan negara lain dan komitmen Jepang telah menjamin untuk mendukung Indonesia dalam hal ini.

Peluang yang perlu dimanfaatkan oleh Indonesia adalah merealisasikan tawaran Jepang dalam bantuan teknik, ilmiah, pendidikan, pelatihan, dan lain sebagainya dalam meningkatkan kemampuan bangsa Indonesia di bidang maritim melalui pendidikan maritim yang saat ini sedang dirintis oleh Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia mengingat sistim pendidikan maritim di Indonesia yang ada sekarang ini masih terfokus kepada pendidikan ilmu pelayaran, perikanan, dan teknik perkapalan.

Sedangkan yang dibutuhkan oleh pemerintah dan masyarakat maritim Indonesia sesuai dengan tuntutan globalisasi di bidang industri maritim diperlukan pendidikan :

- a. Keselamatan dan keamanan maritim serta perlindungan lingkungan laut dan penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut (administrasi negara) seperti Akademi Penjaga Pantai (Yapan Coast Guard

Academi) Jepang di Tokyo dan Akademi Penjaga Pantai Amerika Serikat (US Coast Guard Academi) di New London Amerika Serikat.

- b. Manajemen ekonomi maritim di bidang industri pelayaran/maritim dengan mendirikan Universitas Maritim Indonesia seperti Universitas Maritim Thalian Cina dan Universitas Maritim Dunia di Malmö Swedia dimana sekolah ini telah banyak menghasilkan sarjana-sarjana maritime kelas dunia dengan menjangkau gelar Master Marine Business Administration, Master Public Administration, Master Marine Port And Shipping dan sebagainya.

Hal-hal yang Perlu Dicermati

1. Amandemen Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim dimana dalam Konvensi tersebut telah membuat suatu acuan aturan internasional tentang keamanan kapal dan keamanan fasilitas pelabuhan (ISPS Code 2002) yang diberlakukan 1 Juli 2004.
2. Pemerintah Indonesia telah meminta bantuan segera kepada IMO untuk pengembangan program keselamatan dan keamanan maritim guna menghadapi perubahan yang ada pada Konvensi SOLAS 74 dan Kode IMO bagian A dan B tentang Keamanan Kapal dan Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
3. Pada tanggal 18-22 November 2002, IMO telah mengirim Tim Ahli yang terdiri dari: Mr. Keith Willis, Departemen Transportasi UK yang ditunjuk sebagai ketua; Capt. Frank Whipple (USCG Ret); Hudson Trident dan Mr. John Caddison (British Army Ret); Keamanan Maritim Internasional untuk menangani kegiatan:
 - a. Menilai tentang status susunan organisasi keamanan maritim dan sumber daya manusia negara dan penetapan jenjang kewenangan yang bertugas yang bertugas di bidang keamanan maritim.

- b. Mengunjungi kapal-kapal dan fasilitas pelabuhan yang berisiko tinggi; sebagaimana yang teridentifikasi oleh administrasi nasional/negara.
- c. Menspesifikasikan kerja sama dengan Administrasi Nasional, penilaian diadakan untuk memperkuat keamanan maritim.
- d. Mempersiapkan rancangan program kerja yang terdiri dari tujuan, strategi dan kegiatan lain yang relevan dengan administrasi nasional sebagaimana yang telah direkomendasikan yang berhubungan dengan bantuan dari IMO, termasuk organisasi seminar dan lokakarya/ruang kerja di masa yang akan datang.

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

BAB VI

PEMBENAHAN ATURAN-ATURAN KEMARITIMAN

A. PERMASALAHAN

Permasalahan dalam pembenahan aturan-aturan kemaritiman dan implementasi penegakan hukum di laut yang berkaitan dengan penyelenggaraan Sistem Pemerintah di Laut dengan fokus Pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai, pada dasarnya meliputi substansi hukum, struktur hukum dan budaya hukum :

1. Substansi (materi) Hukum

Peraturan perundang-undangan yang memuat tentang Sistem Pemerintah di Daerah Laut Republik Indonesia dengan fokus pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai tertuang dalam Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 Stb 442 dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, serta Konvensi Internasional Tentang SOLAS 1974/ ISPS code 2002 dan UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia, hingga dewasa ini belum teradministrasi dan terinstitusi dalam satu kesatuan sistem nasional pada Konstitusi UUD 1945. Hal ini telah mengakibatkan, banyaknya instansi yang turun kelaut dengan kapal patrolinya secara sendiri-sendiri sehingga menimbulkan kesulitan untuk mewujudkan suatu operasional yang efektif dan efisien serta koordinasi yang lancar.

Peraturan perundang-undangan yang ada banyak yang masih tumpang tindih, inkonstiten dan bertentangan antara peraturan yang sederajat satu dengan yang lainnya, antara peraturan tingkat pusat dan daerah, dan antara peraturan yang lebih rendah dengan peraturan di atasnya, sehingga perumusan peraturan perundang-undangan menjadi kurang jelas, dan menyebabkan sulitnya pelaksanaannya di lapangan.

2. Struktur (kelembagaan) Hukum

Pada umumnya sumber daya manusia pada instansi-instansi pelaksana penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut dan pantai, kurang profesional dan sangat memprihatinkan termasuk dalam hal memahaminya. Hal ini disebabkan rendahnya kualitas SDM di bidang penegakan hukum dan keamanan di laut juga tidak terlepas dari belum terbentuknya institusi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia yang ditetapkan sebagai Otoritas Nasional yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan maritim, termasuk belum tersedianya sistem pendidikan pemerintah di laut.

Apa lagi sistem proses seleksi serta kebijakan pengembangan SDM di bidang pemerintah di laut, termasuk penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut yang diterapkan selama ini, ternyata tidak menghasilkan SDM yang berkualitas sehingga telah mengakibatkan mudarnya supermasi hukum serta semakin menambah derajat ketidakpercayaan masyarakat internasional akan keselamatan dan keamanan maritim di laut wilayah perairan Indonesia.

3. Budaya (kultur) Hukum

Timbulnya degradasi budaya hukum di lingkungan masyarakat Indonesia yang selama ini, hanya berorientasi kepada daratan sejak kerajaan Mataram, pemerintah Hindia Belanda hingga pada zaman Republik Indonesia hingga dewasa ini, telah membawa bangsa Indonesia secara keseluruhan menjadi masyarakat daratan/agraris yang kurang peduli terhadap laut/maritim.

Gejala ini dapat dibuktikan dengan meningkatnya apatisme seiring dengan menurunnya tingkat apresiasi masyarakat maupun pemerintah baik itu pada substansi hukum maupun terhadap struktur hukum khususnya yang berkaitan dengan Sistem Pemerintah di Laut dalam rangka implementasi penegakan hukum dan keamanan di laut sesuai

dengan standar-standar keamanan maritim internasional terbaru sebagaimana dimaksud ISPS Code 2002.

Ketidakpedulian ini telah menyebabkan maraknya pembajakan kapal di laut, pencurian minyak secara besar-besaran melalui pipa-pipa di bawah laut pada sumur-sumur minyak lepas pantai, pencurian ikan oleh kapal-kapal nelayan asing, pencurian pasir laut, pemboman ikan yang telah merusak lingkungan laut/maritim (terumbu karang, hutan bakau), pencurian sarana bantu navigasi pelayaran yang membahayakan kelamatan dan keamanan pelayaran dan pencemaran lingkungan laut dan secara berlanjut telah merugikan perekonomian Indonesia sebesar ratusan miliar dolar US setiap tahun.

Dibalik itu tercermin rendahnya budaya hukum masyarakat terhadap hukum, pada hal masalah hukum di laut adalah merupakan salah satu instrument yang sangat penting untuk melindungi kedaulatan umat manusia (keselamatan jiwa manusia dan harta benda di laut) dan penegakan kedaulatan Negara (integritas Negara Kesatuan Republik Indonesia) di laut, utamanya dalam menjaga mata rantai suplai ekonomi keseluruhan dunia dari segala tindakan pelanggaran hukum terhadap kapal, pelabuhan, terminal lepas pantai serta fasilitas lainnya dimana **hal ini telah mengakibatkan timbulnya ketidakpastian hukum yang tercipta melalui pembenaran perilaku salah dan menyimpang atau dengan kata lain hukum hanya merupakan instrument pembenaran perilaku salah.**

B. SASARAN

Untuk mendukung pembenahan aturan-aturan kemaritiman yang tumpang tindih dan implementasi penegakan hukum dilaut yang efektif dan efisien sesuai permintaan Presiden RI pada BAB I tersebut diatas, maka sasaran yang ingin dicapai dalam tahun 2008-2011 adalah :

- a. Program Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pembentukan Kelembagaan Kesyahbandaran dan pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) dalam satu kesatuan sistem yang terpadu yang ditunjuk sebagai penanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim di laut dan pantai, serta di pelabuhan sebagaimana dimaksud BAB XI Pasal 210 ayat (1) dan BAB XVII Pasal 276 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- b. Program Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Otorita Pelabuhan dan Unit Penyelenggaraan Pelabuhan sebagaimana dimaksud BAB VII Pasal 89 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang ditetapkan bertanggung jawab untuk mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, mengawasi penggunaan daerah kepentingan pelabuhan, mengatur lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal dan menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk menyediakan dan pemeliharaan penahan gelombang kolam pelabuhan dan alur pelayaran dan lain-lain sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud Pasal 83 ayat (1).
- c. Program Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penetapan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan sebagaimana dimaksud BAB VII Pasal 78 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- d. Program Rancangan Undang-Undang RI Tentang Keselamatan Dan Keamanan serta Perlindungan Lingkungan Maritim dengan merivisi Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb Nomor 442.
- e. Program Rancangan Rivisi Amandemen UUD 1945 Pasal 30 ayat (2) menjadi, “Usaha pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh Tentara Nasional

Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia sebagai kekuatan utama dan rakyat sebagai kekuatan pendukung” dan ayat (3) “Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia sebagai alat negara, yang menjaga keselamatan dan keamanan di laut, kelancaran navigasi maritim, kelestarian lingkungan laut dan sebagai komponen cadangan pertahanan di laut (TNI Angkatan Laut), bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat dan menegakkan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut dan pantai”.

C. PEMBENAHAN

Pembenahan Sistem Pemerintah di laut dan pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud BAB XVII Pasal 276 dan Pasal 277 untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut diarahkan pada kebijakan untuk memperbaiki substansi (materi) hukum, struktur (kelembagaan) hukum dan budaya (kultur) hukum, di bidang di bidang penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai serta koordinasi penegakan hukum di laut secara terpadu, melalui upaya :

1. Menata kembali substansi hukum melalui peninjauan dan penataan terhadap peraturan perundang-undangan kemaritiman yang **tumpang tindih**, untuk mewujudkan tertib perundang-undangan dengan memperhatikan asas umum dan hirarki perundang-undangan serta menghormati kearifan lokal dan hukum adat untuk memperkaya sistem hukum dan peraturan perundang-undangan kemaritiman Indonesia melalui pemberdayaan yurisprudensi sebagai bagian dari upaya untuk memenuhi persyaratan internasional sesuai dengan standar-standar keselamatan dan keamanan maritim terbaru sebagaimana dimaksud ISPS Code 2002.
2. Melakukan pembenahan struktur hukum di bidang keselamatan dan keamanan di laut yang dewasa ini ditangani oleh **berbagai instansi keamanan/penegakan hukum di laut yang memerlukan** penyerdehanaan aspek birokrasi dan aspek operasional agar menjadi lebih

efektif dan efisien melalui 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** sebagaimana dimaksud Pasal 276 ayat (3) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Penyelasan atas Undang-Undang ini.

Ada hal-hal prinsip yang perlu segera dibenahi dalam Pasal 276 ayat (3) Undang-Undang tentang Pelayaran ini yaitu, mengenai **teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri, karena aturan ini bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, karena dalam sistem ketatanegaraan Republik Indonesia tidak ada satu intitusi yang memiliki fungsi komando secara teknis operasinal dilaksanakan oleh Menteri.**

Hal ini perlu diketahui bahwa Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Penyelasan Atas Undang-Undang Tentang Pelayaran ini, **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 Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai. Diharapkan dengan pengaturan ini, penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang 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.

Institusi Penjaga Laut Dan Pantai ini diperlukan untuk memastikan agar hukum diterapkan secara adil dan memihak kepada kebenaran dan memperkuat hukum adat masyarakat pantai untuk memperkaya sistem

hukum dan peraturan perundang-undangan di laut, melalui pemberdayaan Bakorkamla dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai, dalam rangka untuk mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan muntakhir pada saran dan prasarana keselamatan pelayaran sebagaimana dimaksud penyelasan atas Undang-Undang tentang Pelayaran 2008 disamping mengakomodasi ketentuan mengenai keamanan pelayaran yang termuat dalam International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) dalam satu kesatuan sistem komando.

3. Meningkatkan budaya hukum maritim, melalui pendidikan dan pelatihan di bidang maritim public administration, maritime bussines administration, port and shipping, marine engineering, maritim law, maritime safety and security manajemen, manajemen penegakan kedaulatan dan hukum di laut (pertahanan di laut) serta sosialisasi peraturan perundang-undangan di bidang kemaritiman baik nasional maupun internasional kepada masyarakat maritim.

D. KEBIJAKAN

1. Substansi Hukum

Aturan-aturan kemaritiman yang tumpang tindih yang perlu segera dibenahi antara lain adalah;

- a. Pasal 276 ayat (3) Undang-undang Nomo 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengenai Penjaga Laut Dan Pantai secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri;
- b. Undang-Undang RI Nomor 31 Tahun 2005 Tentang Perikanan **mengenai** kewenangan **syahbandar pelabuhan perikanan** yang diwenangkan untuk mengeluarkan **surat ijin berlayar** dan **Pejabat Penyidik Negeri Sipil (PPNS) Perikanan yang didukung oleh kapal-kapal pengawas perikanan untuk mengejar, memberhentikan, menangkap dan menyidik kapal di laut.**

Hal ini perlu diperhatikan secara serius dan sungguh-sungguh, karena substansi hukum yang mengatur tentang kewenangan syahbandar pelabuhan dan kapal Negara penegak hukum di laut secara jelas dan tegas telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan TZMKO 1939 Stb No.442 Tentang Tata Pengaturan Untuk Menegakan Ketertiban Dan Keamanan di Daerah Laut Republik Indonesia.

2. Struktur (Kelembagaan) Hukum

a. Syahbandar

Untuk 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 sebagaimana dimaksud BAB XI Pasal 210 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran **dibentuk kelembagaan syahbandar.**

Dalam melaksanakan fungsi tersebut diatas, Syahbandar mempunyai kewenangan untuk :

- 1) Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan**
- 2) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- 3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- 4) Melakukan pemeriksaan kapal;
- 5) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;**
- 6) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- 7) Menahan kapal atas permintaan pengadilan; dan
- 8) melaksanakan sijil kapal.

Syahbandar sebagaimana dimaksud Pasal 211 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008

Tentang Pelayaran memiliki kewenangan tertinggi di pelabuhan untuk melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya.

b. Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard).

Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut sebagaimana dimaksud BAB XVII Pasal 276 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dilaksanakan penjagaan dan **penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai,**

Dalam ayat (2) disebutkan: Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud ayat (1) dilakukan oleh Penjaga Laut Dan Pantai.

Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, Penjaga Laut Dan Pantai mempunyai kewenangan untuk :

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

Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud Pasal 276 ayat (1) 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 dan pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di laut serta pengamanan pelayaran dan

pengamanan aktifitas masyarakat dan **pemerintah di wilayah perairan Indonesia**; dan

d) memberikan dukungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu;

Tujuan pembentukan adalah :

- 1) Untuk memberikan perlindungan terhadap jiwa manusia dan harta benda di laut yang menyangkut hayat hidup orang banyak utamanya dalam menjaga mata rantai suplai ekonomi keseluruh dunia dari segala tindakan pelanggaran hukum terhadap kapal, pelabuhan, terminal lepas pantai serta fasilitas lainnya yang membahayakan keselamatan dan keamanan jiwa manusia dan harta benda di laut.
- 2) Untuk penyerdehanaan aspek birokrasi dan aspek operasional agar menjadi lebih efektif dan efisien, dengan merestrukturisasi melalui pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut) menjadi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis administrasi dilaksanakan oleh Menteri yang berkompoten.

Oleh karena itu, didalam membuat draft ketentuan mengenai Rencana Peraturan Pemerintah tentang pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard), diperlukan kehati-hatian untuk memastikan, adanya kecocokan dengan Konvensi Internasional, Koda Internasional yang relevan dan peraturan perundang-undangan nasional yang relevan.

3. Budaya Hukum

Dalam menegakkan jati diri Republik Indonesia sebagai Negara Maritim Kepulauan suatu bangsa bahari yang berbudaya maritim, diperlukan sumber daya manusia yang ahli, terampil, professional dan berdisiplin tinggi melalui pendidikan dan pelatihan yang terdiri dari ;

- a. **Pendidikan pelayaran niaga** yang lingkup hukumnya diatur dalam hukum perdata/private sebagaimana dimaksud Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Buku Kedua, menurut filsafat administrasi adalah administrasi niaga yang pembinaannya berada pada Departemen Perdagangan sebagaimana dimaksud Undang-Undang Nomor 560 Tahun 1939 Tentang Kapal Laut yang hingga dewasa ini belum tertata sebagaimana mestinya sehingga terabaikan.
- b. **Pendidikan pemerintahan di laut** (Akademi Penjaga Laut Dan Pantai) yang lingkup hukumnya diatur dalam hukum publik sebagaimana dimaksud Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 Stb 442, yang menurut filsafat administrasi adalah administrasi Negara yang pembinaannya sebagaimana dimaksud BAB XVII Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran **berada pada Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia** yang sudah sangat mendesak untuk diadakan.
- c. **Pendidikan Pertahanan Negara di laut** yang lingkup hukumnya antara lain diatur dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pertahanan Negara dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia, berada pada TNI-AL (Akademi TNI-AL di Surabaya).

Penjelasan :

Pendidikan dinas pemerintah di laut pada dewasa ini, sebenarnya telah diatur berdasarkan:

1. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2000 Tentang Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran dimana dalam Pasal 1 disebutkan : Mendirikan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran yang selanjutnya dalam Keputusan Presiden ini disingkat STIP sebagai perguruan tinggi kedinasan di lingkungan Departemen yang berkedudukan di Jakarta dan dalam Pasal 3 disebutkan : Pembinaan teknis akademik STIP dilaksanakan oleh Menteri

Pendidikan Nasional dan pembinaan teknis fungsional STIP dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

2. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1989 Tentang Sistem Pendidikan Nasional, Pasal 11 ayat (5) disebutkan : Pendidikan kedinasan merupakan pendidikan yang berusaha meningkatkan kemampuan dalam pelaksanaan tugas kedinasan untuk pegawai atau calon pegawai suatu Departemen Pemerintah atau lembaga pemerintah non Departemen.

Dalam praktiknya pendidikan dinas sebagaimana dimaksud tersebut diatas tidak berjalan sebagaimana yang ditentukan bahkan menyimpang jauh dari peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan sebagaimana tersebut pada butir 1 dan 2 diatas perlu segera dibenahi dengan secara serius dan sungguh-sungguh oleh pemerintah, mengingat penyimpangan yang terjadi pada STIP selama ini, **telah membawa dampak negatif terhadap pelaksanaan fungsi pemerintah di laut (coastal state), di pelabuhan (port state) dan di kapal (flag state) yang hingga dewasa ini tidak memiliki SDM yang ahli, terampil, professional dan berkualitas di bidang pemerintah di laut, di pelabuhan dan dikapal termasuk penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai sebagaimana dimaksud Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.**

BAB VII

IMPLEMENTASI PENEGAKAN HUKUM DI LAUT

Penyelenggaraan penegakan hukum di laut wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud Pasal 284 ayat (2) KUHAP, diatur berdasarkan ketentuan khusus acara pidana (*Lexspecialis derogate legi generalis*) dimana peraturan pelaksanaannya telah dituangkan dalam Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP yang hanya dititik beratkan pada bidang penyidikan saja..

Dalam hubungannya dengan implementasi penegakan hukum di laut, perlu diperhatikan tentang peraturan perundang-undangan yang mengatur hal-hal yang berkaitan dengan kepentingan nasional dan internasional di dan/atau lewat laut yang dititik beratkan pada kegiatan-kegiatan pelaksanaan kewenangan kepolisian di laut sebagaimana dimaksud Peraturan Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim Nomor 525 Stb 1935 Tentang Kepolisian Di Laut.

Kepolisian di laut sebagaimana tersebut adalah bersifat khusus dan terbatas dalam lingkunagn kuasa soal-soal yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 yang peraturan pelaksanaannya telah dituangkan dalam Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 Tentang Pelacakan (polisionanil/penyelidikan) Dan Pengusutan (Penyidikan) Tindak Pidana Kejahatan di Daerah Laut Republik Indonesia.

Sifat kekhususan ini, dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, secara jelas dan tegas tertuang dalam penyelasan Pasal 3 ayat (1) huruf a, disebutkan; Yang dimaksud dengan kepolisian khusus ialah instansi dan/atau badan pemerintah yang oleh atau atas kuasa undang-undang (peraturan perundang-undangan diberi wewenang untuk melaksanakan fungsi kepolisian di bidang tehnisnya masing-masing. Wewenang ini bersifat khusus dan tarbatas dalam lingkungan kuasa soal-soal (*zaken gebied*) yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya.

Berdasarkan pada ketentuan-ketentuan tersebut diatas maka implementasi penegakan hukum di laut dapat diproses dalam tiga tahap yaitu :

1. Proses penyelidikan di laut (kepolisian di laut), sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 dan Pasal 278 ayat (1) dan Pasal 279 ayat (1) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dibebankan kepada komandan-komandan kapal perang RI, kamp-kamp penerbangan Angkatan Laut dan komandan-komandan kapal negara dan pesawat udara negara Penjagaan Laut Dan Pantai.

Proses penyidikan di laut adalah merupakan tindakan yang dilakukan oleh komandan-komandan kapal perang Republik Indonesia dan komandan-komandan kapal negara Penjaga Laut Dan Pantai yang ditunjuk berdasarkan atas kuasa undang-undang mempunyai kewenangan untuk: melakukan patroli laut; melakukan pengejaran (*hot pursuit*); memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan melakukan penyidikan.

2. Proses Penyidikan

Apabila kapal yang diperiksa terbukti telah melakukan tindak pidana, maka kapal tersebut dapat dibawa atau dikawal kepelabuhan terdekat sebagaimana dimaksud TZMKO 1939 Stb 442 untuk ditindak lanjuti dengan penyidikan sebagaimana dimaksud Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP.

Wewenang penyidikan dalam tindak pidana tertentu yang diatur secara khusus dalam undang-undang tertentu sebagaimana dimaksud Penjelasan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP disebutkan; Bagi penyidik dalam perairan Indonesia zona tambahan, Landas Kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, penyidikan dilakukan oleh perwira Tentara Nasional Angkatan Laut dan pejabat penyidik lainnya yang ditentukan oleh undang-undang yang mengaturnya seperti tersebut dibawah ini:

- a. Penyidikan tindak pidana pelayaran, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim termasuk surat-surat kapal dilakukan oleh pejabat-pejabat penyidik khusus sebagaimana tersebut dalam Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 dan Pasal 284 ayat (2) KUHAP.
- b. Penyidikan tindak pidana kepabeanan dilakukan oleh PPNS tertentu Bea Dan Cukai yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 13 ayat (2) TZMKO 1939 dan Pasal 6 huruf b KUHAP yang pelaksanaannya diatur dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP.
- c. Penyidikan tindak pidana keimigrasian dilakukan oleh PPNS tertentu Imigrasi yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu, sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 6 huruf b KUHAP yang pelaksanaannya diatur dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983.
- d. Penyidikan tindak pidana kekarantinaan dilakukan oleh PPNS tertentu Kekarantinaan yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau disamakan dengan itu sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 6 huruf b KUHAP yang pelaksanaannya diatur dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP.
- e. Penyidikan tindak pidana perikanan dilakukan oleh PPNS tertentu Perikanan yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu, sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 6 huruf b KUHAP yang pelaksanaannya diatur dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP.
- f. Penyidikan tindak pidana umum dilakukan oleh Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat

Pembantu Letnan Dua Polisi sebagaimana dimaksud Pasal 6 huruf a KUHAP.

Penyidikan tindak-tindak pidana sebagaimana tersebut pada butir 2 huruf b sampai dengan f diatas telah diatur secara jelas dan tegas dalam Pasal 2 ayat (1) a dan b Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan KUHAP dengan pengecualian mengenai butir 2 huruf a yang pengaturannya telah diatur tersendiri dalam ketentuan khusus acara pidana sebagaimana dimaksud Pasal 284 ayat (2) KUHAP sebagaimana tersebut Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 yang penetrapannya tertuang dalam Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 Tentang Pelacakan (Penyelidikan) dan Pengusutan (Penyidikan) Tindak Pidana Di Daerah Laut Republik Indonesia.

Tata laksana penegakan hukum di laut dititik beratkan pada pelaksanaan tugas polisionil di laut sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939, dibebankan kepada komandan-komandan kapal-kapal perang RI, kamp-kamp penerbangan dari Angkatan Laut dan nakhoda-nakoda (penguasa) kapal-kapal pemerintah di laut sebagaimana yang telah dirubah/diganti dengan Pasal 277 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran disebutkan kapal Negara dan pesawat udara negara Penjaga Laut Dan Pantai.

Oleh karena itu, dalam membuat draft ketentuan di bidang penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai, dalam rangka untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut, diperlukan kehati-hatian untuk memastikan kecocokan dengan hukum laut internasional yang relevan dan hukum laut nasional yang relevan seperti tersebut di bawah ini :

Hukum Laut Internasional :

1. United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982 sebagaimana dimaksud Pasal 224 disebutkan: Wewenang untuk pemaksaan penataan terhadap kendaraan air asing hanya dapat

dilaksanakan oleh pejabat-pejabat 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.

2. **Hukum Laut Nasional :**

- a. Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 Stb 442 sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) antara lain disebutkan: Untuk penegakan dan pengawasan atas ditaatinya ketentuan-ketentuan dalam Ordonansi ini dibebankan kepada komandan-komandan kapal-kapal perang Republik Indonesia dan kamp-kamp penerbangan Angkatan Laut dan nakhoda-nakhoda (penguasa) kapal Penjagaan Laut Dan Pantai Direktorat Jendral Perhubungan Laut;
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagaimana dimaksud Pasal 276 ayat (1) disebutkan; Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai; ayat (2) disebutkan; Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai; ayat (3) antara lain disebutkan; Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan Pasal 279 ayat (1) disebutkan: Dalam rangka melaksanakan tugasnya, penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud Pasal 277, didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjagaan laut dan pantai yang berlokasi diseluruh wilayah Indonesia dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara dan pesawat udara negara.
- c. Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 Tentang Penyelidikan dan Penyidikan Tindak Pidana Kejahatan di Daerah Laut Republik Indonesia sebagaimana dimaksud BAB I dibebankan

kepada komandan-komandan kapal-kapal perang RI dan nakhoda-nakhoda (penguasa) kapal-kapal pemerintah di laut (Penjaga Laut Dan Pantai).

Kewenangan Penjaga Laut Dan Pantai.

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

- a. **Melaksanakan patroli laut;**
- b. **Melakukan pengejaran seketika (hot persuit);**
- c. **Menghentikan dan memeriksa kapal di laut;** dan
- d. Melakukan penyidikan.

1. Kewenangan Untuk Menahan dan Memeriksa Kapal di Wilayah Hukum Sendiri.

Seperti yang dinyatakan dalam ketentuan-ketentuan tersebut pada butir 1 dan 2 tersebut diatas, mempunyai kekuasaan untuk menahan kapal di laut dimana pengertian penahanan disini berarti, dihentikan oleh tanda bunyi, pada jarak yang sedemikian rupa, sehingga kapal tersebut dapat mendengar (menangkapnya) dan memberhentikan kapalnya dengan berbagai cara yang dimilikinya, sedang 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 Pasal 15 TZMKO 1839.

Pemeriksaan yang dilakukan oleh pejabat penyelidik (pencarian) tersebut dengan pengertian bahwa semua kewajiban dalam kedudukannya sebagai pejabat penyelidik ditempatkan dimana ia bertugas serta bertanggung jawab kepada komandan kapal Negara Penjaga Laut Dan Pantai yang memerintahkan, untuk menjernihkan perkara tersebut, harus panjang lebar agar supaya penguasa (authority) yang berwenang dapat mempertimbangkan/memutuskan apakah perkara tersebut akan

diteruskan kepengadilan, berdasarkan laporan dan bukti-bukti tentang terjadinya tindak pidana dan orang-orang yang melakukannya, dan oleh pejabat pemeriksa tersebut dengan berkas-berkas untuk hakim yang akan menjatuhkan keputusan untuk perkara tersebut, harus membantu sebagai penuntun yang baik dan bukan hanya mengenai kesalahan terdakwa tapi juga untuk beratnya hukuman yang akan dijatuhkan.

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 sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 dan hal ini harus dicatat dalam berita acara jika mungkin dengan melampirkan salinan dan surat perintah penahanan.

Isi dan bentuk dari berita acara yang dibuat oleh pejabat pemeriksa sebagaimana yang ditentukan dalam Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 ini, memberi petunjuk agar berita acara diberikan kepada Syahbandar dan salinannya kepada Jaksa, Polisi dan Pengacara di Pengadilan Negeri.

Apapun sifat perkaranya, para petugas penyelidik dan penyidik khusus tersebut, harus tetap berusaha untuk bertindak bijaksana dan tegas bagi mereka yang ditugaskan untuk mengusut perkara-perkara tindak pidana khusus di laut sesuai yang ditetapkan dalam Keputusan Pemerintah ini.

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

Supaya kapal yang dicurigai bisa diperiksa, maka pertama-tama diberikan perintah untuk berhenti dan jika perlu dipaksakan untuk berhenti dengan memberikan isyarat yang kedengaran atau kelihatan, dengan menembak sinar peluruh yang dapat dianggap sebagai tanda penglihatan.

Kalau isyarat untuk berhenti tidak dituruti maka dengan suatu tembakan ringan yang kedengaran di kapal yang dicurigai itu diperingatkan dan apabila hal ini tidak diindahkan, maka dipaksakan lagi dengan membidik tembakan kehaluan kapal, dimana bunyinya akan terdengar oleh kapal yang dicurigai itu, yang terakhir ini jika mungkin digunakan alat penembak.

Setiap pelaut mengetahui, setidak-tidaknya mengerti bahwa jika peringatan kehaluan dapat didengar, tetapi kapal tersebut tidak berhenti atau sesudah berhenti kemudian mencoba untuk menghindari dengan 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 (senjata api dilarang menggunakan amunisi lichtspoor), kalau ini tidak ada maka digunakan senjata tangan pistol atau senapan.

Penggunaan senjata tembak ini, sejauh mungkin tidak sampai menimbulkan korban jiwa manusia (mati), jadi sebaiknya penembakan melewati kapal, selanjutnya keatas kapal dimana hal terakhir ini mengutamakan pengamatan secara seksama, bahwa diatas kapal tidak terdapat penumpang, jadi yang pasti tidak diarahkan kepada penumpang.

Jika kapal yang dicurigai masih berlaku masa bodoh, maka kemungkinan untuk meningkatkan penembakan bias terjadi dengan menggunakan granat latihan dari proyektil peledak dan apabila ada seorang penumpang atau beberapa penumpang mengadakan perlawanan, maka tanpa ragu-ragu tindakan balasan dilakukan dengan menggunakan senjata, maka keadaan diputuskan senjata apa yang harus dipakai.

Keadaan yang demikian bisa terjadi, jika kapal yang dicurigai didekati oleh sebuah sekoci lainnya untuk mencegah kedatangan pejabat pemeriksa keatas kapal. Untuk mencegah anak buah kapal meloncat keatas 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 negara Penjaga Laut Dan Pantai dapat langsung sendiri menjalankan pemeriksaan jika ia melakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan hukum yang berlaku, dan atas perintah komandan/nakhoda tersebut sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 Stb 442. Seandainya komandan sekoci tidak mempunyai wewenang untuk memeriksa atau perintah untuk memeriksa seperti dimaksud diatas, maka ia hanya bisa bertindak atas perintah langsung dari komandan kapal Negara Penjaga Laut Dan Pantai. Komandan sekoci yang dapat perintah memeriksa dan 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/nakhoda kapal tersebut.

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

Pengamatan dengan pesawat udara untuk mengusut tindak pidana seperti yang ditetapkan dalam keputusan Pemerintah ini, dimana penerbang-penerbangnya harus oleh komandan kapal (kapal perang TNI-AL dan kapal Negara Penjaga Laut Dan Pantai) yang bekerja sama dengan pesawat udara ini memiliki perintah sesuai dengan Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 dimana para penerbang yang melakukan pengamatan dari udara atau diatas udara daerah laut Republik Indonesia tentang pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan, juga harus membuat berita acara yang disusun dibawah sumpah jabatan, yang harus dilampirkan pada berita acara dan lampiran-lampirannya sebagai barang bukti.

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.

2. Penahanan di Laut Terbuka

Kapal-kapal Indonesia bisa ditahan di laut terbuka seperti pada umumnya kapal-kapal lain dimana pemeriksaan dan penahanan dilakukan di daerah laut Republik Indonesia. Tetapi dalam hal perompakan atau perdagangan budak belian, penahanan semua kapal di laut diizinkan oleh hukum internasional.

Untuk penahanan di laut terbuka supaya bertindak sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 tersebut diatas dalam melanjutkan pengejaran kapal asing diluar perairan territorial yang sudah dimasuki dan penahanan dari kapal asing tersebut di laut terbuka, hanya boleh dilakukan oleh pejabat pemeriksa dari kapal-kapal perang dan kapal-kapal Negara Penjaga Laut Dan Pantai yang memiliki wewenang khusus berdasarkan kuasa undang-undang sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939.

3. Penyitaan

Jikalau menghadapi hal yang khusus yang ada sangkut pautnya dengan tindak pidana di laut yang telah diatur dalam ketentuan khusus acara pidana sebagaimana dimaksud Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 dimana aturan pelaksanaannya tertuang dalam Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 tersebut diatas, atas dasar inilah maka kapal-kapal dan benda-benda yang menurut dugaan sudah dipakai 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 untuk 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 berwenang untuk itu sebagaimana dimaksud Keputusan Pemerintah tersebut diatas dengan disertai berita acara pemeriksaan dan disertai lampiran-lampirannya.

4. Pengawalan dengan membawa kapal masuk pelabuhan.

Sebuah kapal yang ditahan, dapat dikawal masuk kepelabuhan yang terdekat, dan jika mungkin sebuah pelabuhan dimana sidang bisa diadakan. Para terdakwa yang bersangkutan harus dibawa kemuka pejabat dimana sidang diadakan untuk memungkinkan dilakukan pemeriksaan lebih lanjut. Membawa masuk kapal dibawah pengawalan melalui laut terbuka juga dibenarkan.

Jikalau pengawalan oleh kapal lain, selain kapal negara Penjaga Laut Dan Pantai dalam pelayaran di laut terbuka diluar laut territorial Indonesia, bertemu dengan kapal perang berkebangsaan asing sama dengan pelanggar kapal asing yang berada pada kapal tersebut, dan jika komandan kapal perang menuntut penyerahan dari pada pelanggar atau pembebasan dari kapal-kapal yang dikawal, maka permohonan ini akan ditolak dan secara tertulis penyelasan tentang sebab-sebab dari penahanan atau pengawalan kapal-kapal diberikan satu salinan dari penolakan tertulis ini harus ditahan.

Jika pengawalan ini dilengkapi dengan pesawat terbang laut, atau bekerja sama dengannya, maka komandan kapal Penjaga Laut Dan Pantai tersebut, jikalau keadaan mengijinkan, menurut pengamatannya, maka pesawat terbang ini sebisa-bisanya dicegat pemakaiannya, untuk menghindar agar dalam pengawalan 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 kapal-kapal laut yang besar dibatasi pada hal-hal yang sungguh-sungguh.

Jika untuk pengadilan tindak pidana ini, cukup dengan menghadapkan nakhoda saja, jika dia yang dicurigai atau orang lain, maka pengawalan kapal ditiadakan. Sebaliknya dalam hal menindak kapal-kapal nelayan, kapal-kapal penyelundup dan lain-lainnya yang melanggar, dapat dilakukan dengan lebih leluasa.

5. Berdasarkan Pasal 18 dari Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939, maka yang tertangkap bisa dikawal menurut hal-hal seperti dibawah ini :

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

6. Mempertahankan Peraturan Dan Keamanan di Daerah Laut RI Pengawasan Pencegahan

Pejabat-pejabat yang berwenang untuk mengusut perbuatan-perbuatan tidak pidana sebagaimana dimaksud Pasal 13 TZMKO 1939, berkewajiban untuk mempertahankan peraturan dan keamanan di Daerah Laut Republik Indonesia. Kepada mereka diberi wewenang terhadap kapal-kapal yang dengan tingka lakunya yang sedemikian rupa melakukan pelanggaran atas keamanan dan ketertiban atau kepentingan-kepentingan hukum negara atau sesuai menurut dugaan terdapat niat dalam tingkah laku yang demikian pada Pasal 16 dari TZMKO tersebut, memiliki wewenang untuk menahan dan memeriksa kapal-kapal dan tongkang-tongkang yang mana penumpang-penumpangnya melakukan atau berniat untuk melakukan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan menurut atau berdasarkan TZMKO ini, atau pelanggaran-pelanggaran dan kejahatan-kejahatan termaksud dalam Pasal 15 diatas untuk pengusutan tindak pidana.

Tindak-tindak pidana yang dimaksud dalam TZMKO ini, adalah untuk bertindak terhadap kapal-kapal dengan maksud yang mencurigakan yang menetap di laut wilayah perairan Indonesia tanpa menggunakan hak pelayaran langsung dan tanpa memiliki alasan yang dapat diterima untuk menetap, termasuk kapal-kapal nelayan asing dan kapal-kapal yang dipergunakan untuk perdagangan gelap.

Untuk mendapatkan hasil yang ingin dicapai pada pengawasan penangkapan ikan di Daerah Laut RI, maka dipadang perlu, bahwa orang-orang yang berkewajiban untuk pengawasan setiap saat, agar dapat memastikan diri untuk memeriksa surat-surat kapal penangkap ikan yang dijumpai di lautan Indonesia sesungguhnya berhak berada ditempat tersebut untuk menangkap ikan.

Atau menurut pengamatan mereka terhadap kapal-kapal penyelundup untuk mengambil tindakan lebih lanjut misalnya pengawasan sesuai dengan Pasal 18 TZMKO 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 kepengawasan maka terhadap kapal-kapal asing dapat diusir keluar dari perairan Indonesia sebagaimana dimaksud Pasal 16 dimana jika terpaksa dengan menggunakan kekerasan.

Sudah jelas bahwa uraian tersebut diatas tentang wewenang yang tertuang dalam Keputusan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1939 ini masih sangat relevan dan diharapkan dapat dipakai sebagai rujukan dalam rangka RPP tentang Pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai

7. Berita Acara Pememeriksaan

Berita acara pememeriksaan harus berisikan :

- a. Nama, nama pertama (kecil) dan pangkat dari jabatan penyelidik dan penyidik yang telah melakukan pemeriksaan
- b. Memberitahukan bahwa pernyataan yang ia berikan adalah berdasarkan sumpah jabatan pada negara. (NB: pernyataan sumpah jabatan diperlukan karena berita acara yang demikian oleh undang-undang diberi nilai pembuktian).
- c. Tanggal dan waktu tanggal pemeriksaan dimulai (NB: kalau terdakwa atau saksi didengar keterangannya pada hari yang berlainan seharusnya pada setiap berita acara dilaporkan pada waktu pemeriksaan karena untuk hakim sangat berarti keterangan yang mana terlebih dahulu diberi)
- d. 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 mil dari wilayah laut, pengukuran dari titik-titik terkenal dari daratan dan jika mungkin kedalaman air, jika tindak pidana dilakukan atau ditentukan terjadi di pelabuhan, diberita acaranya dimasukan nama pelabuhan dengan

- ditambahkan pada tempat bersandar (dermaga), pangkalan (steiger), pelampung (buoy) dimana kapal atau perahu tertambat.
- e. 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.
 - f. Nama, nama pertama (kecil), tanggal dan tempat lahir, jabatan dan tempat tinggal dari orang-orang, untuk mana dilakukan pemeriksaan.
 - g. Nama, nama pertama (kecil), tanggal dan tempat lahir, jabatan dan tempat tinggal dari saksi-saksi yang menghadiri pemeriksaan.
 - h. Alasan-alasan, sehingga terjadi pemeriksaan.
 - i. Bukti-bukti dan/atau petunjuk-petunjuk yang dikumpulkan.
 - j. Segala yang penting dan khusus, yang pada waktu pemeriksaan dan penyitaan terungkap. (NB: laporan ini harus dibuat dengan teliti dan nyata dimana segala unsur tindak pidana disebut dengan pasti. Dan perlu dilanjutkan supaya pada waktu penyusunan berita acara pelanggaran peraturan-peraturan 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 pembuat berita acara ini menyatakan, menyaksikan, atau melakukannya sendiri.
 - k. Tanda bukti kebangsaan, surat laut, pas, sertifikat/surat-surat keterangan atau dokumen-dokumen lain yang diperlihatkan pada pemeriksaan.
 - l. Kepada pejabat mana kapal-kapal, perahu-perahu atau muatan yang disita, disimpan, dengan pemberitahuan yang teliti dan penyitaan kapal, perahu, atau muatan (laporan ini bisa dilakukan kemudian).
 - m. Pemberitahuan yang teliti dari peraturan-peraturan perundang-undangan yang mungkin telah dilanggar.
 - n. Siapa yang menyusun berita acara.
 - o. Penandatanganan.

8. Bentuk dan Berita Acara

Biasanya berita acara ditulis pada kertas berukuran folio. Pada sebelah kiri atas ditulis “Pro Justitia” dan di bawahnya 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 ke bawah di tengah-tengah akan dicatat 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 bandingkan Bab I menyebut perintah dari komandan kapal negara Penjaga Laut Dan Pantai.

Kemudian melangkah ke 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.

9. Contoh Berita Acara

Pro Justitia

.....
Huruf atau nomor :
Perihal :
Tertuduh :
Lampiran :

BERITA ACARA

Yang bertandatangan di bawah 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, laoran 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, nakhoda, ukuran, kebangsaan).

Nama (nama-mama) dan pangkat dari tertuduh (tertuduh-tertuduh) dan/atau kalau ada saksi atau sekurang-kurangnya nama-nama atau pangkat yang dipertahankan, butki-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 hari..... dan..... , oleh
saya (nama, jabatan), yang bertugas sesuai dengan perintah.

(Tandatangan)

Oleh karena itu dalam membuat draft ketentuan dalam rangka penyelenggaraan penegakan hukum di laut yang efektif dan efisien agar tidak terjadi tumpang tindih tugas sebagaimana dimaksud Penyelasan Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 diperlukan keberanian politik untuk segera membentuk institusi Penjaga Laut Dan Pantai melalui pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai dan bertanggung jawab kepada Presiden. *(Bagan penegakan hukum di laut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku terlampir pada BAB IV butir 1, 2 dan 3).*

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

BAB VIII
DASAR HUKUM PEMERINTAH DI LAUT
DENGAN FOKUS
PEMBENTUKAN PENJAGA LAUT DAN PANTAI

A. Dasar Hukum Pemerintah di Laut wilayah perairan Indonesia didasari pada:

- a. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 Stb 442 Pasal 13 ayat (1) antara lain disebutkan: Untuk penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ordonansi ini dibebankan kepada komandan-komandan kapal perang Republik Indonesia dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut, nakhoda-nakhoda penguasa **kapal pemerintah di laut**. Dengan adanya perubahan organisasi Gouvernements Marine (GM) menjadi Departemen Pelayaran, maka sebutan nakhoda penguasa kapal pemerintah sebagaimana tersebut dalam Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 telah dirubah dengan Ordonansi Nomor 113 tahun 1949 yang menyatakan bahwa wewenang penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ketertiban dan keamanan di laut dibebankan kepada nakhoda-nakhoda kapal Negara Departemen Pelayaran. Untuk kepentingan patroli ketertiban dan keamanan di perairan laut dan pantai dibentuk institusi Dinas Penjaga Laut Dan Pantai (DPLP) berdasarkan Keputusan Kepala Departemen Pelayaran Negara No.JZ.1/15/117 tanggal 29 Oktober 1949. DPLP ini diperlengkapi kapal-kapal Negara yang dipersenjatai dari Dinas Perkapalan Serikat.
- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 277 ayat (2) huruf c disebutkan : Penjaga Laut Dan Pantai melaksanakan koordinasi untuk kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan **Pemerintah di Wilayah perairan Indonesia**.
- c. Amandemen Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 sebagaimana dimaksud Bab XI – 2 Internasional Ships And Port

Security Code 2002, disebutkan, Pemerintah-Pemerintah peserta dapat menetapkan **Otoritas yang ditunjuk dalam pemerintahan** untuk melaksanakan tugas-tugas keamanan.

d. Pasal 224 United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982 disebutkan; Wewenang untuk pemaksaan pentaatan terhadap kendaraan air asing menurut Bab ini 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 melakukan tindakan-tindakan untuk itu**. UNCLOS 1982 ini telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985.

B. Dasar Hukum Pembentukan Penjaga Laut Dan Pantai (Sea And Coast Guard) didasari pada :

a. BAB XVII Pasal 276 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran antara lain disebutkan : Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden.

b. BAB V Peraturan 15 (a) International Convention For The Safety of Life At Sea 1974 disebutkan: Masing-masing Pemerintah Penandatanganan berkewajiban menjamin bahwa diadakan tataan apapun yang diperlukan untuk membentuk penjagaan pantai dan untuk penyelamatan orang-orang dalam keadaan bahaya di laut, disekitar pantai-pantainya. Tataan ini hendaknya meliputi pendirian, pengoperasian dan pemeliharaan semua fasilitas keselamatan maritim demikian yang dianggap dapat dilaksanakan dan diperlukan dengan memperhatikan kepadatan lalu lintas laut dan bahaya-bahaya navigasi dan hendaknya sejauh dapat dilaksanakan dan dilengkapi dengan sarana untuk menentukan posisi dan menyelamatkan orang yang kena musibah di laut. SOLAS 1974 ini, telah diratifikasi berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 1980.

BAB IX

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

- a. Negara Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah laut perairannya 70 % dari luas daratannya, sudah saatnya pemerintah Indonesia menempatkan **sistem pemerintahan di laut dan institusi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia (Republic Of Indonesia Sea And Coast Guard)** dalam batang tubuh UUD 1945.
- b. Penjaga Laut Dan Pantai sebagaimana dimaksud penjelasan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah merupakan Pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA) dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden. Hal ini adalah merupakan solusi terbaik dalam penyerdehanaan aspek birokrasi dan aspek operasional yang akan menjadi lebih efektif dan efisien yang dapat memayungi semua kepentingan nasional dan internasional di bidang keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim dalam menjaga mata rantai suplai ekonomi keseluruhan dunia dari segala tindakan pelanggaran hukum terhadap kapal, pelabuhan, terminal lepas pantai dan fasilitas lainnya yang membahayakan keselamatan dan keamanan jiwa manusia dan harta benda di laut.
- c. Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia merupakan komponen kekuatan cadangan pertahanan Negara (cadangan TNI-AL) yang nantinya akan digunakan pada keadaan bahaya perang atau pada masa perang sebagai unit para militer.
- d. Penjaga Laut Dan Pantai RI ini adalah merupakan satu satunya jalan keluar bagi sebagian besar masalah nasional yang berkaitan dengan penyelenggaraan sistem pemerintahan di laut dan sistem penegakan hukum dan keamanan di laut yang **menjaga kedaulatan umat manusia di laut dan pantai**, dimana instansi ini dapat diterima utamanya oleh dunia

internasional maupun nasional dalam melaksanakan maritime law enforcement hingga di perairan katagori Hak Berdaulat

- e. Perlu pendirian Akademi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia (Republic of Indonesia Sea And Coast Guard Academi) dalam rangka untuk menyediakan sumber daya manusia yang ahli, terampil, berkualitas dan kompetensi tinggi di bidang administrasi pemerintah di laut, manajemen keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritime dan penegakan peraturan perundang-undangan dan hukum di laut.
- f. Sistem pemerintah di laut menganut azas sentralisasi maka oleh karena itu baik keselamatannya maupun pengamanannya harus dikendalikan secara terpusat (laut adalah pemersatu, laut tidak boleh dikapeling-kapelingkan dan azas hukumnya adalah dibawah lexspecialis derogate legi generalis)

Saran

- a. Kepentingan mendesak untuk mengembangkan kerja sama internasional antara negara dalam merancang dan menetapkan langkah-langkah praktis yang berkaitan dengan implementasi standar-standar keamanan maritim Internasional terbaru, maka sudah saatnya Indonesia segera mengadakan pembenahan dan penataan secara sungguh-sungguh dan menyeluruh khususnya yang berkaitan dengan masalah **sistem pemerintahan di laut dengan fokus pembentukan institusi Penjaga Laut Dan Pantai Republik Indonesia yang penempatannya dalam batang tubuh UUD 1945.**
- b. **Diperlukan tim khusus pembantu Presiden yang independen, bertanggung jawab dan berdidikasi tinggi terhadap tugas yang diembannya demi kepentingan bangsa dan Negara, bebas dari KKN yang terdiri dari para pakar yang menguasai dan berpengalaman di bidang operasional manajemen peraturan perundang-undangan maritim (law enforcement) dan para pakar yang berpengalaman di bidang administrasi hukum maritim**

dalam rangka pengkajian dan pembenahan terhadap semua produk hukum dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kemaritiman yang hingga dewasa ini masih tumpang tindih. Hal ini diperlukan untuk mendapatkan kepastian hukum agar tercapai tertib hukum, tertib administrasi dan tertib operasional yang efisien dan efektif sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.

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

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.ba>

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 diikutinta 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 Widjabrata: 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



Dikkamla.

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



Tenaga Ahli di Bidang Pengembangan Wilayah.

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

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