PRESENTATION OUTLINE

- Latar Belakang
- Kepastian Hukum & Manfaat
- Tata Kelola & Kelembagaan
- Kepastian Hukum & Penegakan Hukum di Laut
- Sistem Monitoring Terintegrasi (STC)

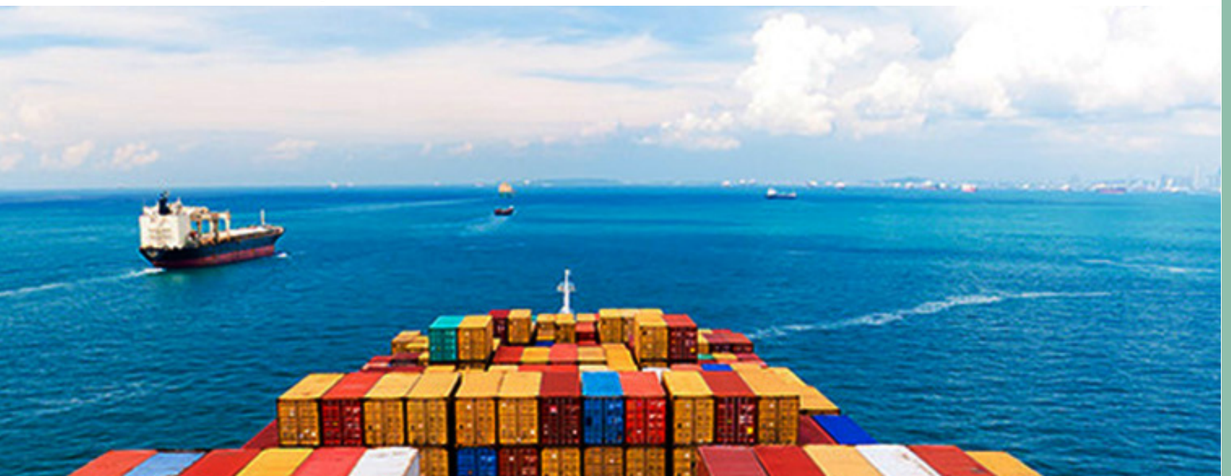
INDUSTRI PELAYARAN INDONESIA

- Bersifat Borderless, dan berhubungan langsung dengan badan dunia dan negara lain.
- Unsur pengganda kemajuan Ekonomi bangsa dan dunia.
- Padat modal, resiko tinggi, melibatkan peran aktif flag state, biro klasifikasi, perbankan & asuransi, dan stake holder lainnya.
- Sebagai pusat bagi 35 cluster industri lainnya.
- Kapal Niaga sebagai jembatan pemersatu & penentu ketahanan ekonomi bangsa.

INSA memiliki 1273 anggota perusahaan pelayaran dengan 47.900 armada kapal niaga, dan telah hadir di Indonesia sejak 1967 serta memiliki 51 cabang di Indonesia.

Devisa Indonesia berhubungan langsung dengan dunia pelayaran :

1. Ekspor Sawit 282 triliun
2. Sektor Pariwisata 280 triliun
3. Batubara 263 triliun
4. Migas 233,8 triliun
5. TKI 218 triliun (150 triliun dari Pelaut)
6. Tekstil 180 triliun
7. Hasil kayu hutan 162 triliun
8. Barang Elektronik 109 triliun
9. Sepatu/sandal 91 triliun
10. Karet 78 triliun

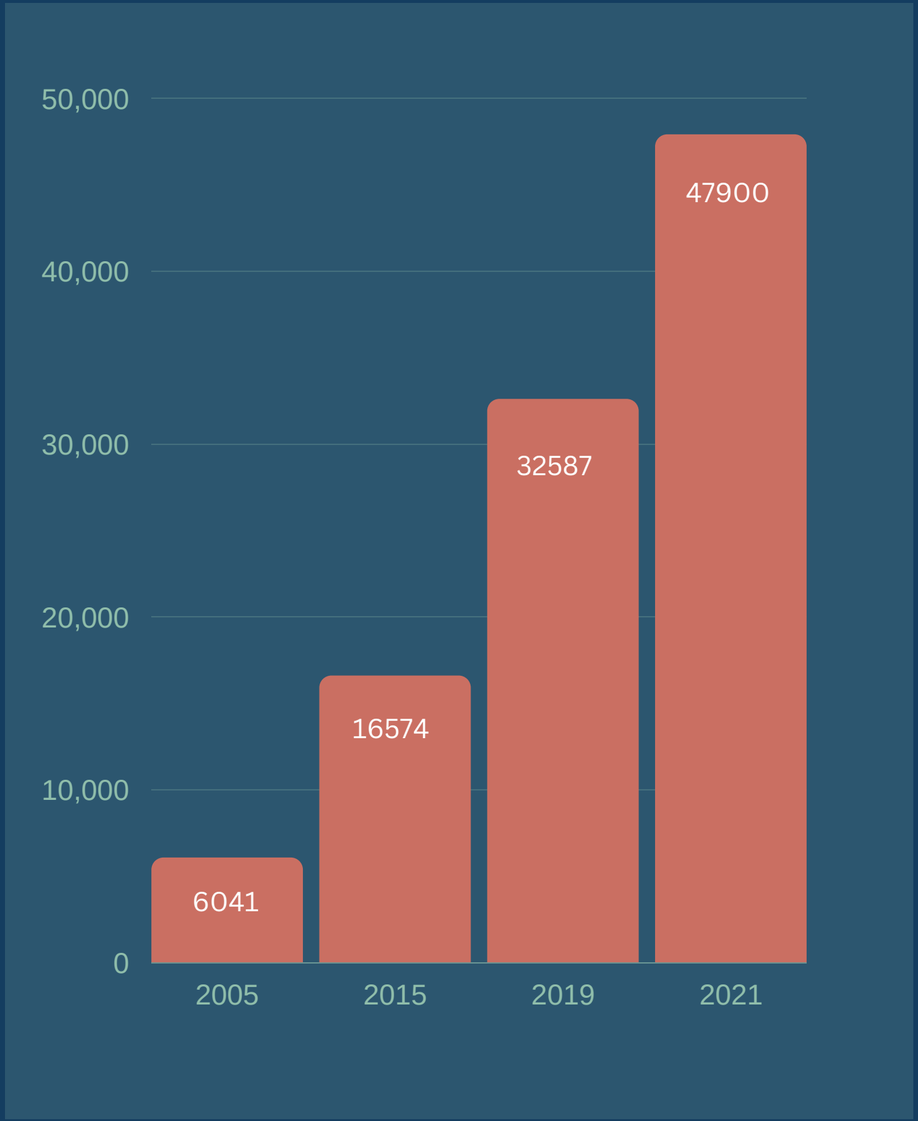


INDUSTRI PELAYARAN INDONESIA

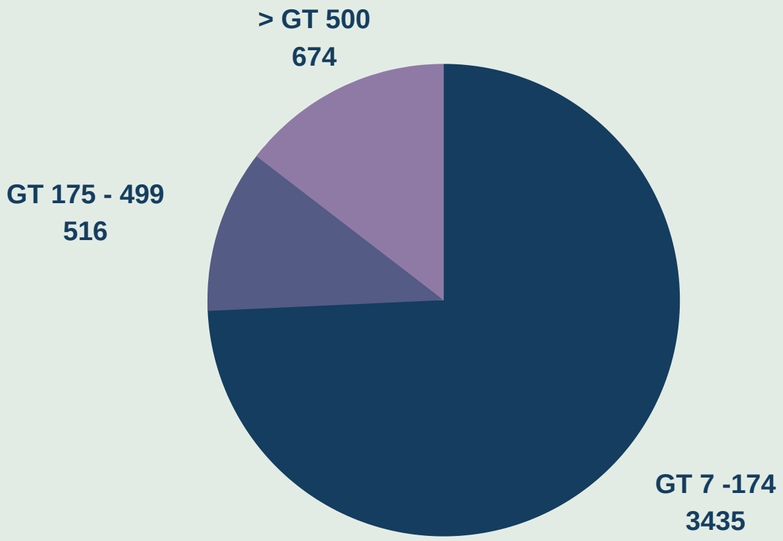
INSA memiliki 1273 anggota perusahaan pelayaran dengan 47.900 armada kapal niaga, dan telah hadir di Indonesia sejak 1967 serta memiliki 51 cabang di Indonesia.

JUMLAH KAPAL NIAGA NASIONAL

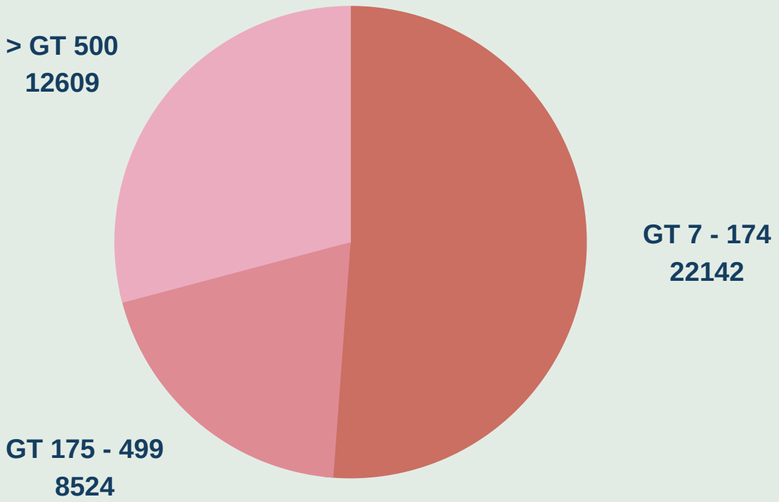
https//kapal.dephub.go.id



Kapal Penumpang, Juni 2021



Kapal Barang, Juni 2021



ANCAMAN KESELAMATAN KAPAL NIAGA

1. Faktor Internal Kapal
2. Bahaya Navigasi / Kandas
3. Perubahan Cuaca
4. Kemampuan Good Seamanship ABK
5. Bahaya Tubrukan Kapal
6. Bahaya Kebakaran
7. Waktu Pertolongan Yang Lama

BAHAYA KEAMANAN PELAYARAN

1. Pencurian di Dermaga
2. Pencurian di Anchorage
3. Penyetopan Kapal oleh Petugas Saat Pelayaran Dalam Negeri
4. Perompakan

KEBIJAKAN NASIONAL KPPH HARUS MEMBERIKAN KEPASTIAN HUKUM, MENGEFISIENKAN TATA KELOLA DAN MENDORONG DAYA SAING INDUSTRI PELAYARAN

Kepastian Hukum & Manfaat

Kebijakan Nasional Harus Dapat Mendorong Daya Saing Industri

Tata kelola & Kelembagaan

Tupoksi dan Keweangan Penegakan Hukum di Laut Dalam Menciptakan Laut Yang Aman & Tercipta Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Kepatuhan Hukum & Penegakan Hukum di Laut

Penahahan Kapal Harus Dilakukan oleh Pemegang Otoritas Keselamatan dan Kemanan Pelayaran

KEPASTIAN HUKUM DAN MANFAAT

Pasal 3g UU 32/2014

Perspektif INSA

Regulasi bukan sekedar untuk mencapai tingkat kepatuhan

Azas Manfaat

Ada kepentingan daya saing industri dalam mewujudkan kedaulatan ekonomi

Tata Kelola Yang Diharapkan

Kebijakan nasional harus dapat memperkuat posisi daya saing pelaku industri, menjalankan proses pelayanan yang efisien & efektif dan meniadakan korupsi.

TATA KELOLA & KELEMBAGAAN

Pasal 4 ayat 2g UU 32/2014

Masalah

Semua penegak hukum di laut bertindak sebagai polisi di kapal.

Penyebab

Fungsi kepolisian yang melekat pada tupoksi masing-masing penegak hukum.

Apa Yang Harus Dilakukan

Dalam kebijakan nasional, fungsi kepolisian harus ditempatkan pada tupoksi dan kewenangan sesuai UU yang mewadahinya, dan berperan secara terorganisir untuk menciptakan laut yang aman, terpenuhi aspek keselamatan pelayaran dan tidak menjadi polisi di tempat yang bukan kewenangannya.

Penegakan Hukum di Wilayah Perairan & Yurisdiksi Indonesia
UU 2/2022, UU 34/2004 & UU 32/2014

Bidang pertahanan

Wilayah laut yurisdiksi nasional

Hukum nasional dan hukum internasional (Unclos 82)

ANGKATAN LAUT

(Pasal 13 UU 34/2004)

POLAIR & BAKAMLA

(Pasal 13 UU 2/2002 & Pasal 61 UU 32/2014)

Penegakan hukum di bidang keamanan dan ketertiban (Polair))

Penegakan hukum di bidang keamanan dan keselamatan (Bakamla)

Wilayah perairan & yurisdiksi

Perundang2an & hukum internasional (Unclos 82)

LAUT MENJADI TEMPAT YANG AMAN BAGI KEGIATAN PELAYARAN NIAGA NASIONAL (PASAL 3C UU 32/2014) DAN TERPENUHI ASPEK KESELAMATAN PELAYARAN (PASAL 4 UU 17/2008)

Penegakan hukum di bidang keselamatan & keamanan pelayaran

DLKR & DLKP Pelabuhan

Perundang2an dan konvensi int. (IMO)

SYAHBANDAR

(Pasal 207 UU 17/2008)

K P L P

(Pasal 276 UU 17/2008)

Penegakan hukum di bidang keselamatan & keamanan pelayaran

Wilayah perairan, yuridiksi & laut lepas

Perundang2an dan konvensi int. (IMO)

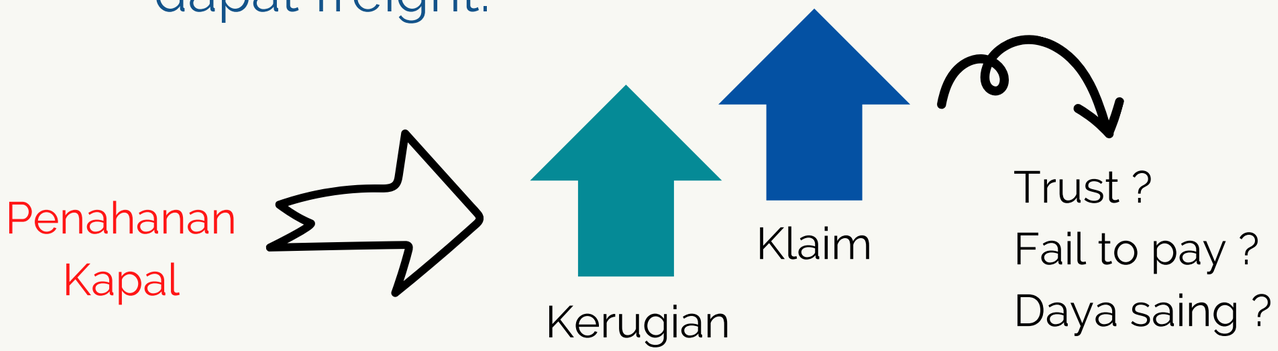
UU 17/2008
Penegakan Hukum Terhadap Keselamatan & Keamanan Pelayaran

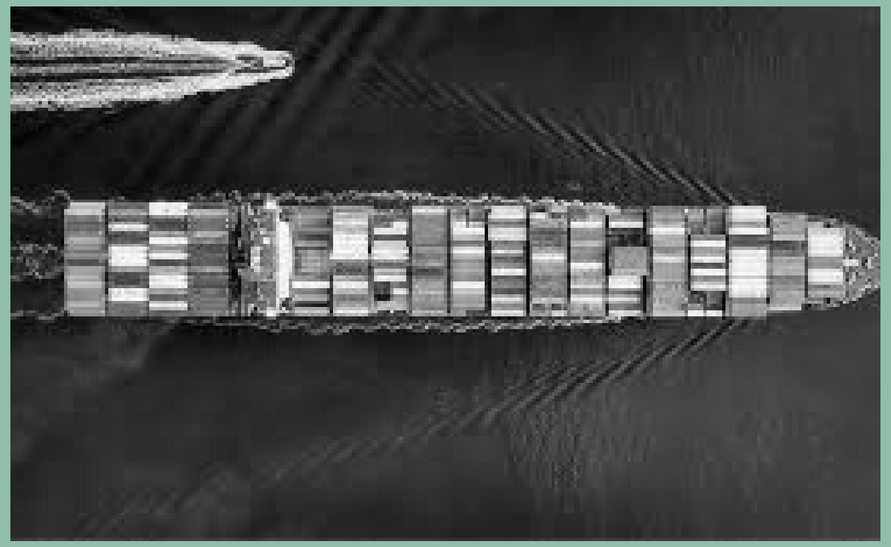
KEPASTIAN HUKUM & PENEGAKAN HUKUM DI LAUT

Perlu Diketahui

Penahan kapal di laut dikategorikan sebagai bahaya keamanan pelayaran karena mengakibatkan kerugian yang sangat besar dengan resiko klaim besar, diantaranya :

- biaya keterlambatan kapal
- klaim pemilik barang/muatan
- bertambahnya consumable selama kapal ditahan
- rusaknya muatan, dan
- gagal bayar ke perbankan karena tidak dapat freight.





KEPASTIAN HUKUM & PENEGAKAN HUKUM DI LAUT

Perlu Diketahui

Kapal tidak dapat ditahan dengan alasan keselamatan dan keamanan pelayaran, karena Syahbandar memiliki otoritas tertinggi dalam menentukan kelaiklautan kapal dengan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Kondisi dilapangan

Prosentase terbesar penahanan kapal dilakukan dengan alasan keselamatan dan keamanan pelayaran, bukan karena perbuatan pidana, diantaranya :

- dokumen kapal
- dokumen pelaut
- peralatan keselamatan
- overdraft, dll.

KEPASTIAN HUKUM & PENEGAKAN HUKUM DI LAUT

Perlu Diketahui

Jika ada pelanggaran pidana, maka sebaiknya penyidikan dilakukan otoritas Keselamatan dan Keamanan Pelayaran yaitu Syahbandar & KPLP dibawah koordinsai Kepolisian Negara (Pasal 278 & 208 UU 17/2008).

Kondisi dilapangan

Penyidikan dilakukan oleh masing-masing penegak hukum di laut tergantung siapa yang melakukan penyelidikan. Kapal ditahan dan dibawa ke pangkalan sebelum ada pembuktian. Perlu dicatat bahwa kapal sebagai LOCUS, bukan ACTUS REUS. Kapal tdk boleh ditahan krn kapal bukan pelaku pelanggaran. Proses menahan kapal dan membawa kapal ke pangkalan hanya dikenal di Indonesia.

Sistem Monitoring Terintegrasi (STC) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Zona Wilayah

Perspektif INSA

- Tidak ada penahanan dengan alasan aspek keselamatan & Kelaiklautan.
- Jika ada Pelanggaran, penyelidikan & penyidikan dllakukan di pelabuhan tujuan.
- Pertolongan seketika bila terjadi perompakan, ancama kelompok bersenjata, engine trouble & force majure

1

Penerbitan SPB oleh Syahbandar di Pelabuhan Berangkat

2

Penyerahan Pengawasan Kepada Tim Terpadu (Bakamla, Polair, KPLP) + Basarnas

3

Kapal Berada dalam Pengawasan Tim Terpadu

4

Penyerahan Pengawasan Kepada Tim Terpadu di Perbatasan Zona Wilayah Pelabuhan Tujuan

5

Kapal Berada dalam Pengawasan Syahbandar di Pelabuhan Tujuan

6

Penyerahan Pengawasan kepada Syahbandar di Pelabuhan Tujuan

7

Kapal Berada dalam Pengawasan Tim Terpadu Pelabuhan Tujuan

KEMENKOPOLHUKAM
Senin, 14 November 2022

TERIMA KASIH

Hutakemri Ali Samad

Perspektif INSA