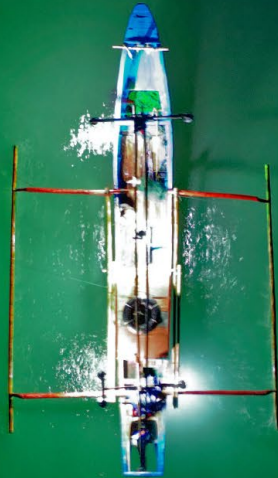


HUKUM MARITIM & PERATURAN PERIKANAN

Cetakan Pertama



Dr. Maman Hermawan, M.Sc
Erick Nugraha, S.ST.PI.,M.SI

AMaFRaD  PRESS

HUKUM MARITIM DAN PERATURAN PERIKANAN

Dilarang memproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku dalam bentuk atau cara apapun tanpa izin tertulis dari penerbit.

©Hak cipta dilindungi
oleh Undang-undang No.28 Tahun 2014
All Rights Reserved

Penyusun :
Dr. Maman Hermawan, M.Sc.
Erick Nugraha, S.St.Pi., M.Si.

AMaFRaD  PRESS



HUKUM MARITIM & PERATURAN PERIKANAN

Penyusun :

Dr. Maman Hermawan, M.Sc.

Erick Nugraha, S.St.Pi., M.Si.

Editor :

Bongbongan Kusmedy, S.Pi., M.Si.

Layout :

Siti Amania Raydesyana, S.Kom

Diah Widasmara, S.Pi, M.Pd

Wahyu Widodo, S.I.Kom

Halaman : ix+144 halaman

Edisi/Cetakan :

Cetakan Pertama, 2022

Diterbitkan oleh :

AMaFRaD  PRESS

Badan Riset dan Sumber Daya Manusia

Kelautan dan Perikanan

Gedung Mina Bahari III, Lantai 6,

Jl Medan Merdeka Timur No. 16,

Jakarta Pusat 10110

Telp (021) 3513300 Fax : (021) 3513287

Email : amafradpress@gmail.com

Nomor IKAPI: 501/DKI/2014

p-ISBN : 978-623-6464-49-6

e-ISBN : 978-623-6464-48-9 (PDF)

Hak Penerbitan © AMAFRAD Press



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya serta kerja keras penyusun telah berhasil menyusun buku Hukum Maritim dan Peraturan Perikanan.

Buku ini adalah salah satu unit pengajaran yang dirancang secara sistematis berdasarkan kurikulum dan dikemas dalam bentuk buku maupun e-book dengan tujuan memudahkan taruna/mahasiswa membaca dan memahami materi Hukum Maritim dan Peraturan Perikanan.

Kami menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan modul ini masih banyak kekurangan. Kritik, usul, atau saran yang konstruktif sangat kami harapkan sebagai bahan pertimbangan untuk menyempurnakan buku ini.

Semoga tulisan ini bermanfaat dan dapat dijadikan bahan ajar bagi para taruna/mahasiswa khususnya pada Perguruan Tinggi lingkup Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Jakarta, 15 Maret 2022

Penulis

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada Bapak Dr. I Nyoman Radiarta, S.Pi., M.Sc. Kepala BRSDM yang telah memberikan arahan dan masukan kepada penulis sehingga Buku Hukum Maritim dan Peraturan Perikanan ini menjadi lebih sempurna dan penyajian materi yang lebih baik.

Ucapan terima kasih Penulis juga disampaikan kepada jajaran pimpinan Politeknik AUP Jakarta yang memberikan dukungan dan semangat kepada penulis baik secara moril maupun materil.

SEKAPUR SIRIH

Assalamualaikum Wr. Wb.

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas rahmat, hidayah dan karuniaya-Nya, buku berjudul Hukum Maritim dan Peraturan Perikanan sebagai materi pembelajaran pada program studi Nautika dan Teknik dapat diselesaikan dengan baik.

Buku ini disusun dari berbagai sumber atau referensi yang telah disesuaikan dengan Kurikulum tahun 2017 yang dipadukan dengan pengalaman dan keilmuan penulis dalam melaksanakan pengajaran, dan semoga buku ini dapat dijadikan sebagai salah satu pedoman dalam kegiatan perkuliahan bagi taruna dan mahasiswa pada Politeknik Kelautan dan Perikanan.

Atas penyusunan buku ini, kami ucapkan terima kasih kepada Bapak Dr. Maman Hermawan, M.Sc. dan semua pihak yang terlibat dalam penyusunan buku ini baik langsung maupun secara tidak langsung. Semoga buku ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembacanya terutama bagi taruna/mahasiswa khususnya pada perguruan tinggi lingkup Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Wasalamualaikum Wr. Wb.

Kepala BRSDM-KP

Dr. I Nyoman Radiarta, S.Pi., M.Sc.



DAFTAR ISI

KATAPENGANTAR	6	4.2 Yurisdiksi Mahkamah Pelayaran	88
UCAPAN TERIMA KASIH	7	5 UNCLOS 1882.....	92
SEKAPUR SIRIH	8	5.1 Latar Belakang UNCLOS 1982	92
DAFTAR ISI	10	5.2 Zona-Zona Laut UNCLOS.....	93
DAFTAR GAMBAR.....	12	5.2.1 Batas-Batas, Zona, Wilayah/Kawasan Maritim	95
PENDAHULUAN	15	5.2.2 Batas Wilayah Laut Indonesia Dengan Negara Lain	96
1.1 Pengertian Hukum dan Istilah-Istilah di Bidang Kelautan dan Perikanan	15	5.2.3 Garis Pangkal	98
1.2 Ketentuan Umum Hukum Maritim dan Perikanan	17	5.2.4 Perairan di Wilayah Teritorial Indonesia	99
1.3 Penggolongan Orang-Orang Dalam Usaha Perkapalan	18	5.3 Hak Lintas Damai	101
1.3.1 Pengusaha Kapal/Pemilik Kapal	19	5.3.1 Pengertian Lintas Damai	101
1.3.2 Nakhoda	20	5.3.2 Kewajiban Negara Pantai	102
1.3.3. Anak Buah Kapal (ABK)	26	5.3.3 Hak perlindungan Negara Pantai	102
1.3.4 Umum	29	5.3.4 Pungutan Yang Dapat Dibebankan Pada Kapal Asing	103
1.4 Nelayan	35	5.3.5 Tanggung Jawab Negara Pantai	102
1.4.1 Definisi Nelayan Menurut Undang-Undang	35	5.4 Landas Kontinen Indonesia	102
1.4.2 Klasifikasi Nelayan	35	5.4.1 Hak Negara Pantai Atas Landas Kontinen	104
2. STCW (STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS) 1978	43	5.4.2 Status Hukum Perairan Dan Ruang Udara Diatas Landas Kontinen Serta Hak Dan Kebebasan Negara Lain	104
2.1 Pengertian STCW	43	6. PERIZINAN DAN JENIS USAHA PERIKANAN	106
2.1.1 Tujuan Amandemen STCW	44	6.1 Aspek-Aspek Hukum Pengelolaan Perikanan Di Indonesia	106
2.1.2 Aturan Pokok Dalam STCW 1978 Amandemen 1995	44	6.2 Perizinan Sebagai Sarana Pengendalian dan Pengawasan Lingkungan Hidup	107
2.2 Pengawakan Kapal Penangkap Ikan	47	6.3 Dokumen Kapal Penangkap Ikan dan Pengangkut Ikan	108
2.3 Pengawakan Kapal Sungai dan Danau	47	7 ILLEGAL, UNREPORTED, UNREGULATED FISHING (IUU) FISHING ...	124
2.4 Syarat-Syarat Untuk Bekerja di Kapal	48	7.1 Pengertian IUU Fishing	124
2.5 Struktur Organisasi/Jabatan di Kapal	50	7.2 Penegakan hukum IUU Fishing dalam UNCLOS 1982	130
2.6 Hak dan Kewajiban Awak Kapal	51	8 CCRF (CODE OF CONDUCT FOR RESPONSIBLE FISHERIES)	134
2.6.1 Hak-Hak Awak Kapal	51	8.1 Latar Belakang CCRF	134
2.6.2 Kewajiban Awak Kapal	53	8.2 Tujuan CCRF.....	136
2.6.3 Surat Keterangan Berhenti (Certificate of Discharged)	58	8.3 Butir-Butir CCRF	136
2.6.4 Kesejahteraan Awak Kapal	58	8.4 Implementasi CCRF	138
3 SERTIFIKAT DAN DOKUMEN KAPAL.....	65	8.5 Kewajiban CCRF	139
3.1 Sertifikat Kapal (Ships Certificate)	65	DAFTAR PUSTAKA	142
3.2 Dokumen Kapal	70		
3.3 SOLAS (Safety of Life at Sea) 1974	79		
3.4 Pengertian dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Ordonansi Karantina	81		
3.5 Jenis-Jenis Dokumen Muatan	82		
4 MAHKAMAH PELAYARAN	87		
4.1 Pengertian	87		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Zona Laut menurut UNCLOS	16
Gambar 2. Alur Hubungan Orang-Orang Dalam Usaha Perkapalan	19
Gambar 3. Struktur organisasi/jabatan di atas kapal	50
Gambar 4. Contoh struktur organisasi di atas kapal	51
Gambar 5. Cara mengakhiri PKL	56
Gambar 6. Batas laut Indonesia	96
Gambar 7. Ilustrasi IUU fishing	126
Gambar 8. Ilustrasi Ghost Fishing	139





BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Pengertian Hukum dan Istilah-Istilah di Bidang Kelautan dan Perikanan

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (*United Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*) mendefinisikan hak dan tanggung jawab negara peserta dalam penggunaan perairan laut dunia. Ini mencakup pedoman untuk perdagangan, lingkungan dan pengelolaan sumberdaya alam laut. Dokumen konvensi ini sudah dibahas dan diperbarui kedalam beberapa versi. Versi ketiga dan terakhir adalah versi yang aktif berlaku hingga hari ini. Terhitung sampai hari ini, dokumen ini sudah diratifikasi oleh 165 negara peserta dan Uni Eropa. Pengadilan Laut Internasional di Hamburg bertanggung jawab atas penafsiran dan penerapan perjanjian hukum maritim.

Hukum Laut dalam arti *the Law of the Sea* sebagaimana tercantum dalam *The United Nation Convention on The Law of The Sea 1982*, bahwa laut beserta potensi yang terkandung didalamnya sebagai milik bersama umat manusia (*common heritage of mankind*) dimana laut sebagai obyek yang diatur oleh negara-negara termasuk negara tidak berpantai (*landlock countries*).

Hukum Laut dalam arti luas adalah hukum yang mengatur mengenai dunia pelayaran dan ketentuan-ketentuan yang mengatur laut dalam berbagai aspek dan fungsi baik ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Buku II KUHD maupun ketentuan-ketentuan hukum yang terkait dengan beberapa konvensi Hukum Laut Internasional seperti tercantum dalam UNCLOS yang ditandatangani di Montego Bay tahun 1982.

Hukum Laut dalam arti sempit yaitu yang terbatas pada ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Buku II KUHD tentang Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban yang terbit dari pelayaran, dengan penekanan dalam hukum yang mengatur mengenai pengangkutan barang dan orang melalui laut. Jadi hukum laut ini adalah hukum laut yang termasuk bidang hukum dagang sebagai *lex specialist* yang merupakan bagian dari hukum perdata sebagai *lex generalist*.

Hukum Laut adalah hukum yang mengatur laut sebagai obyek dengan mempertimbangkan seluruh aspek kehidupan dan kepentingan seluruh negara termasuk negara yang tidak berbatasan dengan laut secara fisik (*Landlock Countries*) guna pemanfaatan laut dengan seluruh potensi yang terkandung didalamnya bagi umat manusia sebagaimana yang tercantum dalam UNCLOS 1982, beserta konvensi-konvensi Internatioanal yang terkait langsung dengannya.

Beberapa istilah penting dari hukum laut:

Garis pangkal : Garis air rendah sepanjang tepi laut. Garis ini ditetapkan oleh Konvensi PBB tentang Hukum Laut sebagai titik acuan.

Garis pangkal biasa : Garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana terlihat pada peta skala besar yang diakui resmi oleh negara tersebut.

Garis Pangkal lurus : Ditempat-tempat dimana garis pantai menjorok jauh ke dalam dan menikung atau jika terdapat suatu deretan pulau sepanjang pantai didekatnya, cara penarikan garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik yang tepat dapat digunakan dalam menarik garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur.

Laut teritorial : Ditarik sejauh 12 mil laut (22,2 km) dari garis pangkal. Semua hak atas laut teritorial ada di pihak masing-masing negara.

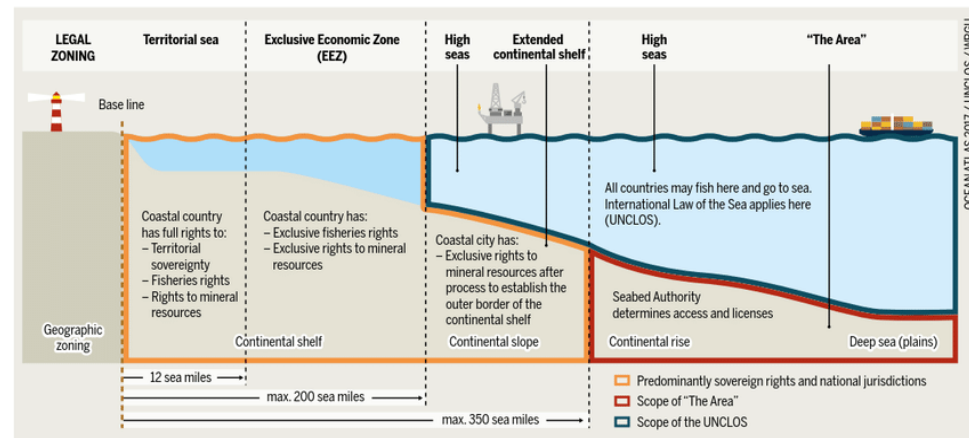
Mulut sungai : Apabila suatu sungai mengalir langsung kelaut, garis pangkal adalah suatu garis lurus melintasi mulut sungai antara titik-titik pada garis air rendah kedua tepi sungai.

Perairan pedalaman : Perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial yang merupakan bagian perairan pedalaman negara tersebut.

Teluk : Jika jarak antara titik-titik garis air rendah pada pintu masuk alamiah suatu teluk tidak melebihi 24 mil laut, maka garis penutup dapat ditarik antara kedua garis air rendah tersebut dan perairan yang tertutup karenanya dianggap sebagai perairan pedalaman.

Zona tambahan : Ditarik sejauh 24 mil laut (44,4 km) dari garis pangkal. Pada dasarnya perairan bebas, dimana pihak negara dapat memberlakukan tarif bea cukai atau pemeriksaan lainnya.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) : Ditarik sejauh 200 mil laut (370,4 km) dari garis pangkal. Di dalam ZEE pihak negara dapat menggunakan sumberdaya alam seperti mahluk hidup dan sumberdaya mineral, dan dapat mengatur kegiatan perdagangan dalam zona tersebut. Dalam ZEE tidak ada kedaulatan lain selain pihak negara.



Sumber : Bolman et al 2018.

Gambar 1. Zona Laut menurut UNCLOS.

Hukum adalah himpunan peraturan-peraturan yang bersifat memaksa yang mengurus tata tertib suatu lingkungan masyarakat. Hukum hanya berlaku dalam suatu masyarakat, pada lingkungan masyarakat semua orang menjadi pendukung dari kepentingan yang akan mereka amankan sebaik mungkin. Peraturan hukum memiliki ciri memaksa yaitu adanya perintah atau larangan dan harus ditegakkan dengan cara paksa.

Hukum maritim adalah himpunan peraturan-peraturan termasuk perintah-perintah yang mengurus tata tertib dalam masyarakat maritim dan oleh karena itu harus ditaati oleh masyarakat.

Hukum laut ialah hukum yang mengatur laut sebagai obyek dengan mempertimbangkan seluruh aspek kehidupan dan kepentingan seluruh negara termasuk yang tidak berpantai guna pemanfaatan laut dengan seluruh potensi yang terkandung di dalamnya bagi umat manusia sebagaimana tercantum dalam UNCLOS 1982 beserta konvensi-konvensi internasional yang terkait dengannya.

Hukum laut keperdataan mengatur hubungan-hubungan perdata yang ditimbulkan karena perjanjian-perjanjian perdata dan perjanjian-perjanjian pengangkutan penyeberangan laut dengan kapal laut niaga. Hukum ini merupakan matra dari hukum pengangkutan adalah bagian dari hukum dagang termasuk hukum Privat.

Hukum laut nasional telah berkembang dengan pesat sebagai akibat perkembangan internasional yang memerlukan adanya bantuan-bantuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan yang mendesak. Untuk menjamin terselenggaranya sejumlah kepentingan nasional, hukum publik internasional dapat menjadi sarana, terdapat beberapa peraturan hukum yang menyangkut dunia pelayaran dan kelautan antara lain:

1. Kitab Undang-Undang Dagang (01 Mei 1848, diperbarui 1933 dan berlaku mulai tahun 1938) Tentang pengangkutan laut Indonesia.
2. Undang-Undang Pelayaran Indonesia 1936 tentang keterbukaan perdagangan luar negeri telah diterbitkan kebijaksanaan mengenai INPRES No. : 4/1985 dan PAK Nov 21/1988.
3. Ordonansi kapal-kapal 1935 tentang persyaratan kapal untuk alat-alat perlengkapan dan pengawakan, sebagian besar dari peraturan-peraturan disesuaikan dengan ketentuan yang ditetapkan SOLAS 1974.

Tujuan hukum maritim antara lain :

1. Menjaga kepentingan tiap-tiap manusia dalam masyarakat maritim, supaya kepentingannya tidak dapat diganggu.
2. Setiap kasus yang menyangkut kemaritiman diselesaikan berdasarkan hukum maritim yang berlaku.

Hukum Maritim jika ditinjau dari tempat berlakunya maka ada dua penggolongan yaitu Hukum Maritim Nasional dan Hukum Maritim Internasional.

1.2 Ketentuan Umum Hukum Maritim dan Perikanan

Hukum Maritim Nasional adalah Hukum Maritim yang diberlakukan secara Nasional dalam suatu Negara. Untuk di Indonesia contohnya adalah:

1. Buku kedua KUHD tentang Hak dan Kewajiban yang timbul dari Pelayaran.
2. Buku kedua Bab XXIX KUH Pidana tentang Kejahatan Pelayaran.
3. Buku ketiga Bab IX KUH Pidana tentang Pelanggaran Pelayaran.
4. Undang-Undang No.21 Tahun 2001 tentang Pelayaran.
5. Peraturan Pemerintah (PP) No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.
6. Keputusan Menteri (KM) Menteri Perhubungan RI No. 70 Tentang Pengawakan Kapal Niaga.

Hukum Maritim Internasional adalah Hukum Maritim yang diberlakukan secara Internasional sebagai bagian dari hukum antara Bangsa/Negara.

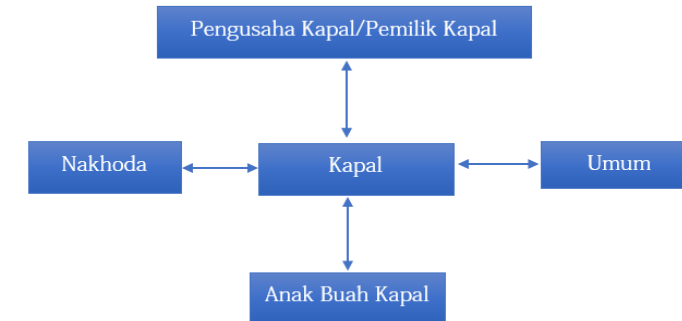
Beberapa contoh Hukum Maritim Internasional diantaranya:

7. Konvensi Internasional tentang Peraturan untuk mencegah terjadinya tubrukan di laut Tahun 1972 (*International Convention on Regulation for Preventing Collision at Sea 1972*).
8. Konvensi Internasional tentang standar Pelatihan, Sertifikasi dan Tugas Jaga pelaut Tahun 1978 dengan amandemen tahun 1995 (*International Convention on Standard if Training Certification and Watchkeeping for Seafarars 1978, Code 1995*).
9. Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut tahun 1974 (*International Convention of Safety of Life at Sea 1974*).
10. Konvensi Internasional tentang Pencegahan Pencemaran di Laut dari kapal tahun 1973/1978 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973/1978*).
11. Konvensi tentang Organisasi Satelit Maritim Internasional/INMARSAT 1976 (*Convention on the International Maritime Satellite Organization 1976*).
12. Konvensi Internasional tentang SAR Maritim tahun 1979 (*International Convention on Maritime Search and Rescue 1979*).

1.3 Penggolongan Orang-Orang Dalam Usaha Perkapalan

Bagi Pengurus Kapal, akan berkaitan erat dengan beberapa Badan Hukum atau orang seperti di bawah ini ;

1. Pengusaha Kapal/Pemilik Kapal
2. Nakhoda
3. Awak Kapal/ABK
4. Umum



Gambar 2. Alur hubungan orang-orang dalam usaha perkapalan.

1.3.1 Pengusaha Kapal/Pemilik Kapal

Adalah seseorang atau Badan Hukum, yang mengusahakan kapal untuk pelayaran dilaut, dengan melakukan sendiri atau menyuruh orang lain melakukan pelayaran itu sebagai Nakhoda (Pasal 320 KUHD). Sebuah Perusahaan Pelayaran pada umumnya melakukan pelayaran pelayaran, untuk mencari keuntungan di laut dari pelayaran kapal-kapalnya.

Sebuah Pelayaran dikelola seseorang atau beberapa usahawan, usahawan inilah pengusaha kapal atau mungkin sekaligus sebagai pemilik kapal tetapi ini tidaklah mutlak, kadang-kadang pemilik kapal itu bukannya seorang pengusaha kapal. Dia menyewakan kapalnya kepada pengusaha yang kita sebut sebagai pengusaha kapal. Dapat pula terjadi pemilik kapal bertindak dan berperilaku sebagai Nakhoda kapal, atau pemilik adalah juga pengusaha kapal dan membayar sendiri sebagai Nakhodanya.

Pengusaha kapal bertanggungjawab atas kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan melawan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka. Dalam hal ini pengusaha kapal merupakan orang yang penting bagi awak kapal, karena dialah majikan dan mungkin juga sebagai majikan dari Nakhoda kapal itu.

Menurut KUHD Pasal 341 menyatakan bahwa :

1. Nakhoda ialah orang yang memimpin kapal.
2. Anak Buah Kapal (ABK) adalah mereka yang terdapat pada Daftar Anak Buah Kapal (*monsterrol*).
3. Perwira kapal adalah ABK yang oleh daftar ABK diberi pangkat perwira.
4. Pembantu ABK adalah semua anak buah kapal selebihnya.
5. Penumpang yang diartikan dalam Kitab Undang-undang ini adalah mereka semua yang berada di kapal kecuali Nakhodanya.
6. Terhadap kuli muatan dan para pekerja yang melakukan pekerjaan di kapal, yang menurut sifatnya hanyalah sementara, berlaku peraturan dalam bab ini yang berlaku untuk anak buah kapal, kecuali bila ternyata sebaliknya.

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh

pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji Anak Buah Kapal (ABK) adalah awak kapal. Semua pelaut yang bekerja di atas kapal tanpa kecuali disebut awak kapal (*ships crew*) termasuk Nakhoda. Demikian juga halnya dengan pemimpin kapal atau Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) yang terdiri dari perwira kapal dan yang bukan perwira kapal.

Dari keterangan tersebut, di atas kapal terdapat dua jabatan yaitu "Nakhoda" dan "Pemimpin Kapal". Istilah Nakhoda kapal digunakan bagi pimpinan umum di atas kapal dengan ukuran 100 m³ atau lebih bagi kapal motor, dan 300 m³ atau lebih bagi kapal yang tidak digerakan dengan motor (kapal layar).

Sedangkan istilah Pemimpin Kapal digunakan bagi pimpinan umum di atas kapal berukuran <100 m³, untuk kapal motor dan <300 m³ untuk kapal tanpa motor. Jadi pimpinan umum di atas kapal berukuran <100 m³ untuk kapal motor dan <300 m³ untuk kapal tanpa motor tidak dapat disebut Nakhoda tetapi Pemimpin kapal.

Perbedaan perlu diperjelas dan ditegaskan serta diciptakan agar jangan setiap orang yang memimpin kapal menyebut dirinya "Nakhoda". Sebab jika tidak terjadi perbedaan maka akan ada orang yang tidak mengerti sehingga yang sebenarnya dia bukan Nakhoda contoh seseorang yang memimpin kapal kecil yang sedang menangkap ikan menganggap dirinya Nakhoda. Kesimpulannya adalah:

- a. Semua orang yang bekerja di atas kapal disebut awak kapal termasuk Nakhoda.
- b. Nakhoda adalah pemimpin umum di atas kapal yang dibantu oleh Kepala Kamar Mesin (KKM) dan perwira deck dan perwira mesin lainnya seperti Masinis-masinis, dalam menyelenggarakan kegiatan di atas kapal.

Bila pengusaha kapal tidak mengatur hubungan antara perwira kapal yang satu terhadap yang lain, antara ABK yang satu terhadap yang lain dan antara perwira kapal dan ABK, Nakhoda dapat mengambil keputusan tentang hal itu.

1.3.2 Nakhoda

Dalam Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran mendefinisikan pemimpin kapal itu adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda yang dimiliki Nakhoda.

Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

Ada beberapa hal yang harus diketahui tentang Nakhoda :

1. Bila Nakhoda berhalangan, atau dalam keadaan tidak mungkin untuk memimpin kapal, maka mualim I bertindak selaku Nakhoda; bila mualim I juga tidak hadir atau berhalangan, jika di kapal ada seorang mualim atau lebih, yang berwenang untuk bertindak sebagai pengganti Nakhoda adalah perwira yang lebih tinggi dalam pangkatnya, dan bila mereka juga tidak hadir atau berhalangan, dapat digantikan oleh orang yang ditunjuk dewan kapal.
2. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik, Nakhoda bertanggungjawab atas kerugian yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang besar.
3. Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal,

keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Nakhoda tidak akan melakukan perjalanan, kecuali bila kapal untuk melaksanakan tersebut memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi ABK secukupnya.

4. Nakhoda wajib menggunakan pandu, dimanapun bila peraturan perundang-undangan, kebiasaan atau kewaspadaan yang mengharuskannya. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam, kecuali bila ketidakhadirannya mutlak perlu atau dipaksa untuk itu oleh ikhtiar penyelamatan diri.
5. Nakhoda wajib mengurus barang yang ada di kapal milik penumpang yang meninggal selama perjalanan, dihadapan dua orang penumpang membuat uraian secukupnya mengenai hal itu atau menyuruh membuatnya, yang ditandatangani olehnya dan oleh dua orang penumpang tersebut.
6. Nakhoda harus dilengkapi di kapal dengan surat laut atau pas kapal, surat ukur dan petikan dari register kapal yang memuat semua pembukuan yang berkenaan dengan kapal sampai hari keberangkatan terakhir dari pelabuhan Indonesia. (Daftar ABK, manifest muatan, carter partai dan konosemen, ataupun salinan surat itu).
7. Nakhoda berusaha agar di kapal diselenggarakan buku harian kapal (register harian atau jurnal), dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Nakhoda sebuah kapal yang digerakkan secara mekanis, disamping itu harus berusaha agar oleh seorang personil kamar mesin diselenggarakan buku harian mesin.
8. Nakhoda dan pengusaha kapal wajib memberikan kesempatan kepada orang-orang yang berkepentingan atas permintaan mereka untuk melihat buku harian, dan dengan pembayaran biayanya memberikan salinannya.
9. Bila Nakhoda telah mengadakan pembicaraan mengenai urusan penting dengan ABK, maka nasihat yang diberikan disebutkan dalam buku harian.
10. Nakhoda wajib dalam 48 jam setelah tibanya di pelabuhan darurat atau di pelabuhan tujuan akhir, menunjukkan atau menyuruh menunjukkan buku harian kapal atau buku harian kepada pegawai pendaftaran anak buah kapal, dan minta agar buku itu ditandatangani oleh pegawai tersebut sebagai tanda telah dilihatnya.
11. Di kapal harus ada register hukuman yang lembar demi lembar diparaf oleh pegawai pendaftaran anak buah kapal. Dalam register ini dilakukan pencatatan yang dimaksud dalam pasal 390, sedangkan di dalamnya juga diselenggarakan pencatatan semua kejahatan yang dilakukan di lautan bebas di atas kapal itu. Atas permintaan atau atas nama Nakhoda, pegawai pendaftaran ABK membubuhkan pada register hukuman yang ditunjukkan kepadanya tanda "telah melihat" yang ditandatangani dan diberi tanggal olehnya.
12. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya, khususnya bila kapalnya terlibat dalam tubrukan, kepada kapal lain yang terlibat dan orang-orang yang ada di atasnya, dalam batas kemampuan Nakhoda tersebut, tanpa mengakibatkan kapalnya sendiri dan penumpang penumpangnya tersebut ke dalam bahaya besar.
13. Di samping itu ia wajib (bila memungkinkan), memberitahukan kepada kapal lain yang terlibat dalam tubrukan itu, nama kapalnya, pelabuhan tempat kapal terdaftar, dan pelabuhan tempat kedatangan dan tempat tujuannya.

14. Terhadap pengusaha kapalnya, Nakhoda selalu wajib bertindak sesuai dengan ketentuan pengangkatannya dan perintah yang diberikan kepadanya atas dasar pengangkatan itu, asalkan ketentuan dan perintah itu tidak bertentangan dengan kewajiban yang dibebankan oleh peraturan perundang-undangan kepadanya sebagai pemimpin.
15. Ia harus terus-menerus memberitahukan kepada pengusaha kapalnya tentang segala sesuatu mengenai kapal dan muatannya, dan minta perintahnya, sebelum mulai dengan tindakan keuangan yang penting.
16. Ketentuan Pasal 341 dan Pasal 377 KUHD menyebutkan bahwa Nakhoda adalah Pemimpin kapal, yaitu seorang tenaga kerja yang telah menandatangani PKL dengan perusahaan pelayaran sebagai Nakhoda, yang memenuhi syarat dan tercantum dalam sijil ABK sebagai Nakhoda ditandatangani dengan mutasi dari perusahaan dan pencantuman namanya dalam surat laut.

Nakhoda adalah pemimpin tertinggi di kapal dan juga pemegang kewibawaan umum di atas kapalnya. Dalam menjalankan tugasnya sehari-hari di atas kapal mempunyai jabatan penting yaitu:

1. Pemimpin kapal, bertugas :
 - mampu melayarkan kapalnya dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, tepat waktu, praktis, dan selamat.
 - mampu mengurus kapal, muatan dan penumpang
 - mampu memelihara kapalnya agar selalu laik laut
 - mampu dan mengerti mengelola tertib administrasi kapal
2. Pemegang kewibawaan umum di atas kapal, dengan tugas:
 - kewibawaan terhadap semua pelayar, artinya: semua orang yang berada di kapal, wajib menuruti perintah-perintah Nakhoda guna kepentingan keselamatan atau ketertiban umum.
 - kewibawaan disiplin terhadap anak buah kapal, artinya: para awak kapal berada dibawah perintah Nakhoda.
3. Jaksa atau pegawai kepolisian (menurut KUHD No. 394a) bertugas:
 - mengumpulkan bahan-bahan mengenai peristiwa yang terjadi.
 - menyita barang-barang yang dipakai dalam peristiwa itu
 - mendengar para tertuduh dan saksi dan membuat berita acara keterangannya
 - mengambil tindakan terhadap tertuduh, menurut kebutuhan. Misalnya: mengasingkannya (mengurung) di dalam kamar tertutup.
 - menyerahkan tertuduh dengan bahan-bahannya kepada Pengadilan Negeri di pelabuhan pertama yang disinggahi. Nakhoda wajib pula mencatat peristiwanya dan tindakan-tindakan yang telah diambilnya kedalam daftar hukuman.
4. Pegawai Pencatatan sipil, bertugas :
 - Membuat Akte Kelahiran dan mencatat dalam buku harian kapal, dalam jangka waktu 24 jam dengan dua orang saksi (Kitab Undang-undang Hukum Sipil (KUHS) No.35)
 - Membuat Akte Kematian dalam jangka waktu 24 jam seperti tersebut diatas dengan diketahui oleh dua orang saksi, dengan memperinci sebab-sebab kematian kapan terjadi, dimana, dan sebagainya (KUHS No. 60) terdapat dalam Buku Harian Kapal.
5. Notaris (pasal 947, 950 dan 952 KUH Perdata), bertugas :

- membuat Akte Wasiat seseorang yang ada di atas kapal dengan disaksikan oleh 2 (dua) orang saksi.
- membuat Akte Perjanjian antara pelayar yang berada dalam kapalnya, juga harus ada dua orang saksi. Surat wasiat yang tersebut diatas, hanya berlaku untuk sementara waktu, adapun batas waktunya hanya sampai 6 (enam) bulan.

Disamping jabatan yang dimiliki oleh Nakhoda seperti yang diuraikan diatas, Nakhoda juga memiliki kewajiban-kewajiban. Dari gambar 3, jelas bahwa Nakhoda mempunyai kewajiban-kewajiban sebagai berikut :

a. Kewajiban terhadap Pengusaha Kapal

Hubungan antara Nakhoda dan Pengusaha Kapal ditentukan oleh Perjanjian Kerja Laut (PKL) atau oleh peraturan dan ketentuan yang diatur dalam undang-undang. Contoh:

1. Nakhoda wajib menyusun awak kapal, melaksanakan dinas awak kapal dan mengurus sesuatu mengenai bongkar muat.
2. Ditempat mana pengusaha kapal tidak memiliki perwakilan, Nakhoda berwenang untuk memperlengkapi kapalnya.
3. Selama dalam pelayaran Nakhoda wajib terus menerus memberitahukan tentang segala hal mengenai kapalnya dan muatannya.
4. Nakhoda tidak boleh melampaui batas kekuasaannya. Jika hal ini terjadi, maka dia pribadi terikat oleh tindakannya, harus diganti olehnya sendiri.
5. Diluar wilayah indonesia:
 - Nakhoda berwenang mewakili pengusaha kapal, selaku penggugat ataupun tergugat dimuka pengadilan tentang segala urusan yang menyangkut kapalnya.
 - Nakhoda mewakili Pengusaha Kapal untuk perbaikan-perbaikan dalam keadaan memaksa.
 - Nakhoda mempertanggungjawabkan keuangan, apabila perlu dapat meminjam demi kelancaran pelayaran.

b. Kewajiban terhadap Kapal dan Awak Kapalnya

1. Terhadap Kapal

- Nakhoda bertanggung jawab terhadap layak laut kapal.
- Pemeliharaan dan kelancaran kapal-kapalnya.

2. Terhadap awak kapal

- Selama pelayaran Nakhoda mewakili Pengusaha Kapal menerapkan Perjanjian Kerja Laut dengan Awak Kapal yang bekerja padanya.
- Nakhoda menentukan peraturan-peraturan mengenai hubungan kerja antara Perwira satu dengan yang lainnya, antara ABK, atau antara Awak Kapalnya.

c. Kewajiban terhadap Umum

Yang dimaksud Umum disini dapat berarti :

1. Syahbandar terhadap keselamatan pelayaran
2. Pemilik muatan
3. Penumpang
4. Bea Cukai

5. *Port Health*
6. Imigrasi
7. Perwakilan/Keagenan
8. Biro Klasifikasi, dan sebagainya.

Kewajiban Nakhoda terhadap Umum dipisahkan dalam dua bagian, yaitu:

1. Kewajiban sebelum memulai pelayaran
 - a. Nakhoda tidak boleh berangkat sebelum kapalnya layak laut artinya:
 - Kapal diawaki dengan cukup, sesuai dengan ketentuan yang berlaku,
 - Semua sertifikasi kapal masih berlaku dan sudah diatas kapal,
 - Perlengkapan kapal sempurna, yang terdiri dari: bahan bakar, air tawar, makanan dan bahan makanan, suku cadang dan minyak pelumas,
 - Stabilitas kapal baik dari saat berangkat sampai tiba ditujuan,
 - Sarat kapal tidak melebihi dari sarat yang diizinkan sesuai dengan musimnya.
 - b. Nakhoda harus dalam memperhatikan peraturan keselamatan seperti tercantum dalam Peraturan Perkapalan No. 51 tahun 2002.
 - c. Nakhoda wajib meneliti dan mentaati peraturan-peraturan setempat yang ada, guna menjamin kelaiklautan kapal, keselamatan kapal dan muatannya, penumpang dan awak kapalnya.
2. Kewajiban selama dalam pelayaran
 - a. Dimanapun saja menurut undang-undang, kebiasaan ataupun demi keselamatan, Nakhoda wajib memakai seorang pandu.
 - b. Pada waktu berlayar atau bahaya mengancam Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapal, kecuali dalam keadaan darurat mengancam dirinya.
 - c. Nakhoda wajib menyelenggarakan Buku Harian Kapal, untuk dek, mesin, Kamar Radio, dan sebagainya, dan mengisinya sesuai peraturan yang ada.
 - d. Nakhoda diberi kebebasan untuk menerima nasehat (pertimbangan) dari Dewan Kapal atau para Perwira Kapal. Hal ini harus dicatat dalam Buku Harian Kapal.
 - e. Setiba disuatu pelabuhan, Nakhoda dapat membuat kisah kapal. mengenai segala peristiwa yang dialami selama pelayaran.
 - f. Nakhoda berhak membuang atau memakai perlengkapan kapal atau sebagian muatan, demi menyelamatkan kapal dan pelayarannya.
 - g. Dalam pelayaran apabila dalam keadaan darurat, Nakhoda berwenang memakai bahan makanan milik penumpang atau muatannya dengan mengganti kerugian, bagi keperluan semua pelayar.
 - h. Nakhoda tidak boleh menyimpang dari tujuan haluannya, kecuali untuk menolong jiwa manusia.
 - i. Nakhoda tidak boleh memuat barang-barang dalam kapal untuk tanggungan sendiri, kecuali berdasarkan persetujuan dengan pengusaha kapal.
 - j. Nakhoda wajib memiliki surat-surat kapal yang harus ada di kapal.

Hal yang perlu dikemukakan mengenai kewajiban Nakhoda antara lain :

1. Kewajiban Nakhoda dalam memberi pertolongan :
 - a. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang dalam keadaan bahaya, terutama apabila kapalnya sendiri terlibat dalam tubrukan dengan kapal

lain. Pertolongan ini harus diberikan seluasnya tanpa membawa bahaya kepada kapalnya sendiri, muatan ataupun pelayarannya.

- b. Dalam hal ini Nakhoda wajib memberitahukan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran dan tujuan kapalnya. Nakhoda wajib membawa pulang kembali ke Indonesia, awak kapal dan warga negara Indonesia yang terlantar di luar negeri, atas permintaan konsulat RI. Atau pemerintah setempat, untuk ini biaya ditanggung Negara.
- c. Apabila bendera dimana ia berlayar tidak lagi bebas maka Nakhoda wajib memasuki pelabuhan netral yang terdekat dan menunggu disitu, sehingga dia dapat melanjutkan pelayaran dengan aman atau setelah menerima perintah yang jelas dari pengusaha kapal.

2. Hubungan antara Nakhoda dengan pemilik muatan.

- a. Apabila kapal ditahan atau disita, Nakhoda wajib memberitahukan para pemilik muatan.
- b. Selama pelayaran Nakhoda wajib menjaga kepentingan para pemilik muatan dan bertindak didalam batas-batas keperluan pemilik muatan. Dalam keadaan memaksa, Nakhoda berwenang menjual sebagian muatan guna menutupi ongkos-ongkos yang diperlukan untuk kepentingan muatan tersebut.
- c. Nakhoda berhak mengeluarkan/memberikan konosement untuk muatan yang diterima dikapalnya, kecuali apabila ada orang lain dalam perjanjian disertai untuk maksud ini.

3. Hubungan antara Nakhoda dan Penumpang.

- a. Nakhoda wajib menjaga keselamatan para penumpang sejak naik diatas kapal sampai saat turun dari kapal.
- b. Apabila karena keadaan setempat kapalnya tidak dapat mencapai tujuan maka Nakhoda wajib memberikan alat pengangkut lain supaya para penumpang dapat sampai ditempat yang dituju sesuai dengan perjanjian.
- c. Penumpang dapat meminta supaya diberikan alat sebagai tanda boleh ikut berlayar, hak dan kewajiban para penumpang telah ditentukan oleh syarat-syarat yang tercantum pada tiket itu.
- d. Seorang penumpang yang meninggal dunia didalam pelayaran atau sakit dan terpaksa meninggalkan kapal bila timbul perselisihan mengenai biaya, pengadilan yang akan menentukan.

1.3.3 Anak Buah Kapal (ABK)

Untuk tiap-tiap kapal, dibuat dihadapan pegawai yang diangkat oleh pengusaha yang berwenang sebuah daftar tentang semua orang yang harus melakukan dinas ABK yang disebut daftar ABK.

Dinas ABK adalah pekerjaan yang biasanya dilakukan oleh mereka, yang diterima

untuk dinas di kapal kecuali pekerjaan Nakhoda. Dalam dinas ABK tidak dimasukkan segala pekerjaan kuli muatan dan pekerja yang melakukan pekerjaan di kapal, yang bersifat sementara, dan dalam keadaan darurat dilakukan oleh para penumpang selain ABK.

Daftar ABK dibuat rangkap dua, satu lembar diperuntukkan bagi pegawai pendaftar ABK, lembar lainnya bagi Nakhoda. Daftar ABK itu menyebut selain nama para ABK dan dengan tidak mengurangi hal yang diatur di lain tempat :

1. Nama kapalnya.
2. Nama pengusaha kapalnya dan Nakhodanya.
3. Jabatan tiap ABK yang akan melakukan dinasnya di atas kapal dan siapa dari para ABK akan berpangkat perwira.

Daftar itu ditandatangani oleh atau atas nama Nakhoda dan oleh pegawai pendaftaran ABK. Bila terjadi pergantian Nakhoda atau bila terjadi perubahan dalam susunan personil yang termuat dalam daftar ABK atau perubahan dalam jabatan yang dipegang oleh seorang anak buah kapal yang berdinas di kapal, maka lembaran daftar ABK yang diperuntukkan bagi Nakhoda, disesuaikan di pelabuhan pertama dimana hal itu dapat dilakukan, dihadapan pegawai pendaftaran ABK.

Setiap anak buah kapal di kapal harus diberi kesempatan untuk melihat daftar ABK dan perjanjian yang menyangkut dirinya. Dalam daftar ABK hanya boleh dimuat mereka, yang telah membuat perjanjian kerja dengan pengusaha kapal atau dengan majikan lain, yang mewajibkan mereka untuk melakukan dinas ABK di atas kapal atau yang dengan izin pengusaha atas beban sendiri di atas kapal.

Selama ABK berada dalam dinas di kapal, ABK wajib melaksanakan perintah Nakhoda dengan seksama. Bila ABK menganggap bahwa perintah ini melawan hukum, di pelabuhan pertama yang disinggahi kapal tersebut, dan ditempat menurut perkiraan dapat dilakukan tanpa menghambat kapal, ia dapat minta bantuan kepada syahbandar atau di luar Indonesia dari pegawai diplomatik atau pegawai konsulat, yang pertama dapat dicapai.

Tanpa izin Nakhoda, ABK tidak boleh meninggalkan kapal. Bila Nakhoda menolak memberikan izin, maka atas permintaan ABK itu, ia wajib menyebut alasan penolakannya dalam buku harian, dan memberi ketegasan tertulis kepadanya tentang penolakan ini dalam 12 jam.

Bila ABK meninggalkan kapal tanpa izin, kembali tidak tepat pada waktunya di kapal, melakukan penolakan kerja, melakukan dinas tidak sempurna, mengambil sikap tidak pantas terhadap Nakhoda, terhadap ABK atau penumpang lain, dan mengganggu ketertiban, Nakhoda dapat mengenakan denda sebesar upah yang ditetapkan dalam uang menurut lamanya waktu dari setinggi-tingginya 10 (sepuluh) hari, namun denda itu tidak boleh berjumlah lebih dari 1/3 (sepertiga) dari upah untuk seluruh masa perjalanan. Dalam masa sepuluh hari tidak boleh dikenakan denda yang keseluruhannya berjumlah lebih tinggi dari jumlah tertinggi tersebut.

Perwira kapal adalah Awak kapal, yang dalam siji awak kapal mendapat kedudukan sebagai perwira diantaranya yaitu :

1. Mualim I, II, III dan IV.
2. Kepala Kamar Mesin (KKM), Masinis I, II, III dan IV.
3. Ahli listrik/Electrician.
4. Kepala Bagian Umum (Tata Usaha)

Awak kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar awak kapal

(monsterrol) atau siji awak kapal. Pekerjaan awak kapal yang dilakukan di kapal disebut "Dinas Awak Kapal".

Dinas Awak Kapal ialah pekerjaan yang lazimnya dikerjakan oleh mereka, yang telah diterima untuk bekerja di kapal, kecuali pekerjaan Nakhoda.

Siji Awak Kapal adalah daftar nama perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) yang menjalankan Dinas dalam kapal yang bersangkutan yang dapat dirinci sebagai berikut :

Setiap perwira dan ABK yang telah membuat perjanjian kerja laut dengan pengusaha kapal serta yang diwajibkan melakukan dinas awak kapal.

Dinas jaga kapal terdiri dari :

1. Melakukan jaga darat (kapal terkepil di dermaga).
Jaga malam dilakukan pada malam hari, yang diatur oleh mualim I yang dipandang perlu kepada serang dan kelasi pada malam tersebut. Kelasi jaga terdiri dari dua orang atau lebih, yang berjaga sepanjang malam, dengan tugas sebagai berikut :
 - a. Mengawasi dan melarang orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
 - b. Mencegah terjadinya pencurian diatas kapal.
 - c. Mencegah terjadinya kebakaran di kapal.
 - d. Mengawasi tros-tros pengepil dan mengaturnya kembali saat air pasang agar tidak putus.
 - e. Mengawasi dan mengatur tangga lambung agar tidak terjepit pada saat air pasang.
 - f. Mengatur air pendingin agar tidak mengalir ke dermaga.
 - g. Melaporkan kejadian-kejadian istimewa kepada mualim jaga.

Tanggungjawab mualim jaga (kapal terkepil di dermaga):

- a. Keamanan kapal.
 - b. Keamanan setiap orang yang sedang bekerja di kapal.
 - c. Keamanan sekoci-sekoci
 - d. Perawatan perlengkapan kapal, dan penyimpanan kunci gudang, palka dll.
2. Melakukan jaga laut (kapal sedang berlayar)
Hal-hal yang harus diperiksa sebelum menerima penjagaan :
 - a. Haluan dan posisi kapal
 - b. Sembir yang dipakai, haluan pada pedoman standar atau gyro.
 - c. Laju kapal, putaran mesin, dan jarak yang ditempuh.
 - d. Kapal lain yang ada disekitar.
 - e. Benda-benda yang tampak atau akan tampak dan akan dibaring.
 - f. Keadaan cuaca dan kedudukan barometer.
 - g. Membaca dan memberi paraf pada buku perintah Nakhoda.

Hal-hal yang diperiksa setelah menerima penjagaan :

- a. Haluan kapal di peta
- b. Mencocokkan haluan pada pedoman standar dan pedoman kemudi.
- c. Putaran mesin.
- d. Baringan-baringan dan posisi kapal di peta.

Tugas-tugas mualim jaga :

- a. Melakukan peninjauan dan pengawasan terhadap kelasi jaga.
- b. Mengontrol haluan yang dikemudikan
- c. Mengadakan pengamatan keliling untuk melihat kapal, suar, daratan atau benda lain, untuk dapat diambil tindakan yang sesuai.
- d. Menentukan posisi kapal dengan baringan datar maupun baringan tegak.
- e. Mengamati keadaan cuaca, ombak, angin, dan petunjuk pada barometer untuk diambil tindakan yang sesuai guna keselamatan kapal, penumpang, dan muatan.
- f. Mentaati peraturan pencegahan tubrukan di laut.
- g. Melaporkan kepada Nakhoda dalam hal :
 - a) Penglihatan terbatas akibat kabut, hujan lebat, hujan salju dan badai.
 - b) Merubah haluan sesuai perintah Nakhoda
 - c) Merubah haluan untuk menghindari kapal lain dan bahaya navigasi.
 - d) Melihat daratan/benda navigasi sesuai perintah Nakhoda.
 - e) Melihat benda navigasi tidak dikenal, dan tidak tepat waktu.
 - f) Melihat kerangka dan kapal rusak.
 - g) Kapal terlalu jauh hanyut atau ada hal lain yang istimewa.
- h. Mengisi buku harian kapal dan serah terima tugas jaga kepada mualim jaga berikutnya. Beberapa hal penting yang harus diperhatikan mualim jaga :
 - a) Buku perintah Nakhoda harus dibaca dan ditaati dengan tertib.
 - b) Berwenang perlu menggunakan kemudi, telegraf dan suling.
 - c) alam keadaan mendadak/darurat, wajib bertindak terlebih dahulu, barulapor kepada Nakhoda.
 - d) Dilarang meninggalkan anjuangan kapanpun, kecuali ada penggantinya atau atas perintah Nakhoda.

1.3.4 Umum

Yang dimaksud dengan umum disini adalah instansi-instansi yang turut peran serta dalam menunjang pengoperasian kapal. Adapun instansi-instansi tersebut antara lain:

- a. Kesyahbandaran
Kesyahbandaran adalah salah satu unit dari Direktorat Perkapalan pada Direktorat Jendral Perhubungan Laut (DJPL). Syahbandar dengan dibantu staf Kebandaran mengelola masalah keselamatan pelayaran dan mengawasi kapal-kapal agar selalu dalam keadaan layak laut. Sehingga syahbandarlah yang selalu meneliti sertifikat-sertifikat kapal dan perlengkapan mengenai keselamatan kapal di dek, kamar mesin atau di kamar radio.
- b. Kesehatan Pelabuhan
Dinas Kesehatan Pelabuhan ini sering disebut sebagai *Port Health*, adalah sebuah unit dari Departemen Kesehatan untuk di Indonesia. Dinas Kesehatan ini menangani

kesehatan kapal-kapal yang sesuai Ordonansi Karantina 1930, yang masih berlaku.

- c. Imigrasi
Kewarganegaraan dan tata kewarganegaraan penduduk diawasi dan ditangani oleh imigrasi. Unit ini merupakan salah satu unit dari Kementerian Kehakiman di Indonesia. Bukti kewarganegaraan seseorang dapat dilihat dari paspornya. Banyak pelabuhan-pelabuhan memberikan bukti kewarganegaraan, untuk sementara dengan Crew pass, dengan didampingi Identification card atau buku pelaut.
- d. Bea Cukai
Bea cukai merupakan dari salah satu unit di Kementerian Keuangan dalam mengumpulkan cukai. Kementerian Perdagangan menangani masalah perizinan Eksport dan Importnya. Semua yang menyangkut komoditi muatan kapal dan barang-barang keluar masuk, apakah muatan, barang pribadi, spare part, dan sebagainya., instansi ini yang mengawasi dan menanganinya. Pada umumnya yang menyangkut surat-surat muatan menjadi tanggung jawab Bea Cukai, sehingga setiap barang diatas kapal yang tidak dilindungi oleh surat-surat dapat dikategorikan sebagai barang selundupan.
 - a. Perwakilan Perusahaan (Keagenan)
Setiap kapal tertentu memiliki perwakilannya, meskipun berada di Pelabuhan Induk (Home Port). Perwakilan ini dapat bernaung pada satu instansi atau satu perusahaan, atau juga pada instansi atau perusahaan lain. Perwakilan ini menangani semua kebutuhan kapal dari mulai surat-surat dan administrasi kapal sampai kepada keuangan, gaji maupun belanja dapur. Di negara yang sudah maju, keagenan dapat mengurus dan menangani banyak permasalahan kapal, misalnya menyangkut kesehatan, imigrasi dan pabean dan kebandaran kapal tidak bertele-tele menghambat operasi.
 - b. Mahkamah Pelayaran
Mahkamah Pelayaran adalah sebuah Badan Hukum dibawah DJPL Kementerian Perhubungan yang mempunyai wewenang sebagai berikut :
 - Meneliti dan menyelidiki masalah-masalah antara lain: Sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal penumpangnya. Kesalahan-kesalahan yang terjadi dari mereka yang bersangkutan dengan musibah di kapal. Perwira-perwira yang dianggap tidak layak (*ongeschikt*)
 - Mengambil tindakan hukuman disiplin terhadap Nakhoda dan para perwira kapal terhadap Mereka yang dinyatakan bersalah dalam kecelakaan kapal ataupun penumpangnya. Perwira-perwira kapal yang tidak senonoh.

Maksud daripada penyelidikan yang diambil adalah untuk sudah tidak cakap lagi jasmani ataupun rohani, misalnya, matanya buta, ataupun telinganya tuli, usianya lanjut (uzur), tidak mengenal diri sendiri (gila) atau pemakeras.

Adapun susunan keanggotaan Mahkamah Pelayaran menurut Ordonansi Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut:

- a) Seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut atau Nakhoda Pelayaran Besar Niaga/Negara bertindak sebagai Ketua merangkap anggota;
- b) Tiga orang Nakhoda Pelayaran Besar Niaga/Negara atau Perwira Menengah Angkatan Laut sebagai Anggota;
- c) Seorang Sarjana Hukum sebagai Anggota;
- d) Seorang ahli Mesin Kapal Kepala atau Perwira Menengah Teknik Angkatan Laut sebagai Anggota Luar Biasa;
- e) Seorang Sarjana Hukum sebagai Sekretaris.

c. Biro Klasifikasi

Biro Klasifikasi adalah sebuah Badan Hukum di bawah DJPL Kementerian Perhubungan yang membantu Perusahaan Pelayaran dalam melaksanakan aturan keselamatan pelayaran sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan mengawasi tentang pelaksanaan dari peraturan-peraturan tersebut.

Menurut Permenhub Nomor PM 61 Tahun 2014 pengertian Biro Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu material marine, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi. Menurut Permenhub Nomor PM 61 Tahun 2014, pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Biro klasifikasi kapal memiliki beberapa kegiatan diantaranya :

- a) Biro klasifikasi kapal melakukan pengawasan baik untuk pembangunan kapal baru maupun kapal yang sedang beroperasi serta pemberian sertifikasi untuk kapal-kapal yang telah memenuhi persyaratan dari peraturan klasifikasi kapal (*Rules*) baik pada bagian konstruksi maupun permesinan beserta kelengkapannya.
- b) Selain menangani masalah konstruksi, permesinan dan material, biro klasifikasi kapal juga mendapatkan wewenang untuk melaksanakan statutoria survei yang dilaksanakan bertujuan untuk verifikasi kesesuaian konvensi IMO (*International Maritime Organization*) mengenai kebijakan internasional keselamatan pelayaran.
- c) Biro klasifikasi kapal juga melaksanakan pengawasan dan memberikan petunjuk dalam perbaikan dan konversi kapal.

Dalam Permenhub Nomor PM 61 Tahun 2014 disebutkan bahwa kapal berbendera Indonesia jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada biro klasifikasi. Biro klasifikasi sebagaimana yang dimaksud adalah biro klasifikasi nasional dan biro klasifikasi asing yang diakui. Badan klasifikasi nasional yang dimaksud adalah Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

Biro klasifikasi asing yang diakui adalah badan klasifikasi kapal yang merupakan anggota *International Association of Classification Society (IACS)* yang diantaranya adalah :

1. *American Bureau of Shipping (ABS)*
Berdiri pada tahun 1862 di Texas, Amerika Serikat.
2. *Bureau Veritas (BV)*
Berdiri pada tahun 1828 di Paris, Perancis.
3. *China Classification Society (CCS)*
Berdiri pada tahun 1956 di Beijing, China.
4. *Croatian Register of Shipping (CRS)*
Berdiri pada tahun 1956 di Split, Kroasia.
5. *Det Norske Veritas & Germanischer Lloyd (DNV-GL)*
Det Norske Veritas (DNV) berdiri pada tahun 1864 di Norwegia, dan *Germanischer Lloyd (GL)* berdiri pada tahun 1867 di Jerman. Pada tahun 2013 kedua biro klasifikasi kapal ini bergabung yang kemudian disebut dengan DNV-GL di Oslo, Norwegia.
6. *Indian Register of Shipping (IRS)*
Berdiri pada tahun 1975 di Mumbai, India.
7. *Korean Register of Shipping (KR)*
Berdiri pada tahun 1960 di Busan, Korea.
8. *Lloyd's Register (LR)*
Berdiri pada tahun 1760 di London, Inggris.
9. *Nippon Kaiji Kyokai (NK/Class NK)*
Berdiri pada tahun 1899 di Tokyo, Jepang.
10. *Polish Register of Shipping (PRS)*
Berdiri pada tahun 1936 di Gdansk, Polandia.
11. *Registro Italiano Navale (RINA)*
Berdiri pada tahun 1861 di Genoa, Italia.
12. *Russian Maritime Register of Shipping (RS)*
Berdiri pada tahun 1913 di St. Petersburg, Rusia.

Biro klasifikasi asing tersebut harus memenuhi persyaratan yaitu memiliki kantor cabang di Indonesia dan didaftarkan pada instansi yang melaksanakan pembinaan bidang keselamatan kapal di Indonesia dan memiliki surveyor berkewarganegaraan Indonesia pada masing-masing kantor cabang di Indonesia.

Di Indonesia ada beberapa biro klasifikasi asing yang pada umumnya sering digunakan, diantaranya: *Lloyd's Register (R.L.)*, *Bureau Veritas (B.V.)*, *Det Norske Veritas & Germanischer Lloyd (D.N.V.G.L.)*, *American Bureau of Shipping (A.B.S.)*, *Nippon Kaiji Kyokai (N.K./Class N.K.)*, *Korean Register of Shipping (KR)*,

dan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

Biro Klasifikasi Indonesia didirikan pada tahun 1964, dimana Negara telah mengatur bahwa kapal-kapal yang berbendera Indonesia harus di Klasifikasikan di Biro Klasifikasi ini, kecuali kapal-kapal Negara.

d. Asuransi

Asuransi kapal merupakan salah satu bentuk asuransi yang wajib dimiliki oleh para pemilik dan pengelola kapal laut. Di Indonesia, jenis asuransi ini memang masih jarang diketahui oleh masyarakat.

Asuransi kapal memberikan jaminan terhadap pengangkutan yang berkaitan dengan kapal laut serta muatannya. Dengan asuransi kapal, para pemilik kapal akan memperoleh tanggungan atas segala resiko akibat bahaya di laut pada pelayaran tertentu dalam jangka waktu tertentu.

Untuk mengantisipasi kecelakaan ataupun kerusakan kapal, para pemilik kapal wajib memiliki asuransi kapal. Hal ini telah ditetapkan pula melalui Surat Edaran Dirjen Perhubungan Laut nomor UM. 003/94/16/DJPL.15 tanggal 30 November 2015, yang menyatakan bahwa kapal yang layak diasuransikan adalah kapal yang memiliki bobot diatas 35 GT dengan lingkup pelayaran di dalam negeri.

Dalam Konvensi Internasional Nairobi tanggal 14 April 2015, disebutkan bahwa kapal yang berlayar ke luar negeri berukuran diatas 300 GT dan jenis kapal kayu sudah wajib memiliki asuransi penyingkiran kerangka kapal.

Dirjen Perhubungan Laut pun telah menginstruksikan, bahwa pemilik kapal yang mengabaikan ketentuan tersebut akan mendapatkan sanksi administratif. Mulai dari peringatan, pembekuan izin hingga pencabutan izin. Jika masih terus melanggar, pemilik kapal berisiko tidak memperoleh pelayanan operasional, seperti pemanduan, sandar, hingga bongkar-muat.

Asuransi Kapal memberikan perlindungan menyeluruh atas berbagai risiko yang mungkin timbul selama proses pembangunan kapal dan kegiatan pengangkutan barang di laut.

a) *Builders Risk Insurance*

Jenis asuransi kapal ini akan memberikan jaminan seluruh kerugian dan kerusakan yang disebabkan atau ditemukan pada materi pokok rangka kapal selama periode asuransi berlangsung. Adapun objek yang bisa dipertanggungjawabkan, yaitu Hull and machinery yang berada dan menyatu atau sedang dibangun pada dock yard. *Builder Risk Insurance* menjamin mesin yang diasuransikan sejak diserahkan kepada pembangun. Perusahaan dapat mempertimbangkan untuk menggunakan asuransi ini apabila perusahaan merupakan perusahaan pembangunan kapal; perusahaan sub-kontraktor pembangunan kapal; perusahaan pemesan kapal; maupun perusahaan pembiayaan pembangunan kapal.

b) *Marine Cargo Insurance*

Marine Cargo Insurance merupakan jenis asuransi kapal yang memberikan

ganti rugi kepada Tertanggung atas segala risiko yang mungkin timbul saat pengangkutan barang di laut. Dengan menggunakan jenis asuransi ini perusahaan akan memperoleh jaminan pada kerugian atau kerusakan pada objek yang diasuransikan; General average dan biaya penyelamatan; serta Tabrakan kapal di mana keduanya bersalah. Ada banyak ragam perusahaan yang memerlukan *Marine Cargo Insurance*. Mulai dari perusahaan perdagangan, perusahaan konstruksi, perusahaan manufaktur, ataupun jenis perusahaan lainnya yang memerlukan pengangkutan barang.

c) *Protection and Indemnity Insurance*

Berbeda dengan dua jenis asuransi kapal yang telah disebutkan sebelumnya, *Protection and Indemnity Insurance* memberikan pertanggungan asuransi karena dampak yang ditimbulkan oleh kegiatan operasi suatu kapal, salah satunya pencemaran lingkungan. Jenis asuransi kapal ini menanggung pencemaran lingkungan; kerusakan terhadap kapal tanpa sentuhan; dan tabrakan dengan kapal lain. Pada umumnya, *Protection and Indemnity Insurance* dibutuhkan oleh perusahaan pembangunan kapal, perusahaan pemesan kapal, serta perusahaan yang membutuhkan jasa pengiriman laut.

d) *Marine Hull and Machinery Insurance*

Jenis asuransi kapal yang satu ini menyediakan pertanggungan asuransi terhadap risiko kerugian dan kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinnya, termasuk pertanggungan atas pihak ketiga yang dirugikan atas kejadian tersebut. Dengan *Marine Hull and Machinery Insurance*, perusahaan akan memperoleh pertanggungan atas pencemaran lingkungan; kerusakan terhadap kapal tanpa sentuhan; tabrakan dengan kapal lain; serta tanggungjawab pihak ketiga. Jika perusahaan merupakan perusahaan pembangunan kapal, perusahaan pemesan kapal, atau perusahaan yang membutuhkan jasa pengiriman laut, maka dapat mempertimbangkan untuk menggunakan *Marine Hull and Machinery Insurance*.

e) *Marine Operation All Risk Insurance*

Marine Operation All Risk Insurance berupa ganti rugi kepada tertanggung terhadap kerugian yang timbul dari kerusakan fisik atas kapal tertanggung akibat dari risiko operasional. Asuransi ini akan memberi jaminan atas kerugian atau kerusakan total, baik aktual atau konstruktif dari Kapal yang disebabkan oleh kapal dan suku cadang, kerusakan mesin, menjamin selama mesin beroperasi komersial, baik sedang bekerja atau sedang istirahat atau dibongkar untuk tujuan pembersihan, perombakan, atau dipindahkan di dalam lokasi, atau dalam proses pemasangan ulang, serta risiko kenaikan nilai. Jenis asuransi kapal ini dibutuhkan oleh perusahaan yang bergerak di bidang minyak dan gas bumi, perusahaan yang bergerak dibidang penyedia energi, serta perusahaan perkapalan.

9. Surveyor

Marine Surveyor adalah seorang yang memiliki keahlian khusus di bidang marine survey untuk melakukan inspeksi, pengawasan dan pemeriksaan kapal laut guna memantau dan melaporkan kondisi sebenar dari kapal laut tersebut, pemeriksaan biasanya meliputi kondisi umum struktur kapal dan bagian-bagian kapal laut, mesin kapal dan peralatan-peralatan navigasi kapal, komunikasi kapal dan keselamatan perkapalan.

Jenis-Jenis Pekerjaan *Marine Surveyor* diantaranya sebagai berikut:

- a. *Marine Inspection*
- b. *Cargo Inspection*

Marine Surveyor mengerjakan survey yang berkaitan dengan seluk beluk kapal dan pemeriksaan kondisi kapal secara menyeluruh termasuk peralatan-peralatan yang ada di kapal guna memastikan kapal layak berlayar dengan mematuhi semua kepatuhan akan standar dan spesifikasi kapal tersebut.

Marine Inspection berkaitan dengan beberapa pihak seperti pemilik kapal (*owner*), pencharter kapal, Asuransi Kapal, P&I Club, Perusahaan Pelayaran (*shipping company*), kelas kapal (*Classification*), Perusahaan Pertambangan (*Oil & Gas Company*) dan lain-lain.

Berikut ini contoh kegiatan surveyor kapal khususnya dalam bidang marine survey atau marine inspection :

- a. *On Hire / Off Hire Survey*
- b. *Bunker Survey*
- c. *Container Inspection*
- d. *Damage Investigation*
- e. *Towing and Lashing Survey*
- f. *Condition Survey*
- g. *Follow up Survey*
- h. *Tally and condition survey*
- i. *Inspection for cargo quantity and condition during stuffing and un-stuffing*
- j. *Pre-shipment and Pre-loading Survey*
- k. *Weighing and measuring*
- l. *Pre break-bulk, opening seals/unsealing*
- m. *Cargo damage survey*
- n. *Cargo sampling*
- o. *Loading & discharging supervision*
- p. *Pre Purchase Surveys*
- q. *Free Gas Survey*
- r. *Expedite Survey*
- s. *Draft Survey*
- t. *Hold Cleanliness*
- u. *Tally and Condition Survey*
- v. *Measuring and Condition Survey*
- w. *Cargo Insurance*
- x. *Investigation Survey*

y. *Weighing Survey*

1.4 Nelayan

1.4.1 Definisi Nelayan Menurut Undang-Undang

1. Nelayan menurut UU No. 45/2009-Perikanan, adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan.
2. Nelayan (Standar Statistik Perikanan) adalah orang yang secara aktif melakukan pekerjaan dalam operasi penangkapan ikan/binatang air lainnya/tanaman air.
3. Nelayan (FAO-TGRF) adalah orang yang turut mengambil bagian dalam penangkapan ikan dari suatu kapal penangkap ikan, dari anjungan (alat menetap atau alat apung lainnya) atau dari pantai.
4. Orang yang melakukan pekerjaan seperti membuat jaring, mengangkut alat-alat penangkapan ikan kedalam perahu atau kapal motor, mengangkut ikan dari perahu atau kapal motor, tidak dikategorikan sebagai nelayan.

1.4.2 Klasifikasi Nelayan

1. Klasifikasi nelayan menurut statistik perikanan KKP
 - a. Nelayan Penuh
Nelayan tipe ini hanya memiliki satu mata pencaharian, yaitu sebagai nelayan. Hanya menggantungkan hidupnya dengan profesi kerjanya sebagai nelayan dan tidak memiliki pekerjaan dan keahlian selain menjadi nelayan.
 - b. Nelayan Sambilan Utama
Nelayan tipe ini mereka menjadikan nelayan sebagai profesi utama tetapi memiliki pekerjaan lainnya untuk tambahan penghasilan. Apabila sebagian besar pendapatan seseorang berasal dari kegiatan penangkapan ikan disebut sebagai nelayan.
 - c. Nelayan Sambilan Tambahan
Nelayan tipe ini biasanya memiliki pekerjaan lain sebagai sumber penghasilan, sedangkan pekerjaan sebagai nelayan hanya untuk tambahan penghasilan.
2. Klasifikasi kelompok nelayan berdasar kepemilikan sarana penangkapan ikan (UU Bagi Hasil Perikanan):
 - a. Nelayan Penggarap
Nelayan penggarap adalah orang yang sebagai kesatuan menyediakan tenaganya turut serta dalam usaha penangkapan ikan laut, bekerja dengan sarana penangkapan ikan milik orang lain.
 - b. Juragan/Pemilik
Orang atau badan hukum yang dengan hak apapun berkuasa/memiliki atas

sesuatu kapal/perahu dan alat-alat penangkapan ikan yang dipergunakan dalam usaha penangkapan ikan, yang dioperasikan oleh orang lain. Jika pemilik tidak melaut maka disebut juragan/pengusaha. Jika pemilik sekaligus bekerja melaut menangkap ikan maka dapat disebut sebagai nelayan yang sekaligus pemilik kapal.

3. Klasifikasi nelayan berdasar kelompok kerja:

a. Nelayan Perorangan

Nelayan yang memiliki peralatan penangkap ikan sendiri, dan dalam pengoperasiannya tidak melibatkan orang lain.

b. Nelayan Kelompok Usaha Bersama (KUB)

Adalah gabungan dari minimal 10 (sepuluh) orang nelayan yang kegiatan usahanya terorganisir tergabung dalam Kelompok Usaha Bersama non-badan hukum.

c. Nelayan Perusahaan

Adalah nelayan pekerja atau Pelaut Perikanan yang terikat dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan badan usaha perikanan.

4. Klasifikasi nelayan berdasar jenis perairan

a. Nelayan Laut

Adalah nelayan yang menangkap ikan pada perairan laut.

a) Nelayan Pantai (Territory Fishers) Adalah nelayan yang menangkap ikan pada perairan laut teritorial.

b) Nelayan Lepas Pantai (ZEE Fishers) Adalah nelayan yang menangkap ikan pada perairan laut Lepas Pantai (ZEE)

c) Nelayan Laut Lepas (High Seas Fishers) Adalah nelayan yang menangkap ikan pada perairan laut Lepas (High Seas).

a. Nelayan Perairan umum pedalaman (PUD) adalah nelayan yang menangkap ikan pada perairan umum pedalaman (PUD)

5. Klasifikasi nelayan berdasar UU Perikanan

a. Nelayan

Nelayan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan. (Pasal 1 Angka 10 UU Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan).

b. Nelayan Kecil

Nelayan kecil adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari yang menggunakan kapal perikanan berukuran paling besar 5 GT (Pasal 1 Angka 11 UU Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan).

6. Klasifikasi nelayan berdasar mata pencaharian

a. Nelayan subsisten (*subsistence fishers*) Adalah nelayan yang menangkap ikan hanya untuk memenuhi kebutuhan sendiri.

b. Nelayan asli (*native/indigenous/aboriginal fishers*) Adalah nelayan yang sedikit banyak memiliki karakter yang sama dengan kelompok pertama, namun memiliki juga hak untuk melakukan aktivitas secara komersial walaupun dalam skala yang sangat kecil.

c. Nelayan komersial (*commercial fishers*) adalah nelayan yang menangkap ikan untuk tujuan komersial atau dipasarkan baik untuk pasar domestik maupun pasar ekspor.

d. Nelayan rekreasi (*recreational/sport fishers*) adalah orang-orang yang secara prinsip melakukan kegiatan penangkapan ikan hanya sekedar untuk kesenangan atau berolahraga.

7. Klasifikasi nelayan berdasar aspek keterampilan profesi

a. Nelayan non-formal

Keterampilan profesi menangkap ikan yang diturunkan/dilatih dari orang tua atau generasi pendahulu secara non-formal.

b. Nelayan formal akademis

Keterampilan profesi menangkap ikan yang didapat dari belajar dan berlatih secara sistematis akademis dan bersertifikasi/berijazah.

8. Klasifikasi nelayan berdasar teknologi

a. Nelayan Tradisional

Nelayan Tradisional menggunakan teknik penangkapan yang sederhana, umumnya peralatan penangkapan ikan dioperasikan secara manual dengan tenaga manusia. Kemampuan jelajah operasional terbatas pada perairan pantai.

b. Nelayan Modern

Nelayan modern menggunakan teknologi penangkapan yang lebih canggih dibandingkan dengan nelayan tradisional. Ukuran modernitas bukan semata-

mata karena penggunaan motor untuk menggerakkan perahu, melainkan juga besar kecilnya motor yang digunakan serta tingkat eksploitasi dari alat tangkap yang digunakan. Perbedaan modernitas teknologi alat tangkap juga akan berpengaruh pada kemampuan jelajah operasional mereka.

9. Klasifikasi nelayan berdasar mobilitas

a. Nelayan Lokal

Nelayan yang beroperasi menangkap ikan sesuai WPP dalam ijin yang dikeluarkan oleh otoritas Pemda setempat.

b. Nelayan Andon

Nelayan dengan kapal berukuran maksimal 30 GT yang beroperasi menangkap ikan mengikuti ruaya kembara ikan di perairan otoritas teritorial dengan legalitas ijin antar Pemerintah Daerah.

10. Klasifikasi nelayan berdasar status kewarganegaraan

a. Nelayan Indonesia

Nelayan yang berasal dari kewarganegaraan Indonesia yang terdaftar dalam database nasional dan memiliki identitas Kartu Nelayan Indonesia (KNI).

b. Nelayan Asing

Nelayan yang berasal dari kewarganegaraan Negara lain yang terdaftar dalam database nasional Indonesia dan memiliki identitas Kartu Nelayan Asing (KNA) di Indonesia.

11. Klasifikasi nelayan berdasar daftar identitas

a. Nelayan Beridentitas

Nelayan yang terdaftar dalam database nasional Indonesia dan memiliki identitas Kartu Nelayan Indonesia.

b. Nelayan Tanpa Identitas

Nelayan yang tidak terdaftar dalam database nasional Indonesia dan tidak memiliki identitas Kartu Nelayan Indonesia.

12. Klasifikasi nelayan berdasar gender

a. Wanita Nelayan

Adalah istri dari nelayan yang tergabung dalam Kelompok Usaha Bersama

(KUB), pihak yang secara langsung terlibat dalam kondisi dari aktivitas penunjang kegiatan produksi ikan nelayan. Wanita nelayan umumnya berperan membantu mendistribusikan hasil laut dari suami atau keluarganya dengan cara mengolah ikan atau menjualnya kepasar.

b. Taruna (Putra-Putri) Nelayan

Adalah Putra-Putri dari nelayan yang tergabung dalam Kelompok Usaha Bersama (KUB), pihak yang secara tidak langsung menunjang kegiatan produksi penangkapan nelayan. Kegiatan berupa pelestarian lingkungan sumberdaya ikan berupa mangrove, padang lamun, terumbu karang, bersih pantai dan sungai.

1. Klasifikasi nelayan berdasar besaran kapal/perahu
 - a. Nelayan Mikro
Adalah nelayan yang menangkap ikan dengan kapal/perahu berukuran 0 GT sampai dengan 10 GT.
 - b. Nelayan Kecil
Adalah nelayan yang menangkap ikan dengan kapal/perahu berukuran 11 GT sampai dengan 60 GT
 - c. Nelayan Menengah
Adalah nelayan yang menangkap ikan dengan kapal/perahu berukuran 61 GT sampai dengan 134 GT
 - d. Nelayan Besar
Adalah nelayan yang menangkap ikan dengan kapal/perahu berukuran 135 GT keatas.

2. Klasifikasi nelayan berdasar sarana apung
 - a. Nelayan Berkapal/perahu
Adalah nelayan yang operasi penangkapannya menggunakan sarana apung berupa kapal/perahu
 - b. Nelayan Rakit
Adalah nelayan yang operasi penangkapannya menggunakan sarana apung berupa rakit.
 - c. Nelayan Tanpa Sarana Apung
Adalah nelayan yang operasi penangkapannya tidak menggunakan sarana apung.



BAB II

STCW

(Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) 1978

2.1 Pengertian STCW

STCW adalah Konvensi Internasional tentang standar latihan, sertifikasi, dan tugas jaga bagi para pelaut. STCW diadopsi pada tahun 1978 oleh konferensi IMO di London, dan mulai berlaku pada tahun 1984. Konvensi tersebut secara signifikan telah diubah pada tahun 1995. Kemudian diubah lagi pada tahun 2010.

STCW diratifikasi di Indonesia melalui Kepres No. 60/1986. Konvensi STCW tahun 1978 adalah yang pertama untuk menetapkan persyaratan dasar tentang pelatihan, Sertifikasi dan *Watchkeeping* untuk pelaut ditingkat internasional.

Pada tanggal 7 Juli 1995, IMO mengadopsi revisi komprehensif STCW, termasuk proposal untuk mengembangkan Kode STCW baru, yang akan berisi rincian teknis terkait dengan ketentuan-ketentuan Konvensi. Amandemen ini berlaku pada tanggal 1 Februari 1997. Pada tanggal 1 Agustus 1998 diberlakukan standar kompetensi bagi para pelaut. Perubahan yang paling signifikan yaitu:

- a. Peningkatan kontrol pelabuhan negara
- b. Komunikasi informasi untuk IMO untuk memungkinkan pengawasan bersama dan konsistensi dalam penerapan *Standard Quality Standard System (QSS)*, pengawasan prosedur pelatihan, penilaian, dan sertifikasi,
- c. Amandemen ini mengharuskan pelaut diberikan "pelatihan pengenalan" dan "pelatihan keselamatan dasar" yang meliputi dasar pemadaman kebakaran, sampai dengan pertolongan pertama, teknik bertahan hidup, dan keselamatan pribadi dan tanggung jawab sosial. Pelatihan ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa pelaut sadar akan bahaya bekerja di kapal dan dapat merespon tepat dalam keadaan darurat.
- d. Penempatan tanggung jawab pada partai-partai, termasuk yang mengeluarkan lisensi, dan bendera negara-negara yang mempekerjakan warga asing, untuk memastikan memenuhi standar objektif pelaut kompetensi, dan
- e. Persyaratan waktu istirahat untuk personil *Watchkeeping*.

2.1.1 Tujuan Amandemen STCW

Hal-hal berikut menguraikan perbaikan-perbaikan kunci yang diwujudkan melalui Amandemen baru, yaitu:

- a. Sertifikat Kompetensi dan Endorsement-nya hanya bisa dikeluarkan oleh Pemerintah, sehingga mengurangi kemungkinan pemalsuan sertifikat kompetensi.
- b. Pelaut yang telah menjalani pemeriksaan kesehatan sesuai Standar medis umum untuk pelaut dari satu negara dapat berlaku di kapal yang berasal dari negara lain tanpa menjalani pemeriksaan medis ulang.
- c. Persyaratan revalidasi sertifikat dirasionalisasi untuk kepentingan pelaut.
- d. Pengenalan metodologi pelatihan modern seperti pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran berbasis web.
- e. Jam istirahat bagi pelaut dikapal diselaraskan dengan persyaratan *Maritime Labor Convention ILO/MLC* (Konvensi Buruh Maritim, ILO) 2006, dengan maksud untuk mengurangi kelelahan.
- f. Memperkenalkan persyaratan-persyaratan tambahan untuk menghindari alkohol dan penyalahgunaan zat terlarang.
- g. Kompetensi dan kurikulum baru harus terus diperbarui mengikuti perkembangan teknologi modern dan kebutuhan riil dilapangan.
- h. Pelatihan penyegaran dibahas dengan layak dalam konvensi

2.1.2 Aturan Pokok Dalam STCW 1978 Amandemen 1995

Yang bertanggung terhadap STCW adalah:

- a. *Administration* (pemerintah)
Tugasnya merubah peraturan terkait dengan perubahan STCW
- b. *Shipping Companies*
 - Tugasnya mengawaki kapalnya sesuai STCW
 - Wajib memberi pelatihan tambahan agar kompetensinya sesuai STCW
- c. *Education and Training Institution*
Tugasnya merubah kurikulum dan silabus diklat, dan meningkatkan kualitas pengajar dan fasilitas diklat sesuai STCW

STCW 1978 berisi tentang:

- Bab I : Standar berkaitan dengan Ketentuan Umum
- Bab II : Standar berkaitan dengan Nakhoda dan bagian dek
- Bab III : Standar berkaitan dengan bagian Mesin
- Bab IV : Standar berkaitan dengan Komunikasi dan Personil radio

- Bab V : Standar berkaitan dengan persyaratan pelatihan khusus untuk personil pada kapal dengan memiliki tipe tertentu
- Bab VI : Standar berkaitan dengan Fungsi darurat keselamatan kerja, perawatan kesehatan, penyelamatan di laut
- Bab VII : Standar berkaitan dengan pemberian sertifikat alternatif
- Bab VIII : Standar berkaitan dengan tugas jaga

Isi Amandemen 1995

- Bab I Ketentuan Umum.
- Bab II Level Dukungan
- Bab II Level Operasional dan Manajemen.
- Bab III Mesin
- Bab V Tanker dan Kapal Tanker:
- Bab VI Isu Lingkungan Laut:
- Bab VII Sertifikat Alternatif
- Bab VIII Dinas Jaga

Tujuan dari Amandemen 1995 adalah:

- a. Menjabarkan persyaratan teknis code terkait
- b. Menjelaskan keahlian dan kompetensi yang disyaratkan dan mempertimbangkan metode pelatihan modern.
- c. Mensyaratkan pemerintah mengawasi langsung dan mengukuhkan kualifikasi Nakhoda, perwira dan personil radio yang diberi kewenangan dinas kapal.

Standar Kemampuan di kelompokkan dalam 7 fungsi yaitu:

- a. Navigasi
 - b. Penanganan muatan dan penyimpanan (*cargo handling and stowage*)
 - c. Pengontrolan operasi kapal dan perhatian terhadap orang-orang diatas kapal
 - d. Permesinan kapal
 - e. Teknik listrik, elektrik dan teknik kontrol
 - f. Pemeliharaan dan perbaikan
 - g. Komunikasi radio
- Ketujuh fungsi tersebut dibagi dalam tiga tingkat tanggungjawab:

- a. *Management level*
 - Tanggungjawab berkaitan dengan tugas sebagai Nakhoda, Mualim I, KKM dan Masinis II di kapal.
 - Menjamin semua fungsi sesuai lingkup tugas dilaksanakan secara baik
- b. *Operational level*
Tingkat tanggung jawab berkaitan dengan :
 - Tugas sebagai perwira dalam tugas navigasi atau tugas jaga mesin, atau
 - Tugas sebagai perwira yang ditunjuk sebagai petugas jaga kamar mesin atau sebagai operator radio.
 - Pelaksanaan pengontrolan langsung terhadap semua fungsi bidang tugasnya sesuai prosedur yang benar dibawah pengarahannya seseorang yang bertugas dalam tingkat manajemen
- c. *Supporting level*
Tingkat pendukung berarti tanggungjawab yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas yang diberikan, dibawah pengarahannya seseorang yang bertugas dalam tingkat operasional atau tingkat manajemen.

Lingkup berlakunya Amandemen 1995 mencakup tiga hal pokok yaitu :

1. Tanggung jawab perusahaan
 - a) Perusahaan pelayaran bertanggung jawab/menjamin
 - Para pelaut yang dipekerjakan memenuhi standar minimum kompetensi internasional
 - Kapal diawaki sesuai persyaratan negara bendera.
 - Pemeliharaan terhadap catatan terinci dari para pelautnya.
 - a) Perusahaan pelayaran disyaratkan menjamin pelautnya telah mengikuti familiarisasi
 - b) Para pejabat PSC (*Port State Control Officers*) memiliki kewenangan untuk meyakinkan para pelaut diatas kapal telah memiliki kompetensi operasional.
 - c) Setiap administration (negara bendera) bertanggung jawab pada perusahaan untuk penempatan para pelaut bekerja diatas kapal sesuai ketentuan (amandemen 1995 dan 1997 Konvensi STCW) dan mensyaratkan setiap perusahaan dapat menjamin bahwa :
 - Setiap pelaut ditempatkan pada kapal mana saja yang dimiliki, memegang sertifikat sesuai ketentuan konvensi, dan yang ditetapkan administrasi (*Appropriate Certificates*).
 - Kapal diawaki sesuai persyaratan keselamatan pengawakan kapal.
 - Dokumentasi dan data yang relevan semua pelaut yang dipekerjakan di atas kapal dipelihara dan siap untuk dilihat dan tanpa pembatasan dokumentasi data dari pengalaman, pelatihan, kesehatan, dan kompetensi tugas yang diberikan (*record keeping*).
1. Keseragaman Standar Kompetensi
 - a) Melalui STCW Code terdapat keseragaman standar kompetensi fungsi maritim.
 - a) Setiap elemen kompetensi berisi kriteria khusus standar pengetahuan, pemahaman kecakapan, metode mendemonstrasikan, kriteria evaluasi.

2. Implementasi oleh Pemerintah
 - a) Berdasarkan Amandemen 1995
Peserta konvensi melaporkan ke IMO telah menerapkan persyaratan STCW dan menerbitkan sertifikat untuk pelaut, jika pelaut telah memenuhi standar minimum kompetensi internasional.
 - b) Revisi amandemen 1995 memuat ketentuan baru, seperti kualifikasi :
 - para pelatih/instruktur (*trainer*),
 - penilai (*assessors*)
 - penguji (*examiners*) serta
 - sistim standar mutu (*Quality Standards System*)

2.2 Pengawakan Kapal Penangkap Ikan

Setiap kapal penangkap ikan yang berlayar harus memiliki :

- a. Seorang Nakhoda dan beberapa perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan dan sertifikat keterampilan dasar pelaut sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, dan daya penggerak kapal;
- b. Sejumlah rating yang memiliki sertifikat keterampilan dasar pelaut.

Untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan harus lulus ujian yang dilaksanakan oleh Dewan Penguji yang mandiri (*independen*) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pengawakan kapal penangkap ikan harus disesuaikan dengan :

- a. daerah pelayaran;
- b. ukuran kapal;
- c. daya penggerak kapal (kilowatt/KW).

Pelaut perwira kapal penangkap ikan dapat beralih profesi sebagai pelaut kapal niaga, melalui penyetaraan Sertifikat Keahlian Pelaut.

2.3 Pengawakan Kapal Sungai dan Danau

Setiap kapal motor sungai dan danau dengan ukuran 7-35 GT harus diawaki dengan awak kapal yang mempunyai surat keterangan kecakapan sesuai dengan jenis dan ukuran kapal.

Surat keterangan kecakapan terdiri dari:

- a. Surat keterangan kecakapan nautika;
- b. Surat keterangan kecakapan teknika.

Setiap kapal sungai dan danau yang tidak bermotor dengan ukuran 35 -105 GT harus diawaki oleh awak kapal yang mempunyai surat keterangan kecakapan bidang nautika.

2.4 Syarat-Syarat Untuk Bekerja di Kapal

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugasnya sesuai dengan jabatannya yang tercantum pada buku siji.

Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal.

Sertifikat kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah dengan nama apapun yang diterbitkan oleh Menteri atau yang diberi kewenangan oleh Menteri.

Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

Setiap awak kapal harus memiliki sertifikat kepelautan. Jenis sertifikat kepelautan yang dimaksud terdiri dari:

1. Sertifikat Keahlian Pelaut ;
 - c. Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika ;
 - a) Ahli Nautika Tingkat I;
 - b) Ahli Nautika Tingkat II;
 - c) Ahli Nautika Tingkat III;
 - d) Ahli Nautika Tingkat IV;
 - e) Ahli Nautika Tingkat V;
 - f) Ahli Nautika Tingkat Dasar.
 - d. Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan;
 - a) Ahli Teknik Tingkat I;
 - b) Ahli Teknik Tingkat II;
 - c) Ahli Teknik Tingkat III;
 - d) Ahli Teknik Tingkat IV;
 - e) Ahli Teknik Tingkat V;
 - f) Ahli Teknik Tingkat Dasar.
 - e. Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika Kapal Penangkap Ikan ;
 - a) Ahli Nautika Kapal Penangkap Ikan Tingkat I;
 - b) Ahli Nautika Kapal Penangkap Ikan Tingkat II;
 - c) Ahli Nautika Kapal Penangkap Ikan Tingkat III;
 - f. Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan Perikanan;
 - a) Ahli Teknik Kapal Penangkap Ikan Tingkat I;
 - b) Ahli Teknik Kapal Penangkap Ikan Tingkat II;
 - c) Ahli Teknik Kapal Penangkap Ikan Tingkat III;
- g. Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika.
 - a) Radio Elektronika Kelas I;
 - b) Radio Elektronika Kelas II;
 - c) Operator Radio Umum;
 - d) Operator Radio Terbatas.

1. Sertifikat Keterampilan Pelaut.

- a. Sertifikat Keterampilan Dasar Pelaut adalah Sertifikat Keterampilan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training*).
- b. Sertifikat Keterampilan Khusus
 - a) Sertifikat Keselamatan Kapal Tanki (*Tanker Safety*);
 - b) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Roro;
 - c) Sertifikat Keterampilan Penggunaan Pesawat Luput Maut dan Sekoci Penyelamat (*Survival Craft dan Rescue Boats*);
 - d) Sertifikat Keterampilan Sekoci Penyelamat Cepat (*Fast Rescue Boats*);
 - e) Sertifikat Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjutan (*Advance Fire Fighting*);
 - f) Sertifikat Keterampilan Pertolongan Pertama (*Medical Emergency First Aid*);
 - g) Sertifikat Keterampilan Perawatan Medis di atas Kapal (*Medical Care on Board*);
 - h) Sertifikat *Radar Simulator*;
 - i) Sertifikat *ARPA Simulator*;

Pada setiap kapal yang berlayar, harus berdinis :

- a. Seorang Nakhoda dan beberapa perwira kapal yang memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan daerah pelayaran, ukuran kapal, jenis kapal dan daya penggerak kapal;
- b. sejumlah rating yang memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau sertifikat keterampilan pelaut sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan tata susunan kapal.

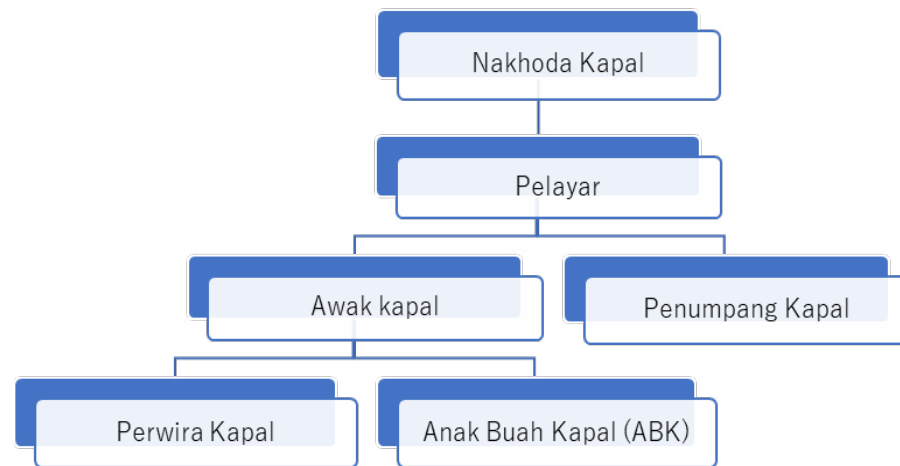
2. Buku Pelaut

- a. Setiap pelaut yang bekerja di kapal dengan ukuran kurang dari 35 GT untuk kapal jenis tertentu, ukuran 35 GT atau lebih untuk kapal dengan tenaga penggerak mesin, dan ukuran 105 GT atau lebih untuk kapal tanpa tenaga penggerak mesin, harus disijil oleh pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.
- b. Bagi pelaut yang telah disijil diberikan Buku Pelaut.
- c. Buku pelaut sebagaimana dimaksud dalam merupakan identitas bagi pelaut dan berlaku sebagai dokumen perjalanan bagi pelaut yang akan naik kapal di luar negeri atau menuju Indonesia setelah turun kapal di luar negeri.

Untuk dapat bekerja sebagai awak kapal, wajib memenuhi persyaratan :

- a. Memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut;
- b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;
- c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu;
- d. Disijil. Setiap pelaut yang akan disijil harus memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang masih berlaku. PKL harus memuat hak-hak dan kewajiban dari masing-masing pihak dan memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.5 Struktur Organisasi/Jabatan di Kapal

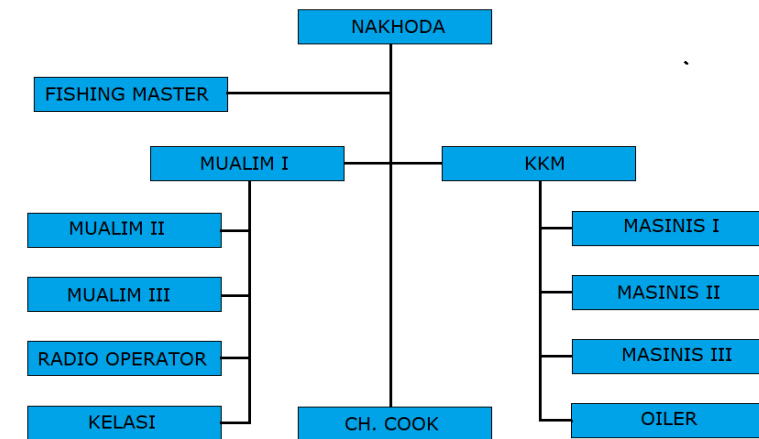


Gambar 3. Organisasi/Jabatan di atas kapal.

Keterangan :

- Pelayar adalah semua orang yang berada diatas kapal kecuali Nakhoda
- Awak Kapal adalah mereka yang tercantum dalam sijil awak kapal dan telah membuat Perjanjian Kerja dengan Perusahaan Kapal. Awak Kapal ini terdiri atas Perwira dan ABK.
- Perwira Kapal adalah mereka yang dalam sijil awak kapal diberi pangkat perwira
- Anak Buah Kapal (ABK) adalah mereka-mereka yang disebutkan sebagai awak kapal tetapi tidak menjabat sebagai Perwira Kapal.
- Orang Ikutan adalah orang-orang yang ikut diatas kapal bersifat sementara, sebagai pekerja muatan, buruh ketok, tukang cukur, pedagang ataupun orang Perusahaan yang ikut berlayar.

Contoh Struktur organisasi sederhana di atas kapal penangkap ikan :



Gambar 4. Contoh struktur organisasi di atas kapal Penangkap ikan.

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan ABK yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*). Struktur organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut.

Selain jabatan-jabatan tersebut dalam contoh struktur organisasi kapal di atas, masih banyak lagi jenis jabatan di kapal diluar jabatan Nakhoda. Di kapal lain misalnya terdapat jabatan juru listrik (*electrician*), greaser dan lain sebagainya. Semua orang yang mempunyai jabatan di atas kapal itu disebut Awak kapal, termasuk Nakhoda, tetapi Anak kapal atau Anak Buah Kapal (ABK) adalah semua orang yang mempunyai jabatan diatas kapal kecuali jabatan Nakhoda. Di kapal penangkap ikan ada jabatan lain yaitu *Fishing master*, *Boy-boy* dan sebagainya.

1.6 Hak dan Kewajiban Awak Kapal

2.6.1 Hak-hak Awak Kapal

Awak Kapal yang bekerja diatas kapal memiliki hak-hak sebagai berikut:

1. Hak atas upah/gaji
Upah atau gaji diberikan kepada Awak Kapal sendiri, orang lain yang berhak juga menerima sebagian dari upahnya sebagai uang delegasi. Orang-orang yang dapat hak atas delegasinya :
 - a) Isteri atau anggota keluarganya sampai derajat ke empat mendapat 1/3 (sepertiga) bagian upah

- b) Anak kandung dan orang tua kandung (mendapat sebagian upah)
- c) Pedagang cicilan untuk menjamin hutangnya
- d) Yang memberikan piutang
- e) Wali dari Anak Buah Kapal yang masih dibawah umur.

Besar gaji itu selamanya harus sama dengan apa yang tercantum dalam PKL. Dengan catatan, jumlah yang didelegasikan tidak melebihi 2/3 dari upah kapal. Upah tersebut bertambah, apabila :

- a) Kerja lembur
- b) Bonus dari kerja luar biasa, misalnya dalam membantu penyelamatan kapal, menolong atau menunda kapal lain.

Upah tersebut dapat berkurang apabila :

- a) Didenda oleh Nakhoda karena pelanggaran
 - b) Mengganti kerugian
 - c) Sakit mendapat kecelakaan sebab unsur kesengajaan
2. Hak atas makanan dan tempat tinggal yang layak di kapal. Yang dimaksud dengan makanan dan tempat tinggal yang layak adalah:
- a) Untuk makanan harus memenuhi 4 sehat dan 5 sempurna.
 - b) Bergizi cukup bervitamin
 - c) Memenuhi kalori seperti disebutkan dalam ketentuan yang ada.
 - d) Untuk tempat tinggal yang layak harus bersih dan terjamin pergantian udaranya.
 - e) Mendapatkan cukup sinar matahari
 - f) Tenang istirahatnya dan tidak terganggu istirahatnya oleh bau maupun kebisingan.
 - g) Terjamin kesehatannya.
3. Hak atas cuti
Hak cuti diberikan setelah awak kapal :
- a) Melaksanakan dinas awak kapal selama 1 tahun atau pada akhir tahun kerja.
 - b) Hak cuti tidak berlaku yang membuat perjanjian Kerja Laut menurut perjalanan
 - c) Besarnya cuti paling sedikit 7 hari atau 2 x 5 hari berturut-turut, dengan upah penuh.
3. Hak perawatan dan pengobatan pada waktu sakit atau mendapatkan kecelakaan
- a) Diwaktu sakit selama tinggal di kapal mendapat upah penuh dan apabila tidak berada di kapal mendapat upah 80 selama 26 minggu (1/2 tahun).
 - b) Si sakit apabila ditinggalkan di darat, ada hak pengangkutan kembali kedaerah asal secara Cuma-Cuma termasuk biaya makan dan penginapan.
4. Hak atas ganti rugi apabila kapalnya mendapat musibah dengan ketentuan:
- a) Ganti rugi diatur oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku
 - b) Ganti rugi hanya diberikan apabila barang miliknya hilang (*total loss*)
 - c) Apabila yang bersangkutan menganggur, diberikan upah selama paling lama

dua bulan.

1.1.2 Kewajiban Awak Kapal

Awak Kapal mempunyai kewajiban seperti tercantum dalam KUHD sebagai berikut:

- a. Bekerja sekuat tenaga mentaati peraturan, menegakan ketertiban dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh Nakhoda. Adapun tugas dan kewajiban Awak Kapal dapat diketahui dari :
 - a) Perjanjian Kerja Laut (PKL)
 - b) Sijil awak kapal
 - c) Peraturan Dinas Awak Kapal yang telah dibuat oleh Nakhoda atau pada umumnya diseragamkan oleh masing-masing Perusahaan.
- a. Taat kepada atasan, terutama menjalankan perintah-perintah Nakhoda.
- b. Tidak membawa dan memiliki minuman keras atau barang-barang yang terlarang, senjata tajam, narkotika atau barang selundupan diatas kapal, tanpa seizin Nakhoda.
- c. Turun atau meninggalkan kapal harus selalu izin Nakhoda dan kembali tidak terlambat.
- d. Wajib membantu memberikan pertolongan dalam keselamatan kapal, penumpang maupun muatannya.
- e. Menyediakan dirinya untuk Nakhoda selama 3 hari, setelah habis masa kontraknya, untuk kepentingan administrasi kapal.

1. Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Perjanjian Kerja Laut (PKL) ini dapat dilihat dari dua segi yaitu:

- a. Dari segi Pengusaha Kapal dan Segi Buruh.
 - a) Dilihat dari Segi Pengusaha, PKL adalah perjanjian hukum antara Pengusaha Kapal disatu pihak Buruh dipihak lain, dimana buruh berjanji untuk bekerja di bawah pengusaha kapal sebagai Nakhoda atau Awak Kapal dengan imbalan upah.
 - b) Dilihat dari Segi Buruh, PKL adalah perjanjian hukum antara Pengusaha Kapal disatu pihak dan Buruh dipihak lain, dimana Pengusaha berjanji akan memberikan pekerjaan sebagai Nakhoda atau Awak Kapal dengan mendapat imbalan upah.
 - b. Dari segi jenis atau macamnya PKL dapat dibedakan menjadi 3:
 - a) PKL untuk satu perjalanan atau lebih
 - b) PKL untuk jangka waktu tertentu
 - c) PKL untuk jangka waktu sembarang atau hingga ada pemberitahuan. Ini hanya mungkin dan harus diberikan dengan tenggang waktu 3x 24 jam.
- c. Dilihat dari segi manusianya dapat dibedakan menjadi 2 :
 - a) PKL Perseorangan
 - b) PKL Kolektif

Perusahaan Pelayaran memiliki PKL yang kadang-kadang berbeda, tetapi menurut KUHD 401 isi PKL adalah:

- a. Nama, tanggal dan tempat lahir dari Awak Kapal
- b. Tempat dan tanggal dilakukan perjanjian
- c. Di kapal mana dia akan bekerja
- a. Perjalanan yang akan ditempuh
- b. Sebagai apa dia dipekerjakan
- c. Tanggal dan tempat mulainya bekerja di kapal
- d. Berapa lama akan kerja
- e. Upah berupa uang yang telah ditentukan

PKL perorangan adalah perjanjian antara pelaut dengan pemilik kapal. Sedangkan PKL kolektif adalah perjanjian antara gabungan beberapa pelaut dengan gabungan pemilik kapal.

PKL Kolektif merupakan Perjanjian Kerja Laut juga, tetapi bersifat kolektif. Kolektif antara perserikatan para majikan dan perserikatan para buruh, dimana persyaratan perjanjian kerja antara majikan dan masing-masing buruh secara pribadi.

2. Sijil Awak Kapal

Sijil Awak Kapal adalah daftar dari semua orang yang melakukan Dinas Awak Kapal, dibuat dihadapan syahbandar, Sijil Awak Kapal dibuat dalam rangkap dua, satu untuk Syahbandar dan yang satu lagi untuk kapal, ditandatangani oleh Nakhoda dan disahkan oleh Syahbandar atau Pejabat yang ditunjuk.

Dinas Awak Kapal adalah semua pekerjaan yang biasanya dilakukan diatas kapal dan dilakukan oleh mereka-mereka yang diterima untuk bertugas dikapal, kecuali tugas seorang Nakhoda. Dinas Awak Kapal hanya boleh dilakukan oleh mereka-mereka yang telah disijilkan.

Pekerjaan yang tidak termasuk Dinas Awak Kapal, menurut Undang-undang adalah pekerjaan yang dilakukan oleh :

- a. Pekerja-pekerja muatan yang ikut berlayar (sementara)
- b. Buruh-buruh ketok sementara ikut berlayar.
- c. Pengganti atau Opstapper
- d. Penumpang gelap atau stowaway atau *verstekeling*
- e. Penumpang gelap keadaan darurat yang membantu pekerjaan di kapal, Semua orang-orang ikutan tersebut dan penumpang harus tercatat dalam daftar tersendiri, ditandatangani oleh Nakhoda dan disahkan oleh Syahbandar atau pejabat yang ditunjuk.

1. Isi Sijil Awak Kapal :

- a. Nama Kapal dan Perusahaan Kapal
- b. Nama Pengusaha Kapal dan nama Nakhoda
- c. Nama Awak Kapal dan pekerjaan yang dijabat
- d. Kepada Awak Kapal mana yang diberikan pangkat sebagai perwira.
- e. Nama-nama dari dua orang Perwira Kapal yang ditunjuk menjatuhkan

hukuman, atau membantu untuk memutuskan mengasingkan (mengurung) orang-orang yang dianggap gila atau yang melakukan kejahatan.

- f. Catatan dari Nakhoda perihal tempat dan tanggal berakhirnya Dinas Awak Kapal dari setiap Awak Kapal.

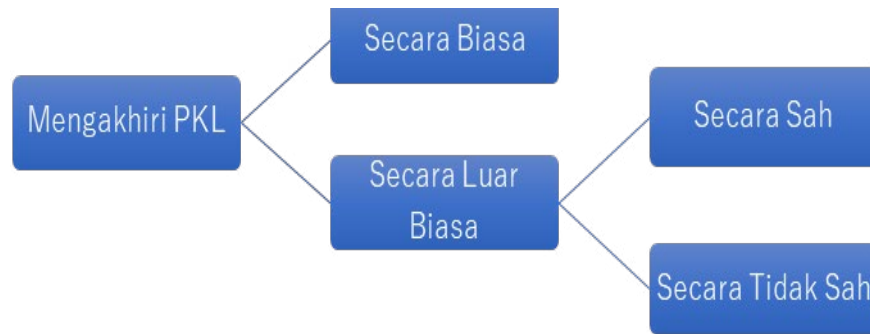
2. Sijil Awak Kapal harus diperbaharui apabila :

- a. Nama kapal diganti
- b. Berganti pengusaha kapalnya.
3. Sijil Awak Kapal diadakan perubahan apabila :
 - a. Pergantian Nakhoda
 - b. Perubahan dalam susunan Awak Kapal atau pangkat dari Awak Kapal
 - c. Adanya seorang pengganti (*Opstapper*) yang bekerja sebagai Awak Kapal.
4. Akibat apabila kapal tidak membuat Sijil Awak Kapal :
 - a. Nakhoda tidak boleh berlayar dengan kapalnya. Semua kapal yang tidak boleh berlayar dan tidak diizinkan berlayar (*uitklaring*) oleh Syahbandar tanpa Sijil Awak Kapal.
 - b. Seorang Awak Kapal tidak boleh melakukan dinas awak kapal tanpa disijilkan
5. Persyaratan Awak Kapal agar dapat disijilkan dalam Sijil Awak Kapal:
 - a. Telah membuat PKL dengan Pengusaha Kapal
 - b. Unsur telah mencapai paling sedikit 14 tahun dan bagi Perwira yang berijazah paling sedikit berumur 18 tahun.
 - c. Memiliki surat mutasi ke kapal tersebut
 - d. Memiliki surat bukti dari :
 - a) Buku pelaut
 - b) Bukti kesehatan (berlaku 1 tahun)
 - c) Surat pengujian mata dan telinga bagi awak kapal yang berdinast jaga
 - d) Surat izin (kuasa) dari Ayah atau wali bagi yang masih dibawah umur.

Buku pelaut gunanya untuk mencatat setiap naik atau turunnya Awak Kapal dari Kapal oleh Syahbandar ataupun oleh Nakhoda. Di dalam buku pelaut ini tidak boleh dicantumkan mengenai kondite dan upah dari awak kapal yang bersangkutan.

3. Mengakhiri Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Pekerjaan di laut sangat berbeda sekali dengan pekerjaan yang ada di darat, sehingga seorang pelaut kadang, menjadi sangat dan jenuh, atau karena urusan keluarganya atau mendapatkan upah yang lebih layak ditempat lain menginginkan untuk mengakhiri PKL dengan Perusahaan Kapal.



Gambar 5. Cara mengakhiri PKL

PKL dapat diakhiri dengan cara-cara:

1. Secara biasa
Secara biasa Artinya dalam mengakhiri PKL nya sesuai dengan apa yang tercantum dalam perjanjian. Misalnya:
 - a. PKL untuk satu perjalanan, berarti akan berakhir pada akhir pada pelabuhan yang dituju
 - b. PKL jangka waktu tertentu, berarti bahwa PKL pada akhir masa yang tercantum dalam tenggang, bulan dan tahun yang disebutkan dalam PKL dan ini umumnya dilaksanakan pada pelabuhan dimana PKL dan ini dibuat atau di pelabuhan Indonesia yang memiliki perhubungan yang baik. Atau dengan tanggungan Perusahaan Kapal Pelaut dikembalikan ke asal pelabuhan yang tertulis dalam PKL.
 - c. PKL dengan jangka waktu yang sembarang, mengakhiri PKL ini dengan memberikan tenggang waktu 3 x 24 jam sebelum mengakhiri PKLnya.
1. Secara luar biasa
Secara Luar Biasa Disebutkan luar biasa sebab tidak tercantum dalam PKL, tetapi dibenarkan oleh undang-undang, Pembatalan ini terbagi dua, yaitu :
 - a. Pembatalan yang sah
 - a) Pembatalan PKL dimana dari kedua belah pihak menyetujui
 - b) Pembatalan PKL dimana pihak yang memutuskan ikatan, memberikan ganti kerugian pada pihak yang lain.
 - c) Pembatalan PKL atas dasar "ALASAN MENDESAK"
Artinya apabila dari salah satu pihak dirasakan tidak ada manfaatnya melanjutkan hubungan kerja :
 - a. Dari pihak Pengusaha Kapal :
 - Penghinaan atau penganiayaan secara kasar dari awak kapal.
 - Tidak datang ke kapal setelah menandatangani PKL.
 - Tidak cakap untuk bekerja di kapal sesuai dengan apa yang telah disanggupi
 - Melakukan tindakan kriminal diatas kapal atau tersangkut perkara

pidana

- b. "Alasan mendesak" dilihat dari pihak Buruh :
 - Tempat tinggal dan makanan di kapal tidak layak
 - Pengusaha menggunakan kapalnya untuk tindakan kriminal Perintah berlayar untuk ke pelabuhan musuh
 - Kapal berlayar menyimpang dari apa yang tercantum dalam PKL.
- c. Atas dasar "ALASAN PENTING" Pembatalan dengan alasan penting ini, umumnya Pengadilan turut campur, dan biasanya Hakim dapat memutuskan secara adil. Alasan penting ini dapat berarti :
 - Alasan-alasan mendesak seperti tersebut diatas yang tidak segera dilaksanakan
 - Alasan-alasan sepihak yang umumnya tidak terpenuhi hak-hak atau alasan yang sangat pribadi
 - Alasan memperoleh jaminan sosial yang lebih baik ditempat lain, dalam hal ini sering pelaut harus mencari penggantinya.
- d) Si buruh meninggal dunia.

b. Pembatalan yang tidak sah

- a) Semua pembatalan perjanjian sepihak, yang tidak termasuk dan tidak tergolong seperti yang disebutkan dalam contoh-contoh diatas.
- b) Akibat dari pembatalan yang tidak sah bagi seseorang awak kapal dapat mengakibatkan :
 - Kehilangan upahnya dan juga hak-hak yang dimiliki oleh pelaut
 - Ditahan buku pelautnya oleh yang berwajib
 - Apabila pembatalan dilakukan dengan cara meninggalkan dinas, melarikan diri, atau desersi dapat dituntut atas pelanggaran pidana.

2.6.3 Surat Keterangan Berhenti (Certificate of Discharged)

Pada akhir ikatan kerja, Pengusaha Kapal wajib memberikan surat keterangan kepada awak kapal apabila diminta, dimana isi surat tersebut adalah:

- a. Nama dan tanggal lahir Awak Kapal
- b. Macam pekerjaan yang telah dijabat
- c. Lamanya masa kerja, tanggal mulai dan tanggal berhenti
- d. Tanda tangan dari masing-masing pihak yang bersangkutan dengan surat ini
- e. Bukti diri dari awak kapal
- f. Konduite
- g. Alasan pemberhentian

Surat keterangan berhenti ini sangat penting bagi awak kapal dalam hal :

- a. Mencari pekerjaan baru mesti menunjukkan ketidakterikatan pada instansi lain
- b. Menunjukkan jabatan apa yang telah dilakukan
- c. Konduite ditempat kerja sebelumnya

- d. Jaminan sosial yang telah pernah didapat
- e. Masa dinas yang telah dilaksanakan

1.1.4 Kesejahteraan Awak Kapal

1. Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi.
2. Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu.
3. Jam kerja melebihi dari ketentuan sebagaimana dimaksud dan dipekerjakan pada hari-hari libur dihitung lembur.
4. Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2, salah satu diantaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat.
5. Pelaksanaan tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan termasuk latihan-latihan di kapal atau untuk memberikan pertolongan dalam bahaya sesuai peraturan keselamatan pelayaran, tidak dihitung lembur. Pelaut muda atau pelaut yang berumur antara 16 tahun sampai dengan 18 tahun dan dipekerjakan sebagai apapun di atas kapal, tidak diperbolehkan untuk; dipekerjakan melebihi 8 jam sehari dan 40 jam seminggu; dipekerjakan pada waktu istirahat; kecuali dalam hal-hal tertentu.
6. Upah minimum bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab dibidang ketenagakerjaan, berdasarkan ketentuan upah minimum tenaga kerja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
7. Upah lembur per jam dihitung dengan = Upah minimum / 190 x 1,25.
8. Hari libur yang dibayar dihitung untuk setiap bulan 4 (empat) hari kerja, yang besarnya setiap hari 1/30 (sepertiga puluh) dari gaji minimum bulanan.
9. Setiap awak kapal berhak mendapat cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 (dua puluh) hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 (satu) tahun bekerja.
10. Atas permintaan pengusaha angkutan di perairan, awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya.
11. Pengusaha angkutan di perairan wajib menyediakan makanan dan alat-alat pelayanan dalam jumlah yang cukup dan layak untuk setiap pelayaran bagi setiap awak kapal di atas kapal.
12. Makanan harus memenuhi jumlah, ragam serta nilai gizi dengan jumlah minimum 3.600 kalori per hari yang diperlukan awak kapal untuk tetap sehat dalam melakukan tugas-tugasnya di kapal.

13. Air tawar harus tetap tersedia di kapal dengan jumlah yang cukup dan memenuhi standar kesehatan.
14. Alat-alat pelayanan seperti peralatan dapur dan atau peralatan memasak, serta perlengkapan ruang makan, harus tersedia dalam jumlah yang cukup dan baik.
15. Awak kapal yang habis masa kontrak kerjanya harus dikembalikan ke tempat domisilinya atau ke pelabuhan di tempat perjanjian kerja laut ditandatangani. Jika awak kapal memutuskan hubungan kerja atas kehendak sendiri, pengusaha angkutan di perairan dibebaskan dari kewajiban pembiayaan untuk pemulangan yang bersangkutan.
16. Apabila masa kontrak dari awak kapal habis masa berlakunya pada saat kapal dalam pelayaran, awak kapal yang bersangkutan diwajibkan meneruskan pelayaran sampai di pelabuhan pertama yang disinggahi dengan mendapat imbalan upah dan kesejahteraan sejumlah hari kelebihan dari masa kontrak.
17. Biaya-biaya merupakan tanggungan pengusaha angkutan di perairan, yang meliputi biaya-biaya pemulangan, penginapan dan makanan sejak diturunkan dari kapal sampai tiba di tempat domisilinya.
18. Apabila terjadi pemutusan hubungan kerja oleh pengusaha angkutan di perairan karena kapal musnah atau tenggelam, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar pesangon kepada awak kapal yang bersangkutan sebesar 2 (dua) kali penghasilan bulan terakhir dan hak lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
19. Apabila terjadi pemutusan hubungan kerja oleh pengusaha angkutan di perairan karena kapal dianggurkan, atau dijual, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar pesangon kepada awak kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
20. Pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cedera selama berada di atas kapal.
21. Awak kapal yang sakit atau cedera akibat kecelakaan sehingga tidak dapat bekerja atau harus dirawat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan juga wajib membayar gaji penuh jika awak kapal tetap berada atau dirawat di kapal.
22. Jika awak kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus diturunkan dari kapal untuk perawatan di darat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan, juga wajib membayar sebesar 100% dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan pertama dan sebesar 80% dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan berikutnya, sampai yang bersangkutan sembuh sesuai surat keterangan petugas medis, dengan ketentuan tidak lebih dari 6 (enam) bulan untuk yang sakit dan tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan untuk yang cedera akibat kecelakaan.
23. Bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, selain biaya perawatan dan pengobatan, pengusaha angkutan di perairan juga menanggung biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya.
24. Jika awak kapal setelah dirawat akibat kecelakaan kerja, menderita cacat

- tetap yang mempengaruhi kemampuan kerja, besarnya santunan ditentukan cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja hilang 100%, besarnya santunan minimal Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah);
25. Cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja berkurang, besarnya santunan ditetapkan sebesar persentase dari jumlah sebagaimana ditetapkan dalam huruf a, sebagai berikut:
 - a. Kehilangan satu lengan : 40 %
 - b. Kehilangan kedua lengan : 100 %
 - c. Kehilangan satu telapak tangan : 30 %
 - d. Kehilangan kedua telapak tangan : 80 %
 - e. Kehilangan satu kaki dari paha : 40 %
 - f. Kehilangan kedua kaki dari paha : 100 %
 - g. Kehilangan satu telapak kaki : 30 %
 - h. kehilangan kedua telapak kaki : 80 %
 - i. kehilangan satu mata : 30 %
 - j. kehilangan kedua mata : 100 %
 - k. kehilangan pendengaran satu telinga : 15 %
 - l. kehilangan pendengaran kedua telinga : 40 %
 26. Jika awak kapal kehilangan beberapa anggota badan, besarnya santunan ditentukan dengan menjumlahkan besarnya persentase, dengan ketentuan tidak melebihi jumlah.
 27. Jika awak kapal meninggal dunia di atas kapal, pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan penguburan jenasahnya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga ybs apabila memungkinkan.
 28. Jika awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar santunan:
 - a. Untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah);
 - b. Untuk meninggal akibat kecelakaan kerja besarnya santunan minimal Rp150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah).
 29. Akomodasi awak kapal di atas kapal harus memenuhi persyaratan keamanan dan kesejahteraan awak kapal. Penempatan, tata susunan dan pengaturan serta hubungan dengan ruangan lain dari akomodasi awak kapal harus menjamin keselamatan awak kapal yang cukup, perlindungan terhadap cuaca dan air laut, dan disekat dari panas dan dingin serta kebisingan dari ruangan-ruangan mesin dan ruangan-ruangan lainnya, serta tidak ada pintu-pintu langsung ke kamar tidur dari ruangan muatan, ruangan mesin atau dari ruangan dapur dan ruangan-ruangan penyimpanan. Bagian dari sekat, harus memisahkan ruangan-ruangan dari kamar tidur dan sekat luar harus dibuat dari baja atau bahan sejenis yang diakui dan harus kedap air dan kedap gas.
 30. Semua kamar tidur harus terletak lebih tinggi dari garis muat di lambung kapal. Ketentuan dapat dikecualikan bagi kapal-kapal tertentu atau kapal-kapal penumpang tertentu.
 31. Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus dilengkapi dengan pencegah masuknya serangga melalui pintu-pintu, jendela-jendela dan lubang-lubang ke dalam ruangan.
 32. Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus tetap dirawat dan dijaga dalam keadaan bersih dan baik dan tidak boleh diisi dan digunakan untuk menyimpan barang-barang lainnya.
 33. Ketentuan luas lantai ruang tidur untuk setiap awak kapal adalah:
 - a. paling sedikit 2.00 m² untuk kapal-kapal < 500 GT;
 - b. paling sedikit 2.35 m² untuk kapal-kapal dengan > 500 GT;
 - c. paling sedikit 2.78 m² untuk kapal-kapal dengan > 3.000 GT.
 34. Setiap perwira harus mempunyai satu kamar tidur untuk sendiri, sedangkan untuk rating satu kamar tidur untuk 2 (dua) orang, kecuali di kapal-kapal penumpang.
 35. Untuk kamar tidur rating di kapal-kapal penumpang yang satu kamar tidur terdapat 4 (empat) tempat tidur, maka luas lantai per orang minimal 2,22 m². Luas lantai sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), termasuk luas lantai untuk menempatkan tempat tidur, meja, lemari, laci tempat menyimpan dan kursi. Bagi setiap awak kapal harus disediakan sebuah tempat tidur yang layak yang tidak boleh diletakkan rapat satu sama lain.
 36. Ukuran setiap tempat tidur minimal 180 x 68 cm dan bahan tempat tidur harus menggunakan bahan standar yang diakui. Tinggi langit-langit kamar tidur minimal 190 cm dari lantai.
 37. Jika suatu kamar tidur dilengkapi dengan tempat tidur bertingkat, tempat tidur terbawah tingginya minimal 30 cm dari lantai, dan tempat tidur atas, di pertengahan tinggi antara tempat tidur bawah dan sisi bawah langit-langit. Semua kamar tidur yang telah dilengkapi dengan tempat tidur, lemari, laci tempat menyimpan, meja dan kursi, harus mempunyai kenyamanan yang layak.
 38. Setiap kapal harus dilengkapi dengan ruang makan, baik untuk perwira maupun rating yang dilengkapi dengan pantri, meja dan kursi makan yang layak.
 39. Setiap kapal harus dilengkapi ruangan atau ruangan-ruangan untuk bersantai bagi awak kapal jika tidak sedang bertugas, yang cukup luas disesuaikan dengan ukuran kapal dan jumlah awak kapal.
 40. Setiap kapal dengan ukuran > 3000 GT harus mempunyai ruangan rekreasi yang terpisah dari ruang makan untuk perwira dan rating, yang baik letaknya dan dilengkapi dengan peralatan dan perabotan yang cukup untuk fasilitas rekreasi.
 41. Ruangan untuk bersantai dan rekreasi di tempat yang terbuka, harus dilengkapi dengan atap tenda tetap pencegah sinar matahari.
 42. Setiap kapal harus dilengkapi dengan fasilitas sanitasi yang cukup dan layak bagi seluruh awak kapal.
 43. Setiap kapal dengan jumlah awak kapal 15 (lima belas) orang atau lebih harus dilengkapi dengan ruang perawatan kesehatan yang layak dan memiliki kamar mandi dan toilet tersendiri.
 44. Bagi kapal-kapal dengan ukuran 500 GT atau lebih, harus menyediakan akomodasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 32 dan Pasal 33, untuk para taruna/calon perwira sebagai awak kapal yang melakukan praktek berlayar.



BAB III

SERTIFIKAT DAN DOKUMEN KAPAL

Agar sebuah kapal itu dapat disebutkan laik laut dan juga bebas berlayar sesuai dengan rencana tujuan, dalam ataupun luar negeri, maka dibutuhkan surat-surat kapal. Surat-surat penting di kapal diantaranya:

1. Sertifikat Kapal (*Ships Certificate*)
2. Dokumen Kapal
3. Dokumen Muatan

1.1 Sertifikat Kapal (*Ships Certificate*)

Sertifikat kapal adalah surat-surat penting di kapal, untuk menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan peraturan atau perundang-undangan yang berlaku. Untuk memperoleh sertifikat kapal tersebut, dibutuhkan pengujian-pengujian dimana persyaratan minimal yang diperlukan harus dipenuhi.

Ketentuan-ketentuan dan persyaratan itu dapat dilihat dan diketahui dari :

- a. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang perkapalan.
- b. Perjanjian Garis Muat Internasional 1966.
- c. Perjanjian Pencemaran Laut Internasional 1973.
- d. Perjanjian Keselamatan di Laut Internasional (SOLAS-1974).

Ketentuan dan persyaratan dari peraturan-peraturan ini berlaku bagi semua kapal laut dan kapal sungai yang berlayar ke laut, terkecuali untuk:

- a. Kapal-kapal perang
- b. Kapal-kapal negara
- c. Kapal dalam pelayaran percobaan
- d. Kapal layar < 500 GT

Kegunaan dari diadakan peraturan-peraturan dan aturan-aturan adalah:

- a. Dapat mengambil tindakan-tindakan dalam meningkatkan keselamatan kapal, penumpang dan muatannya.
- b. Mempermudah segi pengawasan dari pihak Pemerintah, apakah ketentuan-ketentuan dan persyaratan dalam peraturan-peraturan telah dilaksanakan sebaik-baiknya.

Dalam aturan ini terdapat berbagai ketentuan umum antara lain mengenai:

- a. Alat-alat penolong
 - b. Perlengkapan kapal
 - c. Awak Kapal
 - d. Susunan telegraf radio
 - e. Muatan
 - f. Tindakan-tindakan keselamatan
- Macam-macam sertifikat kapal:

a. Sertifikat Keselamatan Kapal

Setiap kapal yang pergi ke laut harus dilengkapi dengan sertifikat ini, yang dikeluarkan oleh Pengawasan Keselamatan Kapal-kapal (P.K.K.) dimana biro klasifikasi banyak menumpu di dalam memenuhi pengujian-pengujiannya.

Persyaratan pengujian yang harus dipenuhi mencakup:

- a) Pengujian penataan jangkarnya
- b) Pengujian badan kapalnya.
- c) Pengujian perlengkapan kapalnya
- d) Pengujian sarana laut pemadam kebakarannya
- e) Pengujian mesin kapal
- f) Pengujian penataan lensa
- g) Pengujian penataan kemudi

Masa Berlakunya Sertifikat Keselamatan Kapal:

- a) Untuk masa yang tidak ditentukan, bagi kapal yang terdaftar pada salah satu Biro Klasifikasi yang diakui. Jadi berlaku selama kapal tersebut memegang "Kelas-nya"
- b) Bagi kapal-kapal yang lainnya. Masa berlakunya paling lama 1 (satu) tahun.

Sertifikat keselamatan Kapal ini dapat tidak berlaku lagi apabila:

- a) Kapal berubah "Kelas-nya"
- b) Jangka waktu yang diberikan sudah habis
- c) Kapal mengalami perubahan-perubahan penting dari bangunan kapalnya
- d) Kapal berganti nama.

Sertifikat Keselamatan Kapal dapat pula dicabut apabila:

- a) Tidak memberikan keterangan yang dikehendaki oleh pengawasan keselamatan kapal-kapal.
- b) Kapal mendapatkan kerusakan atau kandas
- c) Kapal dimatikan (*opgelogd*) atau dicabut dari pelayaran (dicurat)
- d) Kapal tidak lagi memenuhi syarat-syarat menurut ordonasi kapal-kapal.

Sesuai dengan apa yang disebutkan dalam peraturan kapal-kapal, ditentukan :

- a) Tiap kapal yang berlayar ke perairan luar harus dilengkapi sertifikat kesempurnaan yang berlaku, yang diberikan oleh atau atas nama DJPL.
- b) Sertifikat Keselamatan Kapal diberikan jika telah memenuhi pengujian-pengujian dan syarat-syarat keselamatan dan ketentuan-ketentuan khusus yang ditetapkan dengan atau berdasarkan Peraturan Pemerintah, sertifikat ini dikeluarkan untuk daerah pelayaran tertentu, diluar mana kapal itu boleh berlayar; kecuali dalam hal-hal khusus dengan perizinan dari atau atas nama DJPL.

a. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang

Sertifikat ini untuk kapal penumpang dalam pelayaran Internasional yang mengeluarkan sertifikat keselamatan ini adalah DJPL atau atas namanya dan diberikan oleh Pengawasan Keselamatan Kapal-kapal (PKK) setelah memenuhi beberapa persyaratan :

- a) Memiliki Sertifikat kesempurnaan yang masih berlaku
- b) Memenuhi persyaratan pengujian sebagai berikut:
 - Pengujian Badan Kapal
 - Pengujian Mesin Kapal
 - Pengujian pembagian ruang-ruang kedap air
 - Pengujian banyaknya alat-alat penolong
 - Pengujian atas Radio Telegraphnya

Masa berlaku Sertifikat Keselamatan Kapal penumpang ini paling lama 1 (satu) tahun. Sesuai dengan yang disebutkan dalam Peraturan Pemerintah diantaranya ditentukan oleh:

- a) Tanpa mengurangi persyaratan yang ada, setiap kapal penumpang yang digerakan dengan tenaga mesin, jika digunakan dalam pelayaran internasional harus dilengkapi dengan sertifikat keselamatan yang berlaku, yang dikeluarkan oleh atas nama DJPL, kecuali kapal-kapal yang berukuran < 175 GT dan dalam pelayaran itu jaraknya tidak lebih dari 30 mil dari daratan yang terdekat dalam daerah yang ditentukan dengan Peraturan Pemerintah.
- b) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang diberikan, jika kapal telah memenuhi syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang ditentukan dengan berdasarkan peraturan pemerintah.

b. Sertifikat Keselamatan Radio

Sertifikat ini berlaku bagi kapal barang yang dilengkapi dengan radio telegraphy. Sertifikat ini diberikan Pengawasan Keselamatan Kapal-kapal (PKK) apabila pesawat radio telegraphy-nya telah memenuhi persyaratan. Sertifikat ini

diwajibkan untuk setiap kapal yang menurut undang-undang harus dilengkapi dengan radio Telegraphy. Sertifikat ini berlakunya hanya 1(satu) tahun.

c. Sertifikat Garis Muat

Sertifikat ini berlaku untuk semua kapal yang menunjukkan lambung timbul minimalnya, yang harus dimiliki kapal dalam berbagai keadaan dan berbagai musim, dengan garis-garis geladak dan merkah-merkah lambung timbul yang dipandang sesuai sertifikat itu.

Ketentuan itu tidak berlaku bagi kapal keruk dalam daerah kerjanya, juga tidak untuk kapal dalam keadaan mana oleh Menteri Perhubungan dengan mengingat jenis kapal, tata susunan atau penggunaannya, hal demikian dianggap perlu dan izinnnya, tetapi tidak sejauh menyangkut kapal-kapal yang berukuran 424,5 m³ atau lebih isi kotor, hanya jika digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional.

Sertifikat garis muat ini diberikan oleh PKK atas permohonan tertulis yang dilampiri dengan gambar kapal, perhitungan lambung timbul oleh Biro Klasifikasi yang sah dan surat ukuran kapal.

Sertifikat ini berlaku untuk masa yang ditentukan tidak melebihi dari lima tahun. Dalam sertifikat ditentukan sampai mana kapal itu boleh dimuati dan berapa daya apung cadangannya.

Daya apung cadangan ini tidak hanya terdapat dalam sertifikatnya, tetapi juga dinyatakan dengan markah-markah pada sisi luar dari kapal. Besarnya daya apung tersebut telah disesuaikan menurut keadaan laut dan musimnya (Merkah Plimsol = Plimsol Mark).

d. Sertifikat Muatan Kayu

Sertifikat Muatan Kayu ini diperlukan bagi kapal-kapal yang akan memuat kayu lebih dari 5 kali dari daya angkutnya. Sertifikat ini diberikan oleh PKK setelah kapal memenuhi persyaratan bagi kapal muatan kayu tersebut diatas, Sertifikat ini berlaku paling lama 5 tahun.

Persyaratan untuk ini adalah setelah memenuhi pengujian-pengujian sebagai berikut:

- a) Pengujian kekuatan dan bangunan kapal
- b) Pengujian perkakas dan peralatan lashing diatas kapal
- c) Pengujian keselamatan Awak Kapal dimuati muatan kayu di geladak
- d) Pengujian keseimbangan kapal
- e) Pengujian bagi peralatan pengemudi tidak terganggu.

Pengurangan lambung timbul dapat diizinkan bagi kapal-kapal yang memuat kayu sebagai muatan geladak. Untuk itu merkah-merkah khusus harus dinyatakan pula.

Selanjutnya ada persyaratan tambahan, apabila ruangan pada geladak lambung bebas harus terisi penuh dengan muatan kayu, paling sedikit setinggi bangunan anjungan, sehingga tidak akan menghalangi pengamatan kapal.

e. Sertifikat penumpang

Sertifikat ini berlaku bagi setiap kapal yang mengangkut lebih dari 12 orang penumpang, dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan lain, baik pelabuhan di Indonesia maupun pelabuhan asing, membuat pelayaran Internasional (*International Voyage*).

Yang dimaksud penumpang disini adalah mereka yang disebutkan penumpang dengan ketentuan-ketentuan umurnya telah mencapai 1 tahun.

Pelayaran Internasional (*International Voyage*) adalah sesuatu pelayaran dari sebuah negara yang mengakui SOLAS 1974 kepada negara lain yang juga mengakui SOLAS atau ke negara bukan anggota SOLAS dengan maksud untuk perdamaian.

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi untuk mendapatkan sertifikat adalah:

- a) Sertifikat kesempurnaannya masih berlaku
- b) Sertifikat keselamatannya masih berlaku
- c) Sertifikat lambung timbulnya masih berlaku
- d) Tempat-tempat yang menyangkut keselamatan penumpang memenuhi persyaratan, misalnya :
 - Tangga akomodasi (*accomodation ladder*)
 - Jumlah dari baju berenang dengan lebih 5 untuk anak-anak
 - Cadangan air tawar
 - Tempat akomodasi penumpang
 - Alat-alat penolong seperti sekoci penolong, alat-alat apung dan yang lain jumlahnya harus memenuhi minimal syarat yang ditentukan.

Sertifikat Penumpang tidak berlaku lagi apabila :

- a) Karena masa berlakunya telah berakhir
- b) Jika ada perubahan bangunan (konstruksi), misalnya perombakan
- c) Apabila nama kapal diganti/dirubah
- d) Apabila kapal dijual dan berganti bendera kebangsaannya (kewarganegaraanya).

f. Sertifikat Pembebasan

Sertifikat ini diberikan oleh PKK kepada kapal-kapal yang mendapatkan beberapa pembebasan terhadap ketentuan-ketentuan dari Perjanjian Keselamatan Internasional 1974 apabila pelayaran internasional.

Beberapa pembebasan tersebut menyangkut tentang bangunan kapal,

alat-alat penolong maupun radio telegraphynya. Sertifikat ini tertulis didalamnya, dan pelayarannya tercantum dalam sertifikat ini dimana masa berlakunya paling lama hanya 1 tahun. Sertifikat ini akan berlaku lagi, bersamaan dengan tidak berlakunya sertifikat-sertifikat keselamatan dan sertifikat keselamatan radio, dimana merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

g. Memorandum

Memorandum ini dibuat oleh PPK Memorandum ini wajib disimpan di kapal dan siap diperlihatkan apabila diminta oleh pejabat yang berwenang.

Memorandum mengenai kapal antara lain:

- a) Ukuran pokok kapal
- b) Sertifikat yang telah diberikan
- c) Bangunan dan pembagian tempat-tempat kedap air
- d) Penyimpanan air ke jangkar dan rantai-rantainya.
- e) Awak kapal yang berijasah dan yang tidak berijasah
- f) Ruangan-ruangan penumpang
- g) Alat-alat penolong
- h) Mesin kapal dan motornya.

1.2 Dokumen Kapal

Surat-surat penting di kapal yang harus juga diperlihatkan adalah dokumen kapal. Dokumen kapal adalah surat-surat yang harus ada di kapal, dimana tanpa pengujian-pengujian khusus terhadap kapal.

Adapun yang mengatur adanya dokumen ini dapat dilihat dari:

- a. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)
- b. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPER)
- c. Ordonansi Karantina 1938
- d. Peraturan-peraturan dan ketetapan-ketetapan dari Pemerintah RI atau dari Kementerian Perhubungan.

e. Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan.

Dokumen ini untuk setiap jenis kapal tidak mutlak harus sama, akan tetapi sangat tergantung dari beberapa faktor, antara lain:

- a. Sifat pelayarannya
- b. Gross Tonnage (GT) kapal
- c. Macam kapal atau type kapal
- d. Pemilik kapal pengoperasiannya
- e. Kewarganegaraan kapal dan sebagainya.

Macam-macam Dokumen Kapal yang dikenal antara lain:

1. Gross Akte

Adalah sebuah dokumen yang menunjukkan siapakah yang memiliki kapal

itu. Di kapal tidak akan didapat dokumen ini, sebab pemiliklah yang menyimpannya. Dengan dokumen ini pemilik kapal dapat dengan leluasa untuk mengusahakan kapalnya apakah dioperasikan sendiri, disewa atau dioperasikan oleh Perusahaan Pelayaran.

2. Surat Laut (*Ship's Registry*)

Surat laut adalah piagam kewarganegaraan kapal, dan diwajibkan bagi kapal 175 GT atau lebih, terkecuali :

- a. Kapal negara untuk dinas umum
- b. Kapal nelayan
- c. Kapal pesiar

Surat laut ini diberikan oleh pemerintah RI yang ditandatangani oleh Kepala Negara atau atas nama Menteri Perhubungan. Kapal-kapal yang memiliki Surat Laut RI diberikan hak-hak menggunakan bendera merah putih dan diperlukan sebagai warga negera RI.

Di samping Surat Laut yang tersebut diatas dikenal juga:

- a. Surat Laut sementara
Surat laut sementara diberikan kepada kapal-kapal yang telah didaftarkan, dan dalam proses pengurusan Surat Laut aslinya.
- b. Surat Pas Kapal
Surat pas kapal diberikan oleh Menteri Perhubungan atau atas nama DJPL, untuk kapal-kapal yang mempunyai isi kotor 7 GT s/d 175 GT.
- c. Surat Pas Kecil
Surat pas kecil diberikan oleh DJPL atau atas namanya Kaditkapel I Syahbandar setempat.

Isi dari Surat Laut :

Surat Laut Indonesia tertulis dalam dua bahasa, satu halaman dalam bahasa Indonesia, dan halaman yang lain berbahasa Inggris. Isinya antara lain:

- a. Nama Kapal, Nama Pemiliknya dan nama Nakhoda yang membawa saat itu.
- b. Isi bersih dan kotor menurut surat ukurnya.
- c. Keterangan menurut surat pendaftaran kapal
- d. Nama panggilan kapal menurut buku isyarat Internasional
- e. Suatu perintah kepada semua pejabat dan pegawai pemerintah dan permintaan kepada setiap orang yang bersangkutan, untuk menerima Nakhoda, kapal dan muatannya secara baik dan memperlakukannya sesuai Undang-undang.

Surat laut ini dapat tidak berlaku atau gugur apabila :

- a. Kapalnya dirucat
- b. Kapalnya tenggelam atau dianggap hilang

- c. Dirampas musuh atau oleh bajak laut
- d. Kapal nya digunakan untuk membajak
- e. Diberikan tanda kebangsaan lain kepada kapal dan Nakhoda
- f. Nama kapal diganti

3. Surat Ukur

Surat ukur kapal ini merupakan keterangan dari P.K.K. bagian pengukur kapal, yang memberikan data-data ukuran kapal. Isi dari surat ukuran adalah :

- a. Nama kapal
- b. Tempat asal kapal
- c. Banyaknya geladak, tiang kapal, dasar berganda dan tanki tolak bara (ballast)
- d. Ukuran-ukuran pokok kapal panjang, lebar dan dalam.
- e. Rincian isi kotor dan isi bersih kapal dalam meter kubik (m³) dan register (ton)
- f. Pengurangan guna mendapatkan isi bersih.

Cara Pengukuran kapal :

- a. Isi kotor (*gross tonage*)
 - Besarnya isi kapal dibawah geladak ukur (*tonnage deck*)
 - Besarnya isi kapal antara geladak ukur dan geladak ketiga
 - Besarnya isi ruangan tetap di geladak atas yang dapat ditutup rapat.
- b. Isi bersih (*net tonnage*)

Isi bersih = isi kotor dikurangi dengan :

- Isi ruang mesin, ketel uap, terowongan, baling-baling
- Semua ruangan dipakai awak kapal
- Ruang Nakhoda, kamar peta, kamar radlo
- Gudang-gudang (*store*) ceruk rantai, rumah mesin kemudi.

Dilihat dari segi operasional kapal, isi bersih merupakan perhitungan yang sangat penting dalam membangun kapal, hal ini bertujuan untuk mendapatkan daya muat sebesar-besarnya sehingga isi bersih sekecil mungkin. Pada umumnya bea pelabuhan, bea terusan dan bea pandu.

4. Buku Harian Kapal

Buku harian kapal disebut juga sebagai jurnal kapal atau buku journal dan log book, Di Indonesia oleh PP. No. 51/2002, mengatakan bahwa bagi kapal-kapal dengan dengan 100 GT dan 200 DK atau lebih harus menyelenggarakan Buku Harian Kapal. Dalam hal ini Nakhoda, bertanggung jawab atas penyelenggaraan diatas kapal.

Nakhoda dalam menyelenggarakan Buku Harian tersebut termasuk :

- a. Buku Harian Dek mesin/radio
- b. Buku jaga (*watch log*) saat di laut maupun di pelabuhan
- c. Jurnal pengukuran waktu
- d. Jurnal pedoman (*azimuth*)
- e. Jurnal olah gerak (*manouver book*) dan sebagainya.

Manfaat atau kegunaan penyelenggaraan Buku Harian Kapal adalah :

- a. Sebagai buku pertanggungjawaban kapal terhadap pihak III
- b. Sebagai bukti otentik setiap tindakan dan setiap kejadian diatas kapal untuk hakim.
- c. Mempermudah segi kontrol dari pihak-pihak yang bersangkutan dengan kapal, apakah semua aturan-aturan mengenai keselamatan telah dilaksanakan.

Mengingat pentingnya manfaat dari Buku Harian Kapal ini, dan kemurnian data-data otentik dari setiap kejadian diatas kapal, maka pengisian dari Buku Harian Kapal ini harus dilaksanakan setiap hari. Meskipun tidak disebutkan dalam undang-undang.

- a. Susunan ini Buku Harian Kapal dek
Buku harian kapal yang umumnya diselenggarakan diatas kapal, mempunyai bentuk tergantung dari perusahaan pelayarannya. Syahbandar juga menyediakan Buku Harian Kapal tersebut bagi kapal-kapal yang membutuhkannya. Namun isi dari setiap buku harus memenuhi setiap ketentuan perundang-undang yang berlaku.

Isi dari buku harian ini berturut-turut halamannya sebagai berikut :

- a) Halaman I : Nama kapal, pemilik kapal dan Nakhoda, tanggal mulai dan berakhirnya pelayaran.
- a) Halaman II : Dasar hukum penyelenggaraan dan pengisian buku harian kapal.
- b) Halaman III : Petunjuk halaman, antara lain mengenai:
 - Kelahiran dan kematian diatas kapal
 - Hukuman-hukuman dan tindakan-tindakan yang diambil
 - Reparasi dan pengedokan
 - Pemeriksaan alat-alat penolong
 - Pemeriksaan alat-alat bongkar muat
- c) Halaman IV : Sarat kapal bertolak dan saat tiba dan kedudukan Merkah Lambung Timbul.
- d) Halaman V : Catatan mutasi awak kapal, sign on, sign off, desersi ataupun promosi kenaikan pangkat.
- e) Halaman VI : Banyaknya pekerjaan-pekerjaan muatan atau buruh ketok yang ikut dan pelabuhan asal dan pelabuhan turunnya.
- f) Halaman VII : Latihan sekoci dan perlengkapannya dan latihan pemadam kebakaran.
- a. Hal-hal yang harus diisikan didalam buku harian kapal

Menurut KUHD yang harus dicatat didalam buku harian kapal adalah :

- a) Nasehat Nakhoda Dewan Kapal kepada Nakhoda
 - Alasan Nakhoda atas penolakan untuk memberikan izin kepada awak kapal untuk meninggalkan kapal,
 - Setiap macam kejahatan yang terjadi diatas kapal dan tindakan-tindakan yang diambil
 - Tindakan-tindakan yang diambil oleh Nakhoda terhadap seseorang penumpang, misalnya ada yang gila ataupun kelainan yang lain.
- b) Keharusan menurut Peraturan Perkapalan yang mesti dicatat adalah:
 - Saat-saat membuka dan menutup pintu-pintu kedap air, lubang-lubang lalu orang (*manhole*) atau lubang-lubang yang lain.
 - Latihan-latihan sekoci atau kebakaran dan alasan-alasan mengapa latihan dibatalkan.
 - Alasan mengapa Nakhoda tidak memberi pertolongan setelah menerima isyarat bahaya.
 - Sarat kapal saat bertolak ke laut.
 - Nama dari Nakhoda, para mualim dan masinis pada saat ada mutasi.
 - Waktu tempat, jarak dan arah dari adanya musibah yang terjadi di laut termasuk penjelasan secukupnya mengenai musibah yang diketahuinya.
- c) Keharusan yang dicatat menurut kebiasaan adalah :
 - Semua pekerjaan-pekerjaan penting yang telah dilaksanakan
 - Semua peristiwa-peristiwa yang mungkin timbul adanya tuntutan pada saat pelayaran.
 - Semua tindakan pencegahan dan segala yang telah dilakukan guna keselamatan kapal penumpang dan muatannya.
 - Kenyataan-kenyataan bahwa kapal telah diawaki dan dilengkapi dengan sempurna.
- b. Hal-hal yang sangat penting diperhatikan sebelum Menggunakan Buku Harian Kapal.

Setiap instansi ataupun perusahaan pelayaran dapat saja menyiapkan adanya buku harian kapal, tetapi menurut undang-undang yang harus menyelenggarakan dan bertanggung jawabkan adanya buku ini di kapal adalah Nakhoda yang bersangkutan.

Agar penggunaan buku harian kapal sah sebagai bukti-bukti dan pertanggungjawaban dalam massa yang kadang-kadang cukup lama, maka sebelum dipakai harus diperhatikan:

- Dibuat dari bahan yang bermutu tinggi
- Dijilid secara ahli dan kuat
- Isinya dari urutan halaman demi halaman harus memenuhi peraturan
- Penomoran secara teratur dan berurutan
- Telah diperiksa dan disahkan oleh syahbandar, ditandatangani oleh Syahbandar pada depan dan belakang halaman dan halaman demi telah diperiksa dan dicap/ditandatangani oleh pejabat yang ditunjuk oleh Syahbandar.

- Buku harian kapal seyogyanya diberikan sampul agar tidak kotor

Salah satu manfaat penyelenggaraan buku harian kapal adalah untuk mempermudah segi kontrol dari pihak penguasa. Sehingga pada saat-saat tertentu perlu diperiksa. Oleh peraturan ditetapkan :

- a. Apabila kapal singgah di pelabuhan darurat atau tiba ditempat tujuan yang terakhir, Nakhoda harus memperlihatkan buku-buku harian kapalnya pada syahbandar supaya diketahui (*exhibitum*) dan ditanda tangani olehnya, dalam waktu 48 jam setelah tiba.
- b. Setiap bulan (penanggalan) sekali, buku harian kapal jika memungkinkan harus di *exhibitum*.
- c. Apabila dalam waktu 3 bulan tidak dapat dipenuhi, maka Nakhoda wajib mengirimkan buku harian atau salinannya kepada syahbandar terdekat, sebelum bulan pada 6 bulan yang terakhir.
- d. Buku-buku harian kapal wajib diperlihatkan, jika syahbandar memandang perlu, paling sedikit harus meliputi jangka waktu 6 bulan yang terakhir.
- e. Nakhoda atas nama pengusaha kapal wajib memperlihatkan buku harian kapal kepada mereka yang berkepentingan jika diminta dan memberikan salinan buku-buku jaga, dengan membayar biaya.

5. Buku Harian Mesin

Nakhoda dari kapal yang digerakan oleh mesin/motor, dalam undang-undang juga harus menyelenggarakan Buku Harian Mesin. Persyaratan Buku Harian Mesin ini sama seperti penyelenggaraan Buku Harian Dek.

Hal-hal yang umumnya diharuskan dicatat adalah :

- a. Keadaan dan kerjanya mesin/motor, ketel dan pesawat bantu
- b. Pemeriksaan yang dilakukan oleh pejabat pengawas keselamatan kapal-kapal.
- c. Kerusakan-kerusakan yang terjadi di kamar mesin, pada motor/mesin ataupun pada pesawat bantu.
- d. Perbaikan-perbaikan dan penggunaan spare part
- e. Pamakaian bahan bakar, pelumas, laju kapal, slip dan sebagainya.

Susunan dan isi lajur-lajur/kolom-kolom pada Buku Harian Mesin disusun menurut kebutuhan dari pemilik kapalnya, asal sesuai dengan minimal yang ditentukan oleh ketentuan-ketentuan peraturan-peraturan antara lain:

- a. Halaman I Nama Kapal tersebut bertolak, tempat tujuan, tanggal dimulainya pelayaran, Nakhoda dan kapal kamar mesin nya.
- b. Halaman II Pasal-pasal dari undang-undang yang bersangkutan dengan penyelenggaraan buku harian mesin
- c. Halaman III Petunjuk halaman dengan pokok-pokok sbb :
 - Pemeriksaan-pemeriksaan oleh pejabat keselamatan pelayaran dan Biro klasifikasi
 - Kerusakan-kerusakan yang terjadi di mesin/motor dan pesawat bantu.
 - Kerusakan pada ketel dan perbaikan-perbaikan termasuk penggunaan spare

part.

6. Jurnal pelabuhan dan jurnal laut

Di beberapa perusahaan pelayaran, jurnal pelabuhan dan jurnal laut untuk mesin maupun untuk dek dijadikan satu, tetapi juga ada yang terpisah. Pada umumnya pengisian di pelabuhan secara terperinci mencatat :

- a. Perbaikan-perbaikan yang dilakukan dan penggunaan perlengkapannya.
- b. Kegiatan-kegiatan pada saat *docking*
- c. Kegiatan *shifting* (memindah) kapal
- d. Supply bahan bakar, store kapal, air tawar maupun air *ballast* (tolak bara).
- e. Pengetesan saluran-saluran lensa, saluran pemadam kebakaran dan peralatan lain.
- f. Kegiatan muat bongkar, keadaan cuaca, suhu hujan, kejadian/kegiatan pengamanan bongkar muat, dan hold cleaning dan sebagainya.
- g. Catatan suhu atau keadaan mutan pada saat memuat muatan berbahaya, misalnya batu bara, BBM, bahan-bahan kimia dan sebagainya. pada saat di laut, semua peristiwa selama 24 jam harus dibukukan sesuai pada lajur-lajur dan kolom-kolom yang tersedia dan disesuaikan waktu pada jam berikut :

00.00 - 04.00	Jaga larut malam
04.00 - 08.00	Jaga dini hari
08.00 - 12.00	Jaga pagi hari
12.00 - 16.00	Jaga siang hari
16.00 - 20.00	Jaga senja hari
20.00 - 24.00	Jaga malam hari.

Penyesuaian catatan buku harian kapal antara mesin dan dek penting sekali apakah di laut maupun di darat. Hal ini mengingat apabila ada tuntutan ganti rugi, atau ada pemeriksaan dari pejabat-pejabat pengawas keselamatan kapal. Dan tindakan-tindakan pencatatan dalam buku harian kapal yang saling bertentangan akan menimbulkan banyak kesulitan. Misalnya pada saat-saat tubrukan, kapal kandas, terjadi kebakaran diatas kapal atau kejadian-kejadian yang menyangkut kapal.

Untuk maksud tersebut diatas diberikan minimal data yang harus dicatat sebagai berikut :

- a. Apabila terjadi tubrukan
 - a) Catatan waktu berubah haluan/dan kecepatan
 - b) Haluan dan kecepatan yang dipergunakan sebelum terjadinya musibah
 - c) Baringan dan haluan yang diambil sebelum terjadi tubrukan
 - d) Saat terjadi tubrukan, dibagian mana dicatat waktunya dan tempatnya.
 - e) Tindakan pencegahan yang telah diambil, misalnya pemasangan

penerangan navigasi, atau sosok bendanya, isyarat bunyi ataupun isyarat cahaya yang diberikan dan juga isyarat yang perhatian yang telah dilakukan sekaligus olah gerak yang diambil.

- f) Catatan dan keterangan yang jelas menyangkut kapal lain, mengenai nama dan jenis kapal, pelabuhan pendaftaran dan kebangsaan kapal
 - g) Akibat yang ditimbulkan adanya tubrukan
 - h) Dicatat posisi, haluan-haluan dan perubahan haluan, jauh sebelum terjadi kandas.
 - i) Dalamnya air/perairan dan jenis dasar.
 - j) Saat diadakan pemeruman
 - k) Kecepatan dan arah arus
 - l) Bagian-bagian yang telah diambil
- b. Apabila terjadi kebakaran di kapal
 - a) Kapan dan dimana mula-mula api penyebab timbulnya kebakaran
 - b) Bagaimana proses menjalarnya
 - c) Tindakan-tindakan pengamanan yang telah diambil
 - d) Akibat yang ditimbulkan oleh api kebakaran karena api, asap, air zat pemadam ataupun panasnya.

7. Kisah Kapal (Keterangan Kapal)

Kisah kapal atau umum menyebutkan sebagai keterangan kapal adalah suatu akte/statement yang berisi laporan (pernyataan) mengenai peristiwa-peristiwa selama dalam pelayaran. Kisah kapal dapat dibedakan atas :

- a. Kisah kapal wajib yaitu laporan yang wajib dibuat oleh Nakhoda atau wakilnya untuk Syahbandar. Kisah kapal wajib ini dibuat apabila;
 - a) Kapalnya mendapat kerusakan apakah di geladak, di kamar mesin atau pada muatannya
 - b) Terjadi peristiwa luar biasa di kapal.
- b. Kisah kapal biasa (tidak wajib)
Yaitu laporan setelah tiba di pelabuhan, dibuat oleh Nakhoda untuk syahbandar apabila selama pelayaran tidak mendapat kerusakan atau tidak terjadi peristiwa luar biasa. Untuk akte ini ditentukan jangka waktunya.

Peristiwa ini termasuk apabila kapal mendapat cuaca buruk, tubrukan, kandas, menyerempet dasar laut, benturan keras pada kapal, ataupun peristiwa-peristiwa yang mengakibatkan cideranya pelayar di kapal.

Kisah kapal ini diperlukan setibanya di pelabuhan, atau apabila hal ini tidak dapat dilaksanakan Nakhoda wajib memuat terlebih dahulu kisah kapal sementara, dalam waktu 3 x 24 jam, disusul dengan kisah kapal yang lengkap dalam waktu 3 hari, dimana hari besar dan hari minggu tidak diperhitungkan. Kisah kapal dibuat berdasarkan pada buku harian kapal, dimana diberikan penjelasan dan tambahan-tambahan mengenai apa yang tercatat dalam buku harian kapal secara jelas.

Penyusunan kisah kapal ini harus ada persesuaian yang cukup dengan buku-buku harian yang ada. Kegunaan dari kisah kapal ini dapat sebagai bukti tersendiri apabila kapal tenggelam dimana buku harian hilang bersamanya. Kegunaan lain daripada kisah kapal adalah pada pengusaha kapalnya, untuk pengurusan ganti rugi pada asuransinya, Seorang Nakhoda yang lalai dalam pembuatan kisah kapal ini, dimana buku harian kapal ikut musnah dalam musibah di laut, akan sangat menyusahakan pengusaha kapal dan orang yang bersangkutan dengan kapal tersebut.

Demikian pentingnya data-data yang tertulis dalam buku harian kapal disamping obyektifitas juga segi otentisitasnya. Maka dari itu, dalam menyusun dan menyelenggarakan harus diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- a. Tidak membuat kotor buku harian kapal
- b. Merobek halaman
- c. Menambahkan halaman di dalam penyelenggaraan
- d. Melowongkan halaman
- e. Menghapus/merubah/membuat catatan tambahan dan catatan sampingan
- f. Mencatat tidak aktual seperti dikarang-karang untuk maksud ini mencatat buku harian kapal dilakukan pada setiap saat.

8. Dokumen Kapal Yang Lain

Yang disebut dokumen kapal lainnya antara lain:

- a. Bundel PKL awak kapal
- b. Buku passport awak kapal
- c. Buku kuning awak kapal
- d. Surat izin berlayar dari Syahbandar
- e. Buku sijil awak kapal/crew list dan passenger list
- f. Surat pendaftaran
- g. Izin trayek, dan sebagainya.

3.3 SOLAS (Safety of Life at Sea) 1974

Konferensi SOLAS di tahun 1974 diadakan di markas IMO di London sejak 21 Oktober hingga 1 November, dan dihadiri oleh 71 negara yang menghasilkan konvensi SOLAS 1974 yang formatnya berlaku hingga saat ini. Selain berisi tentang persyaratan keselamatan, SOLAS 1974 juga menetapkan prosedur penerimaan terhadap sebuah perubahan (amandemen) atau disebut the tacit acceptance. Prosedur ini dirancang untuk memberi kepastian bahwa perubahan terhadap konvensi dapat dilakukan dan diterima dalam jangka waktu yang ditentukan.

Prosedur acceptance menetapkan bahwa suatu amandemen akan mulai berlaku (*enter into force*) pada tanggal tertentu, kecuali dalam kurun waktu sebelum *enter into force*, ada penolakan dari sejumlah tertentu negara anggota.

Konvensi SOLAS sendiri, walau diadopsi pada 1 November 1974, namun baru diberlakukan (*enter into force*) pada 25 Mei 1980.

Dengan adanya pemberlakuan prosedur acceptance di atas, IMO dapat bekerja secara sistematis membahas usulan perbaikan konvensi sesuai perkembangan industri pelayaran. Itulah mengapa konvensi SOLAS 1974 pada perjalanannya mengalami beberapa kali amandemen. Hampir setiap dua tahun sekali terjadi perubahan terhadap SOLAS 1974. Usulan perubahan dibahas di MSC (*Marine Safety Commitee*) yang merupakan badan kelengkapan IMO.

Format SOLAS 1974 mengatur standar keselamatan pelayaran pada tiga aspek: konstruksi kapal, peralatan, dan operasional, yang tersebar dalam 14 bab (*chapter*), plus code yang menjadi derivasinya. Isi dari SOLAS 1974 cetakan tahun 2014 (*Consolidated Edition 2014*), adalah sebagai berikut:

- | | |
|----------|--|
| Bab I | Ketentuan Umum, berisi tentang peraturan-peraturan survei berbagai jenis kapal, dan ketentuan pemeriksaan kapal oleh negara lain. |
| Bab II-1 | Konstruksi, berisi persyaratan konstruksi kapal, sekat-sekat kedap air, stabilitas kapal, permesinan kapal dan kelistrikan. |
| Bab II-2 | Perlindungan dari kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadam kebakaran. Berisi tentang ketentuan tentang sekat kedap api, sistem deteksi kebakaran, dan peralatan, jenis dan jumlah pemadam kebakaran diberbagai jenis kapal. Detail bab ini dapat dilihat di <i>FP Code</i> . |
| Bab III | Alat-alat keselamatan dan penempatannya. Dari Bab ini kemudian diberlakukan <i>LSA Code</i> . |
| Bab IV | Komunikasi Radio (<i>Radio Communications</i>), berisi ketentuan pembagian wilayah laut, jenis dan jumlah alat komunikasi yang harus ada di kapal serta peroperasiannya. Derivasi dari bab ini adalah <i>GMDSS</i> . |
| Bab V | Keselamatan Navigasi (<i>Safety of Navigation</i>), berisi ketentuan tentang peralatan navigasi yang harus ada di kapal, termasuk Radar, AIS, VDR dan mesin serta kemudi kapal. |
| Bab VI | Pengangkutan muatan (<i>Carriage of Cargoes</i>), berisi ketentuan tentang bagaimana menyiapkan dan penanganan ruang muat dan muatan, pengaturan muatan termasuk lashing. Derivasinya adalah <i>IG (International Grain) Code</i> . |
| Bab VII | Pengangkutan muatan berbahaya (<i>Carriage of dangerous goods</i>), berisi ketentuan tentang bagaimana menyiapkan dan menangani muatan berbahaya yang dimuat di kapal. Turunan dari bab ini kita kenal dengan nama <i>IMDG Code</i> . |

Bab VIII	Kapal nuklir (<i>Nuclear ship</i>), berisi ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal yang menggunakan tenaga nuklir, termasuk bahaya-bahaya radiasi yang ditimbulkan.
Bab IX	Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (<i>Management for the Safe Operation of Ships</i>), berisi ketentuan tentang manajemen pengoperasian kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Bab ini hadir karena peralatan canggih tidak menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar. Dari Bab ini lahir ISM Code
Bab X	Keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi (<i>Safety measures for high-speed craft</i>), berisi ketentuan pengoperasian kapal yang berkecepatan tinggi. Dari sini kemudian diberlakukan HSC Code.
Bab XI-1	Langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim (<i>Special measures to enhance maritime safety</i>) berisi ketentuan tentang RO (<i>Recognized Organization</i>) yaitu badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana survey kapal atas nama pemerintah, nomor identitas kapal dan Pemeriksaan kapal berbendera asing oleh suatu negara (PSC).
Bab XI-2	Langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim (<i>Special measures to enhance maritime security</i>), berisi ketentuan bagaimana meningkatkan keamanan maritim, oleh kapal, syahbandar dan pengelola pelabuhan. Dari Bab ini kemudian diberlakukan ISPS Code.
Bab XII	Langkah keselamatan tambahan untuk kapal pengangkut muatan curah (<i>Additional safety measures for bulk carriers</i>), berisi ketentuan tambahan tentang konstruksi untuk kapal pengangkut curah yang memiliki panjang lebih dari 150 meter.
Bab XIII	Verifikasi kesesuaian (<i>Verification of compliance</i>), berisi ketentuan tentang implementasi SOLAS 1974 di negara-negara yang telah meratifikasi. Penambahan Bab ini untuk mendukung pemberlakuan <i>Triple I Code (IMO Instrument Implementation Code)</i> .
Bab XIV	Langkah keselamatan untuk kapal yang beroperasi di perairan kutub (<i>Safety measures for ships operating in polar waters</i>), berisi ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal yang berlayar di wilayah kutub dan sekitarnya.

3.4 Pengertian dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Ordonansi Karantina

Karantina adalah tempat pengasingan dan/atau tindakan sebagai upaya pencegahan masuk dan tersebarnya hama dan penyakit atau organisme pengganggu dari luar negeri dan dari suatu area ke area lain di dalam negeri, atau keluarnya dari dalam wilayah Republik Indonesia.

Karantina berasal dari bahasa Latin "QUARANTA" yang berarti empat puluh. Istilah tersebut lahir sekitar abad XIV, ketika penguasa di Venezia menetapkan batas

waktu yang diberlakukan untuk menolak masuk dan merapatnya kapal yang datang dari negara lain, untuk menghindari terjangkitnya penyakit menular. Awak kapal dan penumpangnya diharuskan untuk tinggal dan terisolasi di dalam kapal selama 40 hari, untuk mendeteksi kemungkinan terbawanya penyakit.

Karantina Hewan dan Tumbuhan adalah tindakan upaya pencegahan masuk dan tersebarnya hama dan penyakit hewan atau organisme pengganggu tumbuhan dari luar negeri dan dari suatu area lain di dalam negeri, atau keluarnya dari dalam wilayah Negara Republik Indonesia (Undang-Undang Tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan Nomor 16 Tahun 1992 Pasal 1).

Ordonansi yang berlaku saat ini adalah Undang-Undang Tentang Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan nomor 16 Tahun 1992 yang dikeluarkan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 08 Juni 1982.

3.5 Jenis-Jenis Dokumen Muatan

Kapal-kapal umumnya menyiapkan dokumen muatan untuk keperluan tertib administrasi di kapal. Setiap kedatangan kapal di pelabuhan akan banyak instansi yang akan mengurus agar kebutuhan akan kedatangannya segera dapat dipenuhi, dan kelambatan kapal di pelabuhan dapat diatasi.

Dasar hukum disediakannya dokumen muatan adalah surat ketetapan Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, atau Presiden juga diatur dalam Ordonansi Bea Cukai disamping Perjanjian Angkatan Laut Internasional.

Adapun manfaat dari pada penata usaha muatan ini adalah :

- Agar setiba kapal dipelabuhan segera dapat menyelesaikan pemeriksaan dari pihak Bea Cukai
- Mempermudah segi kontrol dari pihak-pihak yang bersangkutan dengan kapal
- Sebagai bukti bahwa kapal telah menyelenggarakan tertib administrasi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Jenis-jenis dokumen muatan antara lain:

A. *Shipping order*

Shipping order disebut juga sebagai Surat Perintah Pengapalan. *Shipping order* ini dibuat oleh keagenan kapal untuk kapal yang telah ditentukan, setelah melalui segala macam pendekatan dan prosedur disetiap pelabuhan muat.

Jadi *shipping order* adalah surat perintah memuat untuk suatu kapal, dimana kapal telah sah boleh memuat diatas kapalnya, dimana keagenan kapal akan segera menyelesaikan surat-surat muatan lainnya agar muatan dianggap bukan muatan gelap.

Di Indonesia, muatan-muatan ini yang mengurus adalah sesuatu Badan yang

mengurus dan (menyelesaikan perizinannya dan disebut Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). EMKL tidak berhubungan dengan kapal, tetapi keagenanlah yang menyampaikannya.

a. *Mate receipt* (resi mualim)

Resi mualim sebetulnya bukan dokumen muatan yang di kapal, tetapi adalah tanda terima muatan, dimana kapal telah menerima muatan seperti yang diperintahkan dalam Surat Perintah Pengapalan, dengan kondisi seperti disebutkan dalam keterangan (*Remark*).

Untuk setiap Perusahaan Pelayaran isi dari *Shipping Order* dan *Mate Receipt* adalah sama, hanya kepala surat dan yang menandatangani (*wewenang*) berbeda. *Shipping order* ditandatangani oleh Keagenan sedang *Mate Receipt* berarti mualim/kapal.

Seorang Mualim I yang telah menandatangani *Mate's Receipt*, berarti secara hukum muatan menjadi tanggungjawab kapal. Setiap kondisi yang ada sebelum ditandatangani seorang Mualim I harus mengetahui keadaan muatan. Sehingga catatan *Remark Mate's Receipt* akan menentukan mutu (*value*) dari *Bill of lading* (konosemen).

Dasar seorang Mualim I mempertanggungjawabkan penerimaan muatan, dari pengecekan yang dilakukan oleh *Tally Man* pada *Tally Sheet*. *Tally Man* dapat dilakukan oleh *Checker Assosiation* atau oleh Keagenan Kapal, tetapi seorang Mualim I dapat menunjuk dan memerintahkan awak kapal bagian dek.

Tally Sheet adalah daftar pengecekan barang yang dimuat ataupun yang dibongkar dimana tercantum :

- Tanggal dilakukannya pengecekan
- Pelabuhan muatan/pembongkaran
- Nomor *Shipping Order* (S.O)
- Nama *Colly*/barang, satuan dan merk muatan.
- Kolom-kolom pengecekan persling.
- *Tally Man* adalah orang yang menandatangani *tally sheet* dan melakukan pengecekan langsung barang-barang yang dimuat atau dibongkar.
- *Tally sheet* dianggap sah apabila diketahui oleh perwira jaga yang menangani muat bongkar dan ditanda tangani.

b. *Bill of Lading* (konosemen)

Bill of Lading (B/L) adalah merupakan perjanjian angkutan antara pemilik barang (*Cargo Owner*) dipihak pertama dan *Carrier* (pengangkat) dipihak kedua, dimana *carrier* berjanji untuk membawa muatannya sampai ketempat tujuan dengan selamat dan menyerahkannya kepada penerima. Di dalam *Bill of Lading* tercantum semua pasal-pasal apa yang dijanjikan (*Clausule*) dengan mengikuti atau menambahkan atau mungkin meniadakan beberapa *clausule* dari sesuatu bentuk perjanjian Internasional.

Bentuk-bentuk dari perjanjian ini sangat banyak macam ragamnya:

1. Isi dari *Bill of Lading* selain daripada *Clausule-clausule* perjanjian yang ditulis pada halaman kedua, didalam *Bill of Lading* tertulis juga:

- a) Nama (perusahaan) pengirim (*shipper*)
- b) Nama kapal dan Nama Nakhoda
- c) Merk barang
- d) Banyaknya barang (jumlahnya) dan keadaan barang
- e) Tempat muat dan pelabuhan tujuan
- f) Ongkos pengangkutan (*freight*)
- g) Tanda tangan Nakhoda (keagenan kapal) sesuai dengan perjanjian dan tanda tangan pemilik barang (*shipper*).

Pada kenyataannya *bill of lading* dapat dibuat lebih dari satu untuk satu macam barang, dimana setidaknya-tidaknya :

- 1 lembar Original B/L untuk *shipper*
- 1 lembar Original B/L untuk *Consigne*
- 1 lembar copy B/L untuk pengusaha kapal atau keagenan

- 1 lembar copy B/L Arsip kapal.

Lembaran Original B/L dapat diperdagangkan. Original B/L dapat diperdagangkan karena merupakan surat berharga. Berbeda dengan copy B/L itu tidak dapat diperdagangkan, hanya merupakan arsip untuk kepentingan penatausahaan muatan belaka.

2. Berbagai jenis *Bill of Lading*

Dilihat dari segi manfaat *Bill of Lading* dalam dunia perdagangan, terdapat macam-macam jenis *Bill of Lading*, meskipun arti dan kegunaannya sama.

a) Dilihat dari segi penerima

Ditinjau dari segi penerima (*Consigne*) dapat dibedakan menjadi :

- Konosemen kepada pembawa (*Aan Toonder*) artinya setiap orang yang membawa B/L Original itu dapat menerima barangnya.
- Konosemen "atas nama" (*Recta*) Artinya hanya kepada orang yang namanya tercantum pada B/L yang berhak mengambil barangnya (biasanya barang pemerintah)
- Konosemen "kepada order" saja. Tanpa keterangan-keterangan tambahan: artinya bahwa sipengirim muatan dapat mengalihkan hak menerima muatan kepada orang lain yang dikehendaki dengan cara endorsemen. Disini yang menerima muatan cukup dengan membubuhi tanda tangannya di halaman belakangnya.

b) Dilihat dari segi pengapalan muatan kapal bisa kita bedakan:

- *To be Shipped B/L* (*Received*) Artinya bahwa B/L telah dikeluarkan tetapi muatannya belum dikapalkan. Hal ini sering terjadi karena kurangnya volume kapal atau disebabkan delayanya kedatangan kapal, sedangkan muatan telah disarankan kepada *carrier* di pelabuhan muat menunggu kedatangan kapal.
- *Shipped B/L* Artinya bahwa *carrier* telah mengakui menerima muatannya dan telah dikapalkan, dengan-kondisi seperti disebutkan dalam B/L. Atas permintaan pengirim barang (*shipper*), maka Nakhoda Ship Owner mengeluarkan B/L asli.

c) Dilihat dari segi pelayarannya

- Ocean B/L Konosemen ini dikeluarkan untuk kapal-kapal yang berlayar kelaut lepas atau memiliki pelayaran samudera.
 - Domestic B/L Konosemen ini diperuntukan untuk kapal-kapal yang mempunyai pelayaran nusantara (*interinsulir*). Antar pulau-pulau di Indonesia
 - Local B/L Konosemen ini diperuntukan bagi kapal-kapal yang berlayar antar tempat dari suatu lokasi yang sama, misalnya dalam satu lingkungan atau pelabuhan.
- d) Dilihat dari segi keadaannya
- *Clean B/L Bill of Lading* yang bersih atau konosemen bersih, dimana didalam konosemen itu tidak didapati adanya catatan-catatan (*remark*)
 - *Foul B/L Konosemen* kotor, dimana dijumpai adanya catatan di dalamnya.
- e) Dilihat dari segi harganya
- *Original B/L Konosemen* yang berharga. *Original B/L* ini dapat sebuah tetapi juga mungkin dibuat sebanyak dua buah. Untuk shipper sipengirim barang dan untuk *Consigne* sipenerima barang.
 - *Copy B/L* Merupakan duplikat dari konsemen yang asli. *Copy B/L* ini dapat dibuat lebih dari dua buah Konosemen ini. Disebutkan beberapa pelabuhan tujuan dan setelah pemillk barang mendapat kepastian pembeli kapal membongkar pada pelabuhan yang disebutkan dalam perjanjian angkutan.





BAB IV

MAHKAMAH PELAYARAN

4.1 Pengertian

Istilah Mahkamah sesungguhnya lebih tepat digunakan oleh satu lembaga dalam bidang peradilan yang memiliki kedudukan, tugas, dan wewenang hukum yang supreme atau tertinggi, seperti Mahkamah Agung atau Mahkamah Konstitusi.

Oleh karena itu, banyak kalangan yang mengkritik istilah “mahkamah” dipergunakan oleh Mahkamah Pelayaran. Argumen yang dikemukakan adalah bahwa istilah “Mahkamah” menunjukkan eksistensi sebuah lembaga yang memiliki kompetensi dan yurisdiksi luas guna menangani persoalan-persoalan hukum yang timbul dalam masyarakat.

Sedangkan jika dilihat dari tugas dan fungsi dan kewenangan yang diembannya selama ini, Mahkamah Pelayaran memang bukan sebuah lembaga peradilan setara dengan lembaga peradilan yang ada. Hal ini pun sudah secara tegas dinyatakan dalam penjelasan Pasal 93 ayat (2) UU No. 22 tahun 1992 tentang Pelayaran. Mahkamah Pelayaran hanyalah sebuah lembaga pemerintah yang ditunjuk untuk melakukan pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal.

Ditinjau dari aspek kelembagaannya, Mahkamah Pelayaran berada di bawah Kemenhub. Hal ini ditegaskan dalam SK Menhub No. PM/U/1974 tanggal 6 Agustus 1974 yang menyatakan dalam Pasal 1, bahwa Mahkamah Pelayaran adalah suatu badan peradilan administratif di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berdiri sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Peraturan perundang-undangan mengenai lembaga peradilan yang berlaku, yakni UU No. 4 tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman, hanya mengakui keberadaan 4 (empat) lembaga peradilan, yakni: (1) Peradilan Umum; (2) Peradilan Agama; (3) Peradilan Militer; dan (4) Peradilan Agama. Selengkapnya, ketentuan dalam Pasal 2 UU No. 4 tahun 2004 yang menyatakan sebagai berikut bahwa: Penyelenggaraan kekuasaan kehakiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi.

Saat ini memang sudah berkembang wacana untuk mengubah nama Mahkamah Pelayaran menjadi “Peradilan Maritim”. Jika nama ini yang dipakai, kemungkinan untuk lebih memperluas yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah pelayaran lebih terbuka. Karena dengan nama “Peradilan Maritim”, kesan yang

tampak adalah sebuah lembaga peradilan yang memiliki fungsi dan wewenang yang lebih luas, yakni tidak hanya memeriksa dan mengadili Nakhoda dan/atau Perwira kapal yang dianggap telah melanggar profesi kepelautan, akan tetapi juga sebagai sebuah lembaga otonom yang bertugas menegakkan hukum dan keadilan dibidang maritim. Hal ini kemungkinan akan lebih mendekati terbentuknya sebuah "Admiralty Court" sebagai mana yang ada di negara-negara lain yang sudah terlebih dahulu mengembangkan bentuk peradilan ini.

4.2 Yurisdiksi Mahkamah Pelayaran

Meskipun sudah diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, sesungguhnya yurisdiksi dan kompetensi Mahkamah Pelayaran di Indonesia sangat terbatas. Mahkamah Pelayaran yang ada saat ini hanya dapat memberikan penindakan disiplin, atau dalam bahasa UU No. 22 tahun 1999 "bertugas terbatas pada menjatuhkan sanksi berupa hukuman administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan".

Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan untuk mengambil keputusan atas kecelakaan kapal, antara lain menjatuhkan sanksi berupa hukuman/tindakan administratif yang berkaitan dengan profesi kepelautan, di dalam kasus-kasus:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan yang mengakibatkan kerusakan berat;
- d. kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda;
- e. kapal kandas dan rusak berat.

Dalam PP Nomor 1 tahun 1998 tentang Kecelakaan Kapal dinyatakan tugas Mahkamah Pelayaran, sebagai berikut :

- a. Mempelajari sebab-sebab terjadi kecelakaan kapal untuk menentukan apakah ada kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesional kepelautan yang dilakukan Nakhoda atau pemimpin kapal dan awak kapal lainnya.
- b. Menetapkan hukuman administratif pada Nakhoda atau pemimpin kapal dan/ atau awak kapal lainnya yang memiliki ijazah yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia yang melakukan perbuatan kekeliruan atau kelalaian dalam menjalankan standar profesional kepelautan.

Dalam kaitan hal-hal tersebut, Mahkamah Pelayaran hanya memberikan sanksi administratif yang dapat berupa teguran tertulis, penangguhan sementara ijazah pihak yang bersalah, setelah melalui proses persidangan di muka Mahkamah termasuk tata cara pembuktian dan kesaksian.

Keputusan-keputusan Mahkamah Pelayaran yang dihasilkan dari rangkaian proses persidangan umumnya memuat tentang aspek-aspek teknis kapal, antara lain:

- a. Kapal, surat kapal dan pengawakan kapal;
- b. Keadaan cuaca;
- c. Penumpang dan/atau muatan kapal;
- d. Sarat dan stabilitas kapal;
- e. Navigasi dan olah gerak;
- f. Sebab kecelakaan kapal;
- g. Upaya penyelamatan
- h. Kesalahan dan/atau kelalaian.



BAB V

UNCLOS 1982

a. Latar belakang UNCLOS 1982

UNCLOS = *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982/1985* merupakan Konvensi PBB tentang Hukum Laut ke-3 tahun 1982 di Montego Bay Jamaica pada tanggal 10 Desember 1982 yang diikuti oleh 119 negara anggota. UNCLOS disahkan di Indonesia melalui UU No.17/1985.

Didorong oleh keinginan untuk menyelesaikan, dalam semangat saling pengertian dan kerjasama, semua masalah yang bertalian dengan hukum laut dan menyadari makna historis konvensi ini sebagai suatu sumbangan penting terhadap pemeliharaan perdamaian, keadilan dan kemajuan bagi segenap rakyat dunia mencatat bahwa perkembangan yang telah terjadi sejak Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa yang diadakan di Jenewa tahun 1958 dan 1960 telah menekankan perlu adanya suatu konvensi tentang hukum laut yang baru dan yang dapat diterima secara umum.

Kandungan/butir-butir UNCLOS antara lain:

- | | |
|----------|---|
| Bab I | Pendahuluan |
| Bab II | Laut teritorial dan zona tambahan |
| Bab III | Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional |
| Bab IV | Negara-negara kepulauan (<i>archipelagic states</i>) |
| Bab V | Zona ekonomi eksklusif |
| Bab VI | Landasan kontinen (<i>continental shelf</i>) |
| Bab VII | Laut lepas (<i>high seas</i>) |
| Bab VIII | Rezim pulau (<i>regime of islands</i>) |
| Bab IX | Laut tertutup atau setengah tertutup (<i>enclosed or semi enclosed</i>) |
| Bab X | Hak negara tak berpantai untuk akses ke dan dari laut serta kebebasan transit |
| Bab XI | Kawasan (<i>the area</i>) |
| Bab XII | Perlindungan dan pelestarian lingkungan laut |
| Bab XIII | Riset ilmiah kelautan |
| Bab XIV | Pengembangan dan alih teknologi kelautan |
| Bab XV | Penyelesaian sengketa (<i>settlement of disputes</i>) |
| Bab XVI | Ketentuan umum (<i>general provisions</i>) |

5.2 Zona-Zona Laut UNCLOS

Sebagai negara pihak UNCLOS 1982 maka Indonesia memiliki kewajiban Indonesia untuk mengimplementasikan UNCLOS 1982 kedalam hukum nasionalnya, termasuk diantaranya mengenai negara kepulauan, pengaturan perbatasan negara dengan negara-negara tetangga, dan batas wilayah yurisdiksi dengan laut bebas. Sejalan dengan berlakunya Konvensi, satu prioritas utama dalam rangka implementasi Konvensi adalah penetapan batas maritim dengan negara tetangga.

Setelah berlakunya UNCLOS 1982, Indonesia telah memiliki beberapa kesepakatan batas maritim dengan negara tetangga antara lain pada tahun 2003, Indonesia dengan Vietnam menyepakati batas LK dan telah meratifikasi kesepakatan tersebut dengan UU No. 18 tahun 2007.

Dalam kurun waktu 2009-2014 terdapat 3 (tiga) kesepakatan batas maritim yaitu pada tahun 2009, Indonesia dan Singapura menandatangani Perjanjian Batas Laut Teritorial antara Indonesia dan Singapura di segmen Barat Selat Singapura dan telah meratifikasi perjanjian tersebut dengan UU No. 4 tahun 2010.

Pada tahun 2014 Indonesia dan Singapura kembali menyepakati batas laut wilayah di segmen timur Selat Singapura pada tanggal 3 September 2014, perjanjian ini sedang dalam proses ratifikasi. Selain dengan Singapura pada tahun 2014, Indonesia menyepakati batas ZEE dengan Filipina pada tanggal 23 Mei 2014 dan sedang dalam proses ratifikasi.

Penentuan wilayah laut Indonesia seperti garis batas laut wilayah, batas ZEE dan batas Landasan Kontinen (LK) antara Indonesia dengan Negara tetangga didasarkan pada hukum internasional salah satunya adalah UNCLOS 1982.

Selain berpegang pada UNCLOS 1982, delimitasi garis batas Indonesia dengan negara tetangga juga berpegang pada prinsip-prinsip penarikan garis batas maritim yang berkembang di dalam hukum internasional, seperti di dalam berbagai yurisprudensi mahkamah internasional dan praktek negara-negara, ditambah dengan prinsip teknis penarikan batas yang telah disepakati oleh negara yang berbatasan.

Selain hukum internasional seperti UNCLOS 1982, praktek negara-negara dan yurisprudensi mahkamah, beberapa hukum nasional yang menjadi dasar delimitasi batas maritim dengan negara tetangga antara lain adalah UU No. 17 Tahun 1985 tentang Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, UU No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, UU No. 5 tahun 1983 tentang ZEE, UU NO. 1 tahun 1973 tentang LKI.

Secara garis besar beberapa pasal dalam UNCLOS 82 terkait dengan delimitasi batas maritim Indonesia negara tetangga antara lain adalah:

1. BAB II (Part II) memuat 33 Pasal (Pasal 2 sampai dengan Pasal 33) yang didalamnya memuat definisi *territorial sea*, *contiguous zone*, berbagai jenis garis pangkal, syarat-syarat penutupan teluk dan muara sungai (*estuaries*).

2. Bab III (Part III) yang memuat 12 Pasal (Pasal 34 sampai dengan Pasal 45) terdapat ketentuan-ketentuan yang memerlukan pengetahuan tentang riset ilmiah, survei hidrografi, navigasi, penentuan posisi, batas-batas wilayah, dan lain sebagainya.
3. Bab IV (Part IV) tentang Negara kepulauan memuat 9 pasal (Pasal 46 sampai dengan Pasal 55) yang sangat penting terkait dengan status Negara kepulauan.
4. Bab V (Part V) tentang ZEE memuat 21 Pasal (Pasal 55 sampai dengan Pasal 75) yang memuat tentang hak berdaulat Negara pantai dan berbagai ketentuan terkait pengelolaan sumber kekayaan di ZEE serta penegakan peraturan perundang-undangan Negara pantai di ZEE.
5. Bab VI (Part VI) tentang Landas Kontinen memuat 10 pasal (Pasal 76 sampai dengan Pasal 85) diperlukan pemahaman teknis terkait penentuan batasan landas kontinen dan batas landas kontinen di luar 200 mil laut.

Seperti telah disebutkan sebelumnya, UNCLOS 1982 menyebutkan beberapa zona maritim yang dimiliki oleh negara pantai, yang mana pada wilayah perairan ini Indonesia memiliki kedaulatan penuh dan hak berdaulat di zona maritim tersebut sebagai berikut:

- a. Laut Wilayah (Laut Teritorial)
Laut wilayah didalam UNCLOS 1982 salah satunya diatur pada Pasal 2 dan 3. Menurut Pasal 3 UNCLOS 1982 disebutkan bahwa setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai UNCLOS 1982. Di laut teritorial negara memiliki kedaulatan penuh meliputi ruang udara di atas laut teritorial serta dasar laut dan tanah dibawahnya.
- b. Perairan Pedalaman
Perairan Pedalaman diatur dalam Pasal 8 UNCLOS 1982, didalam Pasal 8 menyebutkan bahwa Perairan Pedalaman sebagai perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial. Kedaulatan Indonesia di perairan ini adalah mutlak dan kapal-kapal asing pun tidak mempunyai hak lewat di perairan tersebut.
- c. Perairan Kepulauan
Menurut Pasal 49 UNCLOS 1982 Perairan Kepulauan merupakan perairan yang dilingkupi oleh garis pangkal kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari garis pantai. Negara kepulauan memiliki kedaulatan di perairan kepulauan yang juga meliputi ruang udara, dasar laut serta tanah di bawahnya, serta sumberdaya alam yang terkandung di dalamnya.
- d. Zona Tambahan
Terkait dengan Zona Tambahan diatur dalam Pasal 33 UNCLOS 1982, didalam Pasal 33 tersebut disebutkan bahwa zona tambahan adalah suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya dan tidak dapat melebihi lebih 24 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur. Pada Zona Tambahan, negara pantai dapat melaksanakan pengawasan seperti mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya serta menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan tersebut diatas.

e. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Pasal 57 UNCLOS 82 menyatakan ZEE adalah zona maritim yang terletak di luar dan berbatasan dengan laut wilayah yang lebarnya tidak melebihi 200 mil laut diukur dari garis-garis pangkal. Di perairan ini, negara mempunyai hak-hak berdaulat untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumberdaya alam hayati maupun non hayati. Sedangkan yurisdiksi yang dipunyai atas zona ini adalah perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, mengatur dan mengizinkan penelitian/riset ilmiah kelautan, dan pemberian izin pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi, dan bangunan-bangunan lainnya di laut.

f. Landas Kontinen

Landas kontinen menurut Pasal 76 UNCLOS 82 meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya (*seabed dan subsoil*) yang terletak di luar laut teritorial di sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratnya hingga pinggir luar tepi kontinen (*continental margin*), atau hingga jarak 200 mil laut dari garis pangkal, apabila pinggir luar tepi kontinen tidak melewati jarak tersebut. Bagi negara pantai yang batas landas kontinennya lebih dari 200 mil laut, maka diwajibkan untuk melakukan submisi ke CLCS dengan prosedur-prosedur yang telah digariskan yang pada prinsipnya mengacu pada pasal 76, UNCLOS 1982.

g. Kawasan Dasar Laut Internasional (*International Sea-bed Area-The Area*).

Terkait dengan *The Area* didalam UNCLOS 1982 diatur didalam BAB XI. Berdasarkan bab tersebut, tidak satu negara pun boleh menuntut atau melaksanakan kedaulatan atau hak berdaulatnya atas bagian manapun dari Kawasan.

5.2.1 Batas-Batas, Zona, Wilayah/Kawasan Maritim

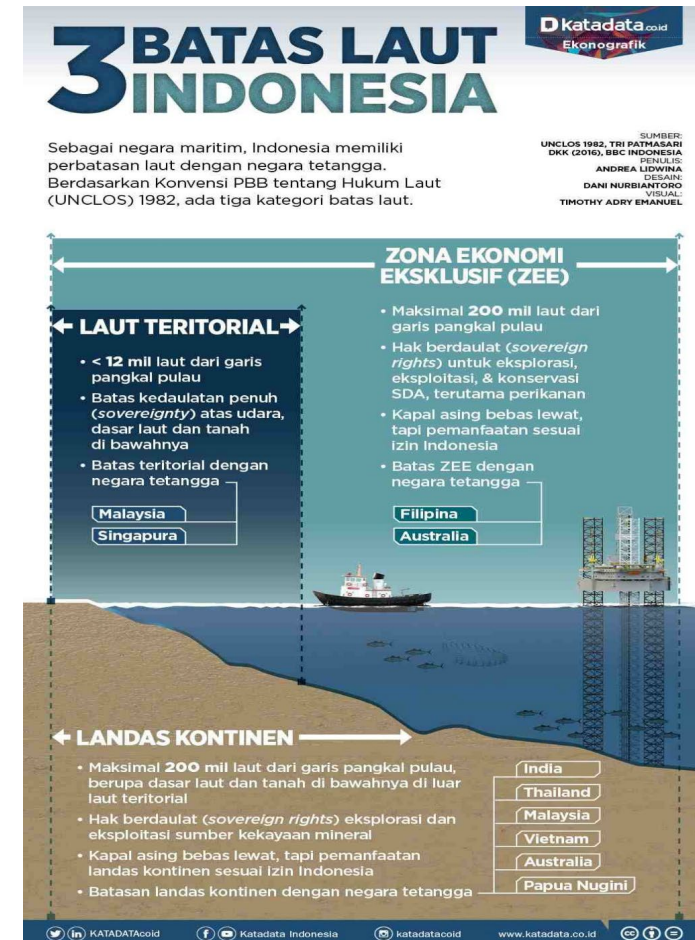
Batas wilayah laut Indonesia dengan negara lain telah ditentukan dalam hukum internasional. Misalnya Konvensi Hukum Laut Internasional atau *United Nation Convention of the law of the Sea (UNCLOS 1982)*. Meski begitu, batas wilayah laut Indonesia dengan negara lain kerap menjadi bahan 'pertikaian'.

Batas wilayah laut Indonesia dengan negara lain kemudian diselesaikan dengan diplomasi. Indonesia memiliki perjanjian batas wilayah laut kurang lebih dengan 10 negara di sekitarnya. Perjanjian tentunya menguntungkan kedua belah pihak.

5.2.2 Batas Wilayah Laut Indonesia Dengan Negara Lain

Secara umum batas wilayah laut Indonesia terdiri atas :

- Utara : Laut China Selatan dan Samudera Pasifik
- Selatan : Samudera Hindia
- Timur : Samudera Pasifik
- Barat : Samudera Hindia.



Sumber : katadata.co.id

Gambar 6. Batas laut Indonesia

Hukum Internasional lantas membagi wilayah laut menjadi beberapa jenis untuk memudahkan pemanfaatannya. Pembagian mencegah terjadinya perseteruan atau tindakan lain yang merugikan kedaulatan dua negara. Jenis batas wilayah laut Indonesia dengan negara lain.

Dalam UNCLOS 1982 disebutkan beberapa wilayah perairan yang dimiliki oleh suatu setiap negara pantai, termasuk Indonesia. Wilayah perairan tersebut meliputi perairan pedalaman, laut teritorial, zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), Landas Kontinen (LK), dan laut lepas.

- a. Laut wilayah (laut teritorial)
UNCLOS 1982 memutuskan, lebar laut teritorial tidak lebih dari 12 mil laut diukur dari garis pangkal sesuai hukum internasional.
- b. Perairan pedalaman
Wilayah ini adalah perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial. Kedaulatan Indonesia di perairan dalam bersifat mutlak tanpa bisa ditawar.
- c. Perairan kepulauan
Wilayah ini meliputi perairan yang dilingkupi garis pangkal tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari garis pantai. Negara kepulauan, misal Indonesia, memiliki kedaulatan di perairan kepulauan.
- d. Zona tambahan
Areal ini adalah zona yang berbatasan dengan laut teritorialnya dan tidak lebih dari 24 mil laut, dari garis pangkal pengukuran lebar laut teritorial.
- e. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)
Wilayah ini adalah zona maritim yang terletak di luar. ZEE berbatasan dengan laut wilayah yang lebarnya tidak lebih dari 200 mil laut diukur dari garis-garis pangkal. Di wilayah ini negara berdaulat bebas melakukan eksplorasi dan konservasi.
- f. Landas kontinen
Zona ini meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya (*seabed* dan *subsoil*) yang terletak di luar laut teritorial sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratnya. Landas kontinen memanjang hingga pinggir luar tepi kontinen (*continental margin*), atau berjarak sekitar 200 mil dari garis pangkal.
- g. Laut lepas (bebas)
Laut bebas adalah perairan yang tidak termasuk ZEE, laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Semua negara bisa menikmati kebebasan di wilayah ini kecuali hak berdaulat negara pantai.
- h. Kawasan dasar laut internasional
International Sea-bed Area-The Area diatur dalam UNCLOS 1982 BAB XI. Dalam aturan tersebut, tidak satu negara pun boleh menuntut atau melaksanakan kedaulatan di wilayah Kawasan.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia mempunyai perbatasan maritim dengan 10 negara yaitu dengan India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Philipina, Palau, Papua New Guinea (PNG), Australia, Timor Leste. Penyelesaian batas maritim tersebut dilakukan secara diplomasi melalui perundingan batas.

Berikut batas wilayah laut Indonesia dengan negara lain :

- a. Indonesia – Malaysia
 1. Landas Kontinen, 27 Oktober 1969
 2. Laut Teritorial di Selat Malaka, 17 Maret 1970

- c. Indonesia – Singapura
 1. Laut Teritorial di Selat Singapura, 25 Mei 1973
 2. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian Barat, 10 Maret 2009
 3. Laut Teritorial di Selat Singapura bagian Timur, 3 September 2014
- d. Indonesia – Australia
 1. Dasar laut tertentu, 18 Mei 1971
 2. Dasar laut tertentu di wilayah Laut Timor dan Arafura, tambahan terhadap persetujuan tanggal 18 Mei 1971
 3. Garis-garis batas tertentu antara Indonesia dan PNG, 12 Februari 1973
 4. ZEE dan dasar laut tertentu, 14 Maret 1997
- e. Indonesia - Malaysia – Thailand
Landas Kontinen di bagian Utara Selat Malaka (juga Thailand), 21 Des 1971
- f. Indonesia – Thailand
 1. Landas kontinen di bagian Utara Selat Malaka dan di Laut Andaman, 17 Desember 1971
 2. Dasar Laut di Laut Andaman, 11 Desember 1975
- g. Indonesia – India
 1. Garis batas landas kontinen, 8 Agustus 1974
 2. Perpanjangan garis batas landas kontinen 1974, 14 Januari 1977
- h. Indonesia - India – Thailand
Trijunction point dan garis batas dari garis-garis batas tertentu di laut Andaman, 22 Juni 1978
- i. Indonesia – Vietnam
Garis batas landas kontinen di utara Pulau Natuna, 26 Juni 2003
- j. Indonesia – Filipina
Garis batas ZEE di Laut Sulawesi, 23 Mei 2014
- k. Indonesia - PNG
Garis batas landas kontinen, 13 Desember 1980.

5.2.3 Garis Pangkal

Pendefinisian garis pangkal bagi sebuah negara pantai merupakan faktor penting dalam delimitasi batas maritim yang dilakukannya. Garis pangkal, seperti yang disebutkan dalam UNCLOS 1982, merupakan garis awal dimulainya klaim maritim sebuah negara pantai.

Ada beberapa jenis garis pangkal yang dikenal, yaitu garis pangkal normal diatur di pasal 5, garis pangkal lurus di pasal 7 dan garis pangkal kepulauan di pasal 47. Sedangkan untuk garis pangkal Mulut Sungai diatur dalam pasal 9, garis pangkal penutup Teluk di pasal 10, dan garis pangkal untuk pelabuhan di pasal 11.

Indonesia adalah Negara kepulauan yang karenanya Indonesia berhak untuk menarik garis pangkal normal, garis penutup teluk, garis lurus yang melintasi mulut sungai dan garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic straight baselines*)

seperti tercantum dalam Pasal 47 UNCLOS 82.

Dengan telah ditetapkannya Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan kedalam wilayah Malaysia maka Peraturan Pemerintah (PP) No. 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia direvisi. Perubahan tersebut dilakukan mengingat adanya titik dasar yang ada di Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan yaitu TD 36A yang berada di Pulau Sipadan dan dua titik dasar yaitu TD 36B dan TD 36C berada di Pulau Ligitan.

Berdasarkan perubahan titik dasar yang ada di Pulau Sipadan dan Pulau Ligitan, maka dikeluarkan PP No. 37 Tahun 2008 yang merupakan Perubahan Atas PP No. 38 tahun 2002 Tentang daftar Koordinat Geografis Titik-titik Garis Pangkal kepulauan Indonesia.

5.2.4 Perairan di Wilayah Teritorial Indonesia

Setiap Negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan Konvensi ini. Batas terluar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut territorial, kecuali ditentukan lain dalam Konvensi ini, garis pangkal biasa untuk mengukur lebar laut teritorial adalah garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana yang ditandai pada peta skala besar yang secara resmi diakui oleh Negara pantai tersebut.

Laut Teritorial Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut yang pertama (1958) dan kedua (1960) di Jenewa tidak memecahkan permasalahan lebar laut teritorial. Pada waktu itu, dalam praktiknya penguasaan negara-negara maju terhadap perairan disekitarnya menunjukkan keanekaragaman, sehingga dalam menentukan lebar laut teritorial tergantung pada kepentingan negara yang bersangkutan.

Pertentangan kepentingan negara terhadap arti laut mempunyai andil terhadap terselenggaranya Konferensi Hukum Laut ketiga, sehingga konferensi ini menjadi wadah pembicaraan masalah pertentangan kepentingan yang berakibat masing-masing negara pantai menetapkan lebar laut teritorialnya secara sepihak.

Konferensi PBB tentang Hukum Laut ketiga telah berhasil menentukan lebar laut teritorial maksimal 12 mil laut (pasal 3 *United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*) merupakan hak negara pantai untuk menetapkan lebar laut teritorialnya tidak melebihi 12 mil laut, yang diukur dari garis pangkal. Selanjutnya, dalam pasal 4 UNCLOS ditentukan pula batas terluar laut teritorial adalah garis yang jarak setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut teritorial.

Penentuan lebar laut teritorial ini sebagai bagian dari keseluruhan paket rezim-rezim Hukum Laut, khususnya bersamaan dengan pelaksanaan:

1. kebebasan transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional;
2. kebebasan transit dan hak akses negara tanpa pantai ke dan dari laut;

3. tetap dihormatinya hak lintas damai melalui laut teritorial.

Adapun rezim laut teritorial memuat ketentuan, bahwa negara pantai mempunyai kedaulatan penuh atas laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Hal ini dinyatakan dalam ketentuan pasal 2 UNCLOS, bahwa kedaulatan suatu negara pantai, selain laut teritorial, juga meliputi ruang udara di atas laut teritorial, serta dasar laut, dan tanah di bawahnya dari suatu wilayah daratan dan perairan pedalaman. Dalam hal suatu negara kepulauan adalah perairan kepulauannya sebagai laut teritorial.

Untuk mengetahui wujud laut teritorial, perlu diketahui batas-batasnya sebagai wujud nyata suatu laut teritorial negara pantai menurut ketentuan UNCLOS sebagai berikut:

1. batas laut teritorial sesuai dengan ketentuan pasal 3 UNCLOS merupakan laut yang lebarnya tidak melebihi 12 mil, diukur dari garis pangkal;
2. batas tertuar dari laut teritorial sesuai dengan ketentuan pasal 4 UNCLOS adalah garis yang merupakan hasil dari titik-titik yang diukur dari garis pangkal, yang membentuk garis taut teritorial.

Batas ini merupakan batas kedaulatan teritorial negara pantai yang meliputi laut teritorial, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut, beserta tanah di bawahnya, adalah bukan merupakan hak mutlak, karena negara pantai masih harus memberikan kesempatan untuk berlakunya hak lintas damai, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan bagian 3, sub bagian A, pasal 17 sampai dengan pasal 32 UNCLOS.

Adapun penetapan garis batas laut teritorial antara negara pantai yang memiliki pantai yang berhadapan atau berdampingan, maka tidak satupun di antara negara tersebut berhak menetapkan batas taut teritorialnya melebihi dari garis tengah, yang titik-titiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis-garis pangkal yang dipergunakan untuk mengukur lebar laut teritorial masing-masing negara.

Hal ini sebagaimana ditentukan dalam ketentuan pasal 15 UNCLOS, yang dalam pelaksanaannya memerlukan persetujuan atau kesepakatan kedua belah negara pantai dan apabila ternyata tidak adanya persetujuan atau kesepakatan dimaksud, maka tidak diperkenankan adanya penetapan sepihak yang melebihi dari garis tengah antara kedua negara tersebut.

Penetapan batas laut dalam ketentuan pasal 15 UNCLOS tersebut, masih mengecualikan, jika penguasaan terhadap perairan tersebut memiliki dasar alasan hak historis atau karena keadaan khusus lainnya, sehingga suatu negara menetapkan batas laut teritorial sedemikian rupa, dapat ditetapkan cara yang berlainan.

5.3 Hak Lintas Damai

Dengan tunduk pada Konvensi ini, kapal semua Negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.

Pengertian lintas (*meaning of passage*)

1. Lintas berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan:
 - a. melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
 - b. berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.
2. Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan

5.3.1 Pengertian Lintas Damai

1. Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.
2. Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut :
 - a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB);
 - b) setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
 - c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
 - d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
 - e) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
 - f) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
 - g) bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;
 - h) setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
 - i) setiap kegiatan perikanan;
 - j) kegiatan riset atau survey;
 - k) setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai;
 - l) setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas

kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya. Di laut teritorial, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya diharuskan melakukan navigasi di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya.

5.3.2 Kewajiban Negara Pantai

Negara pantai tidak boleh menghalangi lintas damai kapal asing melalui laut teritorial kecuali sesuai dengan ketentuan Konvensi ini. Dalam penerapan Konvensi ini atau setiap peraturan perundang-undangan yang dibuat sesuai Konvensi ini, Negara pantai khususnya tidak akan :

- a. menetapkan persyaratan atas kapal asing yang secara praktis berakibat penolakan atau pengurangan hak lintas damai; atau
- b. mengadakan diskriminasi formal atau diskriminasi nyata terhadap kapal Negara manapun atau terhadap kapal yang mengangkut muatan ke, dari atau atas nama Negara manapun.

Negara pantai harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun bagi navigasi dalam laut teritorialnya yang diketahuinya.

5.3.3 Hak perlindungan Negara Pantai

Negara pantai dapat mengambil langkah yang diperlukan dalam laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai.

Dalam hal kapal menuju perairan pedalaman atau singgah di suatu fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, Negara pantai juga mempunyai hak untuk mengambil langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan demikian.

Negara pantai, tanpa diskriminasi formal atau diskriminasi nyata di antara kapal asing, dapat menangguk sementara dalam daerah tertentu laut teritorialnya lintas damai kapal asing apabila penanggukan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamanannya, termasuk keperluan latihan senjata. Penanggukan demikian berlaku hanya setelah diumumkan sebagaimana mestinya.

5.3.4 Pungutan yang dapat dibebankan pada kapal asing

Tidak ada pungutan yang dapat dibebankan pada kapal asing hanya karena melintasi laut teritorial. Pungutan dapat dibebankan pada kapal asing yang melintasi laut teritorial hanya sebagai pembayaran bagi pelayanan khusus yang diberikan kepada kapal tersebut. Pungutan ini harus dibebankan tanpa diskriminasi.

5.3.5 Tanggung Jawab Negara Pantai

Negara bendera memikul tanggungjawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita Negara pantai sebagai akibat tidak ditaatinya oleh suatu kapal perang kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial peraturan perundang-undangan Negara pantai mengenai lintas melalui laut teritorial atau ketentuan Konvensi ini atau peraturan hukum internasional lainnya.

5.4 Landas Kontinen Indonesia

Pada tanggal 17 Pebruari 1969 pemerintah Indonesia mengumumkan Landas Kontinen Indonesia meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari area di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorial, sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratan hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal dari mana lebar laut teritorial diukur. Pengumuman pemertah ini ini diterima UU No.1/1973 Landas Kontinen.

Landas Kontinen Indonesia adalah dasar laut dan tanah di bawahnya diluar perairan wilayah Republik Indonesia sampai kedalaman 200 meter atau lebih, dimana masih mungkin diselenggarakan eksplorasi dan eksploitasi kekayaan alam. Setelah di perjuangkan di sidang PBB di Yamaica ternyata anggota sidang menerimanya, yaitu dimuat dalam pasal 76 Batasan Landas Kontinen.

Landas kontinen suatu Negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggir luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.

Landas kontinen suatu negara pantai tidak boleh melebihi batas-batas 350 mil. Tepian kontinen meliputi kelanjutan bagian daratan negara pantai yang berada di bawah permukaan air, dan terdiri dari dasar laut dan tanah di bawahnya dari dataran kontinen, lereng (slope) dan tanjakan (rise). Tepian kontinen ini tidak mencakup dasar samudera dalam dengan bukti-bukti samudera atau tanah di bawahnya.

5.4.1 Hak Negara Pantai Atas Landas Kontinen

Negara pantai menjalankan hak berdaulat di landas kontinen untuk tujuan mengeksplorasinya dan mengeksploitasi sumber kekayaan alamnya. Hak yang tersebut dalam ayat 1 di atas adalah eksklusifnya dalam arti bahwa apabila Negara pantai tidak mengeksplorasi landas kontinen atau mengeksploitasi sumber kekayaan alamnya, tiada seorangpun dapat melakukan kegiatan itu tanpa persetujuan tegas Negara pantai.

Hak suatu Negara pantai atas landas kontinen tidak tergantung pada pendudukan (okupasi), baik efektif atau tidak tetap (notinal), atau pada proklamasi secara jelas apapun.

Sumber kekayaan alam tersebut dalam Bab ini terdiri dari sumber kekayaan

mineral dan sumber kekayaan non hayati lainnya pada dasar laut dan tanah di bawahnya, bersama dengan organisme hidup yang tergolong jenis sedenter yaitu organisme yang pada tingkat yang sudah dapat dipanen dengan tidak bergerak berada pada atau di bawah dasar laut atau tidak dapat bergerak kecuali jika berada dalam kontak pisik tetap dengan dasar laut atau tanah di bawahnya.

5.4.2 Status hukum perairan dan ruang udara diatas landas kontinen serta hak dan kebebasan negara lain

Hak Negara pantai atas landas kontinen tidak mempengaruhi status hukum perairan di atasnya atau ruang udara di atas perairan tersebut.

Pelaksanaan hak Negara pantai atas landas kontinen tidak boleh mengurangi, atau mengakibatkan gangguan apapun yang tak beralasan terhadap pelayaran dan hak serta kebebasan lain yang dimiliki Negara lain sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Konvensi ini.



BAB VI

PERIZINAN DAN JENIS

USAHA PERIKANAN

Sumberdaya ikan harus dimanfaatkan secara rasional, salah satu cara untuk menjaga kelestarian sumberdaya ikan dilakukan dengan pengendalian usaha perikanan melalui perizinan.

Permasalahannya adalah sejauh mana penerapan perizinan dapat berfungsi menjaga kelestarian sumberdaya ikan dan membina usaha perikanan serta memberikan kepastian usaha perikanan.

6.1 Aspek-aspek Hukum Pengelolaan Perikanan di Indonesia

Dasar Hukum kegiatan pengelolaan perikanan di perairan kepulauan, ZEEI dan laut teritorial bersumber pada Pasal 33 ayat (3) UUD 1945;

- a. UU No. 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLOS 1982;
- b. UU No. 5 Tahun 1983 tentang ZEEI;
- c. UU No. 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumberdaya Alam Hayati dan Ekosistemnya;
- d. UU No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- e. UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan;
- f. PP No. 54 Tahun 2002 tentang Usaha Perikanan
- g. UU No. 32 Tahun 2007 tentang Perlindungan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- h. UU No 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil;

Berdasarkan Undang-Undang No. 31 Tahun 2004, perikanan adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya ikan dan lingkungannya mulai dari pra produksi, produksi, pengolahan merupakan landasan hukum bukan saja bagi pemanfaatan kekayaan alam hayati di laut, khususnya di ZEEI, tetapi juga untuk pengembangan perikanan darat.

Dalam rangka melaksanakan kebijakan pengelolaan dan pelestarian sumberdaya ikan pemerintah menetapkan ketentuan-ketentuan mengenai:

- a. alat penangkapan ikan,
- b. syarat-syarat teknis perikanan yang harus dipenuhi oleh kapal perikanan.
- c. Jumlah penangkapan ikan, jenis dan serta ukuran ikan yang tidak boleh ditangkap
- d. Daerah, jalur dan waktu atau musim penangkapan ikan
- e. Pencegahan pencemaran dan kerusakan, rehabilitasi dan penebaran ikan jenis baru
- f. Pembudidayaan ikan dan perlindungannya
- g. Pencegahan dan pemberantasan hama serta penyakit ikan dan
- h. Hal lain yang perlu.

Selain hal tersebut dalam rangka menunjang perkembangan subsektor perikanan, undang-undang ini memuat ketentuan-ketentuan yang antara lain mengatur tentang:

- a. Pengelolaan sumberdaya ikan;
- b. Pengendalian pemanfaatan sumberdaya ikan;
- c. Sarana penunjang pengembangan subsektor perikanan;
- d. Perlindungan dan pelestarian sumberdaya ikan pada umumnya.

6.2 Perizinan Sebagai Sarana Pengendalian dan Pengawasan Lingkungan Hidup

Hukum Lingkungan memiliki instrumen-instrumen kebijakan lingkungan sebagai sarana pencegahan maupun penanggulangan pencemaran lingkungan. Instrumen yang semata-mata merupakan wewenang penguasa digolongkan ke dalam instrumen hukum publik. Instrumen yang dapat dipergunakan oleh penguasa maupun perseorangan digolongkan ke dalam instrumen hukum perdata.

Instrumen hukum publik dibedakan dalam pengaturan langsung dan pengaturan keuangan. Pengaturan langsung dilakukan melalui perintah-perintah (*geboden*) dan larangan-larangan (*verboden*).

Bentuk pengaturan langsung yang paling memiliki sifat pencegahan adalah larangan (*verboden*) kecuali ada izin. Izin lingkungan merupakan keputusan tata usaha negara (*beschikking*) dan instrumen pengukur yang tepat dalam hubungannya dengan pengelolaan lingkungan yang wajib disertai dengan persyaratan-persyaratan dan pertimbangan lingkungan sebagai upaya pencegahan pencemaran.

Menurut PERMEN KP No. 29/MEN/2012 disebutkan bahwa pengertian perikanan adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya ikan dan lingkungannya mulai dari pra produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan. Inventarisasi dan telaah terhadap perundang-undangan dibidang lingkungan yang mengatur jenis dan prosedur perizinan untuk kegiatan yang mempunyai dampak penting terhadap lingkungan mengungkapkan perizinan lingkungan berikut:

- a. Izin tempat usaha : Hinder Ordonnantie, Stb. 1926 No. 226;
- b. Izin Usaha Industri : UU No. 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian;
- c. Izin pengumpulan atau pengolahan termasuk penimbunan akhir limbah B3 : PP Nomor 19 Tahun 1994 tentang Pengelolaan Limbah B3;
- d. Izin pengangkutan limbah B3 : PP No. 12 Tahun 1994
- e. Izin pemanfaatan limbah B3 : PP No. 12 Tahun 1995;
- f. Izin usaha kawasan industri : Keputusan Presiden Nomor 53 Tahun 1989 tentang Kawasan Industri jo. Keputusan Presiden No. 98 Tahun 1993 tentang Perubahan Kepres No. 53 Tahun 1989 tentang Kawasan Industri.
- g. Peraturan Pemerintah No. 60 Tahun 2007 tentang Konservasi Sumberdaya Ikan;
- h. Permen KP No. Per.14/MEN/2007 tentang Keadaan kritis yang membahayakan atau dapat membahayakan sediaan ikan, spesies ikan atau lahan pembudidayaan;
- i. Permen KP No. Per. 01/MEN/2009 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia;
- j. Permen KP No Per. 45/MEN/ 2011 tentang Estimasi Potensi Sumberdaya Ikan di WPPNRI.

- k. Permen KP No. Per.12/MEN/2012 tentang usaha perikanan tangkap di laut lepas
- l. Permen KP No. Per.29/MEN/2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Pengelolaan Perikanan di bidang penangkapan ikan.

Pelaksanaan kegiatan dibidang penangkapan ikan ini dihadapkan pada beberapa karakteristik khusus yang tidak dimiliki oleh sistem eksploitasi sumberdaya pertanian lainnya. Beberapa karakteristik khusus tersebut, antara lain:

- a. Sumberdaya pada umumnya tidak terlihat (*invisible*)
- b. Sumberdaya merupakan milik umum (*common property*)
- c. Eksploitasi sumberdaya dengan resiko yang besar (*high risk*)
- d. Produk sangat mudah rusak (*highly perishable*)

Dalam peraturan tersebut diatur juga Jenis-jenis Perizinan tentang Usaha Perikanan yang meliputi :

- a. Usaha Penangkapan, SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan),
- b. SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan),
- c. Usaha Pengangkutan Ikan, SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan)
- d. SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan),
- e. Usaha Pengumpulan dan Pengangkutan Ikan, dan SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan)
- f. Usaha Pembudidayaan Ikan SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan) dan Usaha Pengolahan Ikan SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan)

Dalam Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) komponen utama dari perikanan tangkap adalah unit penangkapan, yang terdiri dari perahu atau kapal, alat tangkap dan tenaga kerja atau nelayan yang saling berkaitan dan mempengaruhi satu sama lainnya.

6.3 Dokumen Kapal Penangkap Ikan dan Pengangkut Ikan

1. Menentukan dokumen kapal penangkap ikan

- a. Dokumen kapal perikanan yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan

Kapal penangkap ikan dan/atau kapal pengangkut ikan umumnya memiliki dokumen kapal yang menjelaskan status hukum kapal dan kelaikan kapal sebagai berikut :

- a) Surat Ukur
Surat Ukur (*Certificate of Tonnage and Measurement*) ialah suatu Sertifikat yang diberikan setelah diadakan pengukuran terhadap kapal oleh juru ukur dan instansi pemerintah yang berwenang, yang merupakan sertifikat pengesahan dan ukuran-ukuran dan tonase kapal menurut ketentuan yang berlaku. Setelah diadakan pengukuran kepada kapal diberikan Surat Ukur Kapal. Isi dari sebuah Surat Ukur itu antara lain Nama Kapal, Tanda Selar (Nomor Register resmi kapal), Tempat asal kapal, Jumlah dek, jumlah tiang, dasar berganda, tangki ballast, Ukuran Tonnage, Volume dan lainnya.

Surat Ukur tidak berlaku lagi atau tidak mempunyai masa berlaku lagi apabila kapal tidak berganti nama, tidak berubah konstruksi, tidak tenggelam, tidak terbakar, musnah dan sejenisnya. Juru ukur dari instansi pemerintah yang berwenang, biasanya dari pegawai di lingkungan Dirjen Perhubungan Laut, dan hanya kapal-kapal yang besarnya 20 m³ keatas yang wajib memperoleh Surat Ukur

- b) Grosse Akte (Surat Tanda Pendaftaran Kapal)
Surat Tanda Pendaftaran Kapal adalah suatu dokumen kepemilikan kapal yang menyatakan bahwa kapal telah dicatat dalam register kapal-kapal, yaitu setelah memperoleh Surat Ukur, dimana tujuan dari Pendaftaran kapal ini adalah untuk memperoleh Bukti Kebangsaan Kapal. Oleh Pejabat Kesyahbandaran yang membuat Akta/Surat Tanda Pendaftaran Kapal dikeluarkan sesuai dengan peraturan dan Perundang-undangan yang berlaku. Prosedur pendaftaran sebuah kapal untuk memperoleh Surat Tanda Pendaftaran adalah sebagai berikut, pendaftaran kapal ditujukan kepada Pejabat kesyahbandaran dengan dilampiri Akte penjualan (*Bill of Sale*), perjanjian Jual-Beli, Surat Pernyataan Kebangsaan, Anggaran Dasar (AD) Perusahaan, Salinan Surat Ukur, Sertifikasi Pelepasan dari Negara sebelumnya, Surat ijin pembelian, Surat Kuasa (jika pengurusannya dikuasakan kepada orang lain). Maksud dan tujuan Pendaftaran kapal ialah untuk mendapatkan Tanda Kebangsaan dan Surat Laut atau Surat Pas Kapal. Kapal yang belum didaftarkan dalam register kapal tidak mungkin mendapat suatu bukti kebangsaan. Tanda bukti kebangsaan berupa Surat laut atau Pas Kapal itu penting karena dengan mengibarkan bendera kebangsaan dapat diketahui kebangsaan dari kapal yang bersangkutan
- c) Surat Kebangsaan Kapal
Aspek status hukum kapal dibuktikan dengan Surat Kebangsaan dan pengibaran bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan. Kapal yang mengibarkan bendera suatu negara sebagai bendera kebangsaan maka kapal tersebut merupakan bagian wilayah hukum dari negara tersebut, dengan demikian diatas kapal tersebut berlaku hukum negara tersebut dimanapun kapal berada, semua orang yang berada diatas kapal itu tunduk kepada hukum negara bendera kapal. Jenis-jenis surat tanda kebangsaan kapal Indonesia disesuaikan dengan ukuran kapal, antara lain :
 - Surat Laut untuk kapal ukuran \geq GT 175
 - Surat Laut Sementara untuk kapal yang proses pendaftarannya belum selesai
 - Pas Besar Tahunan untuk kapal ukuran GT 7 s.d. GT 175
 - Pas Kecil untuk ukuran kapal < GT 7
- d) Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan
Sertifikat ini menyatakan bahwa :
 - Kapal sudah diperiksa sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari aturan kelaikan kapal yang berlaku dan aturan perundang-undangan

lainnya yang terkait kepada kelaikan dan pengawakan kapal penangkapan ikan

- Hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi ketentuan tentang keselamatan konstruksi, permesinan, perlengkapan navigasi, alat-alat penolong, alat pemadam kebakaran, perlengkapan radio, peralatan pencegahan pencemaran dari kapal dan pencegahan pelanggaran di laut, serta kelengkapan-kelengkapan lainnya yang terkait dengan aturan kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan

e) Khusus kapal Pengangkut Ikan dikategorikan kapal barang harus dilengkapi dengan dokumen berikut :

- Sertifikat Keselamatan Pengawakan minimum (*Safe manning certificate*)
- Sertifikat Garis Muat (*Load Line Certificate*)
- Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*)
- Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*)
- Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*)

b. Dokumen kapal perikanan yang diterbitkan oleh Kemenkominfo

Sertifikat Izin Radio Kapal Laut (*Ship Station License*). Berisi informasi perangkat radio yang digunakan diatas kapal, daya radio, kelas emisi dan frekwensi radio yang diizinkan.

c. Dokumen kapal perikanan yang diterbitkan oleh Kementerian Kesehatan

Dokumen yang di terbitkan Kementerian Kesehatan melalui Kantor Kesehatan Pelabuhan sebagai berikut :

- 1) Buku Kesehatan Kapal
- 2) Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal
- 3) Sertifikat Pengawasan PPPK Kapal

d. Dokumen kapal perikanan yang diterbitkan oleh KKP

Setiap orang, perusahaan dan penanam modal yang melakukan usaha perikanan tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP-NRI) wajib memiliki beberapa dokumen perizinan usaha perikanan tangkap sebagai berikut :

- 1) Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP)
SIUP adalah izin tertulis yang harus dimiliki untuk melakukan usaha perikanan dengan menggunakan sarana produksi yang tercantum

dalam izin tersebut. Terdapat 3 (tiga) jenis SIUP yaitu Surat Izin Usaha Perikanan Penanaman Modal (SIUP-PM), Surat Izin Usaha Perikanan Perseorangan (SIUP-OI) dan Surat Izin Usaha Perikanan Perusahaan (SIUP-PI). Kewenangan penerbitan SIUP diberikan berdasarkan ukuran Gross Tonnage (GT) kapal. Kapal dengan ukuran > 30 GT kewenangan pusat oleh Direktorat Jenderal. Kapal dengan ukuran 10 GT s.d 30 GT kewenangan propinsi dan kapal dengan ukuran s.d 10 GT kewenangan Bupati/Walikota.

2) Buku Kapal Perikanan (BKP)

BKP adalah buku yang memuat informasi hasil pendaftaran kapal perikanan berisi data kapal perikanan dan identitas pemilik serta perubahan-perubahan terhadap fisik dan dokumen kapal perikanan yang dibedakan berdasarkan ukuran Gross Tonnage (GT) kapal. Kapal dengan ukuran > 30 GT melakukan pendaftaran di pusat pada Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap (DJPT), Kapal dengan ukuran 10 - 30 GT melakukan pendaftaran di propinsi dan kapal dengan ukuran s.d 10 GT melakukan pendaftaran di Kabupaten/Walikota. BKP yang diterbitkan oleh DJPT berwarna jilid merah, BKP dengan warna jilid kuning diterbitkan oleh Gubernur dan BKP dengan warna jilid hijau diterbitkan oleh Kabupaten/Pemerintahan kota.

3) Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI)

SIPI adalah izin tertulis yang harus dimiliki setiap kapal perikanan untuk melakukan penangkapan ikan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari SIUP. Terdapat 4 (tiga) jenis SIPI yaitu Surat Izin Penangkapan Ikan Operasi Tunggal (SIPI-OT), Surat Izin Penangkapan Ikan Kapal Pendukung Operasi Penangkapan Ikan (SIPI-LI), Surat Izin Penangkapan Ikan Kapal Pelatihan, Penelitian/Eksplorasi Perikanan (SIPI-LP) dan Surat Izin Penangkapan Ikan Operasi Group (SIPI GI). Kewenangan penerbitan SIPI diberikan berdasarkan ukuran Gross Tonnage (GT) kapal. Kapal dengan ukuran > 30 GT kewenangan pusat oleh DJPT, Kapal dengan ukuran 10 - 30 GT kewenangan propinsi dan kapal dengan ukuran s.d 10 GT kewenangan Bupati/Walikota.

4) Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI)

SIKPI adalah izin tertulis yang harus dimiliki setiap kapal perikanan untuk melakukan pengangkutan ikan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari SIUP.

Terdapat 6 (enam) jenis SIKPI yaitu :

- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan Kemitraan (SIKPI-KI)
- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan Tujuan Ekspor (SIKPI-OA)
- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan Pelabuhan Pangkalan ke Pelabuhan Muat (SIKPI-PP)
- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan Sentra Nelayan SIKPI-SN
- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan bagi kapal pengangkut ikan berbendera asing yang diageni oleh perusahaan bukan perusahaan perikanan (SIKPI-NA)
- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan bagi kapal pengangkut ikan berbendera Indonesia yang diageni oleh perusahaan bukan perusahaan perikanan (SIKPI-NI)

- Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan Operasi Group (SIKPI-GI)
- 5) Surat Keterangan Aktivasi Transmitter (SKAT)
SKAT adalah surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal perikanan telah terpantau oleh sistem pemantauan kapal perikanan KKP. SKAT diterbitkan oleh Direktorat Jenderal PSDKP.
 - 6) Surat Laik Operasi (SLO)
SLO adalah surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal perikanan telah memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis untuk melakukan kegiatan perikanan. Dibuat pada saat kapal akan berangkat di pelabuhan perikanan.
 - 7) Surat Persetujuan Berlayar (SPB)
SPB yang menjelaskan bahwa kapal perikanan tersebut telah memenuhi seluruh ketentuan perundangan perikanan pada Pasal 42 UU No 45 Tahun 2009.
 - 8) Log book Penangkapan Ikan
Log Book Penangkapan Ikan adalah laporan harian tertulis nakhoda mengenai kegiatan penangkapan ikan pada setiap operasi penangkapan ikan sesuai dengan data sebenarnya (*objective*) dan tepat waktu (*up to date*). Log book penangkapan ikan berisi informasi mengenai data kapal perikanan, data alat penangkapan ikan, data operasi penangkapan ikan dan data ikan hasil tangkapan. Standar bentuk, format, dan tata cara pengisian log book penangkapan ikan tercantum dalam Lampiran I, Lampiran II, dan Lampiran III PERMEN-KP No. PER.18/MEN/2010 tentang Log Book Penangkapan Ikan.
 - 9) Log book Transshipment
Kapal pengangkut ikan melakukan transshipment di laut. Data transfer ikan hasil tangkapan dicatat secara akurat oleh Nakhoda. Transshipments merupakan kesempatan bagi petugas perikanan dengan bantuan pemantau untuk melakukan inspeksi dimana suatu inventaris lengkap tentang proses produksi di kapal telah dicatat dalam log, dan tidak ada "misreporting".

1. Kebutuhan dokumen kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan

Kebutuhan dokumen kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan mengikuti ketentuan pengaturan dan pengelolaan kegiatan penangkapan yang menggunakan alat penangkapan ikan yang diperbolehkan dan/atau dilarang yang diatur sesuai dengan jalur penangkapan ikan. Pada Permen KP No. 71/PERMEN-KP/2016 Tentang Jalur Penangkapan Ikan dan Penempatan Alat Penangkapan Ikan Di WPP-NRI disebutkan jalur penangkapan ikan terdiri dari:

1) Jalur Penangkapan Ikan I

- Jalur Penangkapan IA meliputi perairan pantai sampai dengan 2 (dua) mil laut yang diukur dari permukaan air laut pada surut terendah
- Jalur Penangkapan Ikan IB, meliputi perairan pantai di luar 2 (dua) mil laut sampai dengan 4 (empat) mil laut

2) Jalur Penangkapan Ikan II

Meliputi perairan di luar Jalur Penangkapan Ikan I sampai dengan 12 (dua belas) mil laut diukur dari permukaan air laut pada surut terendah

3) Jalur Penangkapan Ikan III

Meliputi Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan perairan di luar Jalur Penangkapan Ikan II

Pemeriksaan dokumen perizinan di atas kapal penangkap ikan dan/atau kapal pengangkut ikan saat berlayar, seringkali menjadi problematika bagi nelayan. Hal tersebut sering menjadi ketakutan tersendiri bagi nelayan ketika harus berurusan dengan petugas Ditjen PSDKP, petugas pemantau kapal perikanan dan Polisi Air dan Badan Keamanan Laut (BAKAMLA). Mengacu pada Pasal 86 Permen KP Nomor 30 Tahun 2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di WPP-NRI hanya tiga dokumen saja yang wajib ada di atas kapal saat melaut yaitu SIPI bagi kapal penangkap ikan dan SIKPI bagi kapal pengangkut ikan, SLO dan SPB. Sedangkan dokumen yang terkait status hukum kapal dan kelaikan kapal penangkapan yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan dan wajib ada di atas kapal terdiri dari 3 (tiga) dokumen yaitu Surat Ukur, Surat Laut atau Pass Kapal dan Sertifikat Keselamatan dan Pengawasan Kapal Ikan. Pada Tabel 1 disajikan kebutuhan dokumen kapal penangkap ikan dan/atau pengangkut ikan sesuai dengan jalur-jalur penangkapan ikan.

Tabel 1. Kebutuhan dokumen kapal

No	Jenis dan/atau Nama Dokumen	Jalur Penangkapan Ikan dan GT Kapal			
		Jalur I (s.d 4 nm)		Jalur II (4-12 nm)	Jalur III (> 12 nm)
		IA (s.d 5GT)	IB(5-10 GT)	> 10-30 GT	> 30 GT
1	Status Hukum				
	a. Surat ukur	√	√	√	√
	b. Grosse Akte	-	√	√	√
	c. Surat Kebangsaan Kapal				
	• Surat Laut (>GT175)	-	-	-	√*
	• Pas Kecil	√	√* (<7GT)	-	-
	• Pas Besar	-	√* (>7GT)	-	-
2	Kelaikan Kapal				
	Sertifikat Kelaikan dan Pengawasan Kapal	-	-	√	√
	SKK 60 mil dan/atau ANKAPIN III dan ATKAPIN III	√	√	√	√* (SKK 60 mil < 60nm)

	ANKAPIN II / ATKAPIN II	-	-	-	√
	Sertifikat keselamatan kapal barang khusus kapal pengangkut ikan	-	-	-	
	Sertifikat pengawakan minimum (khusus kapal pengangkut ikan)	-	-	-	√
	Sertifikat keselamatan konstruksi (SCC), Keselamatan Radio (Radio) dan Keselamatan Peralatan kapal barang (SEC)	-	-	-	√
3	Usaha Penangkapan Ikan				
	a. SIUP	√	√	√	√
	b. SIPI	√	√	√	√
	c. SIKPI	-	-	√	√
	d. SKAT	-	-	√	√
	e. BKP	√	√	√	√
4	Port Clearance				
	a. SPB	√	√	√	√
	b. SLO	√	√	√	√

Untuk memberikan gambaran dokumen kapal perikanan dapat dilihat pada lampiran 1 Contoh dokumen kapal penangkap ikan dan Lampiran 2 Contoh Dokumen kapal pengangkut ikan.

2. Informasi Kapal Penangkap Ikan

Tabel 2 Data yang dapat diperoleh dari tiap dokumen kapal:

No	Dokumen Kapal	Data Pokok	Keterangan
1	Surat Ukur	Pelabuhan pendaftaran; jenis kapal; mesin penggerak & jumlah baling-baling; bahan konstruksi kapal; tempat dan tanggal peletakan lunas; galangan kapal; Ukuran Pokok Panjang, Lebar dan Dalam; Tonase Kotor dan Tonase bersih; Tanda selar & posisi penempatannya.	
2	Gross Akte	Pemilik kapal; Nama kapal; Kapal pendaftaran baru atau balik nama; Ukuran Pokok Panjang, Lebar dan Dalam; Tonase Kotor dan Tonase bersih; asal usul kepemilikan kapal; spesifikasi mesin penggerak	
3	Surat Kebangsaan Kapal <ul style="list-style-type: none"> • Pas Kecil • Pas Besar • Surat Laut 	Nama kapal; kebangsaan kapal; Tanda Panggilan; Tempat pendaftaran; Ukuran Pokok Panjang, Lebar dan Dalam; Tonase Kotor dan Tonase bersih; tahun pembangunan; spesifikasi penggerak utama; bahan utama kapal.	

4	Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan	Nama kapal; Tanda panggilan; Tempat pendaftaran; Tonase kotor; Tempat dan tanggal pembuatan; Panjang kapal; kewenangan daerah peayaran; waktu dok terakhir; data perlengkapan kapal.	
5	Sertifikat Keselamatan Pengawakan minimum (Safe manning certificate)	Nama Kapal; Nama Panggilan; Pelabuhan Pendaftaran; Nama/perusahaan pemilik; IMO Number; Daerah Pelayaran; Tipe Kapal; Tonase kotor; daya mesin penggerak; Data jabatan awak kapal .	Kapal pengangkut ikan
6	Sertifikat Garis Muat (Load Line Certificate)	Nama kapal; Nama panggilan; tempat pendaftaran; panjang kapal; Tonase kotor; jenis kapal; lambung timbul garis muat.	Kapal pengangkut ikan
7	Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (Cargo Ship Safety Construction Certificate)	Nama kapal; Nama panggilan; tempat pendaftaran; Tonase kotor; jenis kapal; tanggal pembangunan; data perlengkapan kapal.	Kapal pengangkut ikan
8	Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal (Cargo Ship Safety Equipment Certificate)	Nama kapal; Nama panggilan; tempat pendaftaran; Tonase kotor; jenis kapal; panjang kapal; IMO Number	Kapal pengangkut ikan
9	Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (Cargo Ship Safety Radio Certificate)	Nama kapal; Nama panggilan; tempat pendaftaran; Tonase kotor; Daerah operasi radio; tahun pembuatan; perangkat radio yang terinstal di kapal.	Kapal pengangkut ikan
10	Sertifikat Izin Radio Kapal Laut (Ship Station License)	Nama stasiun; Gross Tonnage; Nama Panggilan; Pemilik kapal, Jenis dinas; AAIC; Spesifikasi Perangkat radio; Daya; kelas emisi dan frekwensi	
12	Buku Kesehatan Kapal	Nama kapal; kebangsaan; tanda selar/IMO Number; GT; Pemilik kapal; Tempat dan tanggal penerbitan; data kesehatan dan sanitasi kapal setiap keberangkatan.	
13	Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal	Nama kapal; kebangsaan; Hasil pengecekan sanitasi tiap ruangan di kapal	
14	Sertifikat Pengawasan PPPK Kapal	Nama kapal; keterangan bahwa kapal telah dilengkapi PPPK & cara penggunaannya	
15	Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP)	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis SIUP; Identitas pemilik; Referensi; Jenis usaha perikanan tangkap; • Lampiran berisi informasi : Jenis kapal perikanan (alat penangkap ikan); Ukuran Kapal; Jumlah Kapal; Daerah penangkapan ikan; Pelabuhan pangkalan; Pelabuhan bongkar/Singgah/muat. • Keterangan hasil pengukuran ulang Gross tonnage (GT) kapal. 	

16	Buku Kapal Perikanan (BKP)	<ul style="list-style-type: none"> • Identitas kapal : No registrasi; Nama kapal; Nama kapal sebelumnya; Tempat/tahun pembangunan; Bahan utama kapal; Type/jenis kapal; Jenis alat penangkap ikan; Merk dan type mesin utama; daya mesin utama; No. seri mesin utama; jumlah dan kapasitas palka. Tempat pendaftaran; tanda pengenal kapal perikanan. • Foto Kapal Perikanan tampak samping. • Grosse akte. • Dimensi utama kapal : Panjang; Lebar; Dalam • Tonnase : GT; NT • Identitas Pemilik kapal perikanan : nama (perusahaan/perorangan); Alamat; Nama penanggung Jawab Perusahaan/Perorangan; Tempat tanggal lahir; No KTP; Nama pemilik kapal sebelumnya. • Daftar perubahan identitas pemilik kapal perikanan. 	
17	Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI)	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis SIPI; Nomor SIPI; Identitas pemilik. • Data Kapal : Nama kapal; Tempat dan Nomor Gross akte; Tempat dan Nomor Buku Kapal Perikanan (BKP); Tanda Selar; Tanda Pengenal Kapal; Panggilan Radio; Tahun Pembuatan Kapal; Tempat pembuatan kapal; Berat kotor; Berat bersih; Merek Mesin; Nomor seri mesin • Jenis Alat penangkap ikan • Referensi : Nomor SIUP; Tanggal SIUP; • Daerah Penangkapan ikan; Pelabuhan pangkalan; Pelabuhan bogkar/singgah • Masa berlaku SIPI • Lampiran : Spesifikasi alat penangkap ikan dan daerah penangkapan ikan. 	
18	Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI)	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis SIKPI; Identitas pemilik kapal • Data Kapal : Data Kapal : Nama kapal; Tempat dan Nomor Gross akte; Tempat dan Nomor Buku Kapal Perikanan (BKP); Tanda Selar; Tanda Pengenal Kapal; Panggilan Radio; Tahun Pembuatan Kapal; Tempat pembuatan kapal; Berat kotor; Berat bersih; Merek Mesin; Nomor seri mesin; kapasitas ruang tempat penyimpanan. • Referensi : No SIUP; Tanggal SIUP • Pelabuhan pangkalan dan pelabuhan muat • Masa berlaku izin • Catatan mengenai SIKPI 	
19	Surat Keterangan Aktivasi Transmitter (SKAT)	<ul style="list-style-type: none"> • Nama kapal; Perusahaan/Pemilik; Alamat. • Nomor ID; Pelabuhan pemasangan • Hasil tes aktivasi transmitter • Waktu berlaku 	
20	Surat Laik Operasi (SLO)	<ul style="list-style-type: none"> • No SLO • Nama Kapal Perikanan • Nama Perusahaan/Pemilik • Tonase kotor • Bendera kebangsaan • Nomor SIPI dan masa berlakunya • Alat Tangkap • Nomor hasil pemeriksaan kapal • Tujuan 	

21	Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	<ul style="list-style-type: none"> • Nomor SPB • Nama kapal; bendera kebangsaan, Tonnase kotor, Nama Nakhoda. • Data pemberangkatan : (Departure) Pelabuhan pemberangkatan (bertolak dari); tanggal dan jam pemberangkatan; Daerah penangkapan ikan/Pelabuhan tujuan. • Jumlah awak kapal; alat penangkap ikan/ muatan. • Tempat, tanggal dan jam penerbitan SPB; Petugas syahbandar. 	
22	Log book Penangkapan Ikan	<ul style="list-style-type: none"> • Data umum kapal : <ol style="list-style-type: none"> 1) Nama kapal; nama perusahaan; Nomor SIPI; GT; panjang kapal; daya kapal; kode alat penangkap ikan; radio panggil; tanda selar; WPP 2) Trip ke tahun ini; 3) Data keberangkatan : Pelabuhan dan waktu keberangkatan; Daerah penangkapan ikan 4) Data pendaratan : Pelabuhan pendaratan; waktu kedatangan. 5) Data ABK lokal dan ABK asing • Data Operasi penangkapan ikan : tanggal penangkapan ikan; posisi tiap setting; waktu setting; jumlah hasil tangkapan ikan tiap setting per jenis alat penangkap ikan. 	

3. Borang Hasil Identifikasi Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan.

Borang adalah kertas kerja Pemantau Penangkapan Ikan dan Pengangkutan Ikan yang berisi aspek informasi yang harus dikumpulkan Pemantau Penangkapan Ikan dan Pengangkutan Ikan dalam kegiatan pemantauan di atas kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan. Standar Bentuk, format, dan tata cara pengisian borang pemantau penangkapan ikan dan pengangkutan ikan tercantum dalam lembar 1 (satu) sampai dengan lembar 8 (delapan) pada Lampiran PERMEN KP Nomor 1/PERMEN-KP/2013.



KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN
DIREKTORAT JENDERAL PERIKANAN TANGKAP
BORANG PEMANTAU PENANGKAPAN IKAN DAN PENGANGKUTAN IKAN

Lembar 1. Informasi Kapal Penangkap Ikan

No. Seri:			
DATA UMUM			
Nama Kapal: ¹⁾		Tanda Selar: ²⁾	
No. SIPI: ³⁾	No. SIUP: ⁴⁾	Call Sign: ⁵⁾	
No. Register RFMOs: ⁶⁾		RFMOs: ⁷⁾ WCPFC / IOTC / CCSBT	
Tahun Pembangunan: ⁸⁾	Bendera: ⁹⁾	GT/HP: ¹⁰⁾ /	
Nama Nakhoda: ¹¹⁾		Nama Fishing Master: ¹²⁾	
Nama Pemilik/Perusahaan: ¹³⁾			
Pelabuhan Keberangkatan: ¹⁴⁾		Tanggal Keberangkatan: ¹⁵⁾	Panjang Kapal: ¹⁶⁾ m
Pelabuhan Kedatangan: ¹⁶⁾		Tanggal Kedatangan: ¹⁷⁾	Lebar Kapal: ¹⁹⁾ m
Jumlah awak kapal: ²⁰⁾	WNI: orang	VMS: ²¹⁾ Y / T	Kondisi VMS: ²²⁾
	WNA: orang	Cara penanganan Pasca Panen: ²³⁾ fresh / frozen	Foto Kapal: ²⁴⁾ Y / T
			Nomor Foto: ²⁵⁾

Lembar 8. Pemandangan Ikan di Laut

Kapal Penangkapan Ikan ¹⁾		Kapal Pengangkutan Ikan ²⁾	
Nama Kapal: ^{a)}		Nama Kapal: ^{a)}	
Nama Nakhoda: ^{b)}		Nama Nakhoda: ^{b)}	
Bendera: ^{c)}		Bendera: ^{c)}	
No. SIPI: ^{d)}		No. SIKPI: ^{d)}	
Tanda Selar: ^{e)}		Tanda Selar: ^{e)}	
RFMOs: ¹⁾ WCPFC / IOTC / CCSBT		RFMOs: ¹⁾ WCPFC / IOTC / CCSBT	
No. Register RFMOs: ⁶⁾		No. Register RFMOs: ⁶⁾	
Foto Lambung Kapal: ⁷⁾ Y / T	No. Foto: ⁸⁾	Foto Lambung Kapal: ⁷⁾ Y / T	No. Foto: ⁸⁾

Gambar 2. Lembar 1 : Borang data informasi umum kapal penangkap ikan.
Lembar 8 : Borang data pemindahan ikan di laut.

Data informasi kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan yang harus dicatat dalam borang pemantauan kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan sebagai berikut :

- Nama Kapal**
Nama kapal dapat dilihat pada lambung kapal, diisi dengan nama kapal penangkap ikan dimana observer ditempatkan sesuai dengan surat tugas dan dokumen kapal bersangkutan.
- Tanda Selar**
Diisi dengan nomor dan kode yang memuat informasi ukuran berat kotor, nomor dan tempat penerbitan Surat Ukur kapal penangkap ikan bersangkutan.
- Tanda selar** dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Tanda Selar dipasang secara permanen di bagian luar dinding dengan bangunan atas atau pada tempat lain yang aman dan mudah dibaca setelah kapal memperoleh

Surat Ukur. Tanda Selar memuat informasi berupa rangkaian huruf dan angka yang terdiri dari GT (angka tonase kotor), Nomor Surat Ukur dan kode pelabuhan yang mengeluarkan surat ukur atau tempat pelaksanaan pengukuran (Kementerian Perhubungan, 2009).

Contoh : GT.127 No. 1911/Bc

Keterangan :

GT = Singkatan Gross Tonnage

127 = Angka Gross Tonnage

No. = Singkatan Nomor

1911 = Nomor urut penerbitan Surat Ukur

Bc = Kode pengukuran dari pelabuhan yang mengeluarkan Surat Ukur (kode pengukuran Muara Angke)

- Nomor SIPI**
Nomor SIPI tertera dibawah "SURAT IZIN PENANGKAPAN IKAN" Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) adalah izin tertulis yang harus dimiliki setiap kapal perikanan untuk melakukan penangkapan ikan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari SIUP (PER.30/MEN/2012). Pada SIPI tercantum identitas perusahaan dan identitas kapal termasuk alat penangkap ikan yang digunakan.
- Nomor SIUP**
Nomor SIUP tertera di bawah "SURAT IZIN USAHA PERIKANAN (SIUP)". Pada saat kapal berlayar SIUP tidak diwajibkan dibawa di atas kapal, oleh karena itu Nomor SIUP bisa dilihat pada dokumen SIPI pada kolom "REFERENSI".
- Call Sign**
Call sign tertera pada dokumen izin Stasiun Radio Kapal Laut, kapal Surat Ukur, Pas Kapal/Surat Laut, Sertifikat keselamatan, Sertifikat Garis Muat dan Gross Akte.

Call sign atau panggilan adalah identitas kebangsaan kapal dan stasiun komunikasi radio kapal yang diwajibkan dan diatur menurut peraturan radio yang berlaku. Kapal Indonesia yang dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio kapal harus mempunyai tanda panggilan (call sign) sebagai salah satu identitas kapal.
- No. Register Regional Fisheries Management Organization (RFMOs)**
Diisi dengan nomor register keanggotaan yang dikeluarkan oleh RFMOs bersangkutan.

RFMOs adalah organisasi perikanan regional yang mengelola sediaan ikan yang beruaya jauh (*highly migratory fish*) dan sediaan ikan yang beruaya terbatas (*straddling fish stock*) di ZEEI dan laut lepas. Kapal yang memiliki nomor register RFMOs yaitu kapal yang terdaftar dalam *record of Vessels Authorized to Operate in the RFMOs Areas of Competence*. Keanggotaan RFMOs dapat ditanyakan kepada nakhoda atau melihat langsung di website RFMOs masing-masing.

- h. RFMOs : WCFC / IOTC / CCSBT
WCPFC (*Western and Central Pasific Fisheries Commision*), IOTC (*Indian Ocean Tune Commision*) adalah organisasi regional untuk pengelolaan perikanan bersama pada area konvensi masing-masing. CCSBT (*Commision for the Conservation Southern Bluefin Tuna*) merupakan organisasi negara-negara yang menangkap tuna sirip biru selatan (*southern Bluefin tuna*). Jika kapal yang diobservasi terdaftar pada salah satu organisasi tersebut, maka dicoret yang tidak terdaftar. Contoh apabila terdaftar di IOTC maka yang dicoret adalah WCPFC dan CCSBT, Jika terdaftar pada IOTC dan CCSBT maka yang dicoret hanya WCPFC. Jika kapal penangkap ikan bersangkutan terdapat di RFMOs, pilihlah yang sesuai dan coret yang tidak sesuai.
- i. Tahun Pembangunan
Tahun pembangunan, tahun dimana kapal mulai dibangun, bisa dilihat pada dokumen kapal Surat Ukur dan Pas kapal atau Surat Laut.
- j. Bendera
Diisi dengan tanda kebangsaan atau bendera kapal bersangkutan, dapat dilihat pada Surat Laut, Pas Kapal atau *Certificate of Nationality* pada kapal asing.
- k. GT / HP
GT atau tonnase kotor adalah volume kapal secara keseluruhan yang diperoleh dari pengukuran yang dilakukan berdasarkan metode standar pengukuran kapal non konvensi (Kemenhub, 2009). HP (*horse power*) yaitu tenaga mesin induk kapal. Data GT/HP kapal bisa dilihat pada dokumen kapal Surat Ukur, Surat Laut (Pas Kapal) dan SIPI.
- l. Nama Nakhoda
Diisi dengan nama nakhoda kapal yang mengoperasikan kapal yang sedang dipantau. Nama lengkap Nakhoda sesuai dengan crew list. Crew list adalah daftar nama dari seluruh anggota awak kapal. Pada crew list tercantum juga kebangsaan dan jabatan seluruh awak kapal. Crew list hanya berlaku sekali pakai yaitu pada saat kapal memasuki pelabuhan.
- m. Nama *Fishing Master*

Diisi dengan nama *fishing master* kapal penangkap ikan kapal yang sedang dipantau dan sesuai dengan crew list.

- n. Nama Pemilik/Perusahaan
Diisi dengan nama perorangan/perusahaan perikanan selaku pemilik kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan sesuai dengan data yang tercantum pada SIUP dan SIPI.
- o. Pelabuhan Keberangkatan
Diisi dengan nama pelabuhan perikanan atau pelabuhan umum dimana pemantau diberangkatkan menuju fishing ground dengan kapal penangkap ikan atau kapal pengangkut ikan. Data ini bisa dilihat pada dokumen SPB.
- p. Tanggal Keberangkatan
Diisi dengan tanggal keberangkatan pemantau menuju daerah penangkapan ikan dari pelabuhan keberangkatan. Data ini bisa dilihat pada dokumen SPB.
- q. Pelabuhan Kedatangan
Diisi dengan nama pelabuhan perikanan atau pelabuhan umum dimana pemantau kembali dari daerah penangkapan ikan dengan kapal penangkap ikan atau kapal pengangkut ikan.
- r. Tanggal Kedatangan
Diisi dengan data tanggal kedatangan pemantau dari daerah penangkapan ikan di pelabuhan kedatangan.
- s. Panjang Kapal
Diisi dengan ukuran panjang kapal dalam satuan meter sesuai dokumen kapal penangkap ikan bersangkutan. Panjang kapal dapat dilihat pada dokumen Surat Ukur dan *General Arrangement* kapal.

Panjang kapal (LOA) adalah panjang kapal yang diukur dari haluan kapal terdepan sampai buritan kapal paling belakang. Merupakan ukiran utama yang diperlukan dalam kaitannya dengan panjang dermaga dan muatan. Semakin panjang LOA semakin besar kapal berarti semakin besar daya angkut kapal tersebut.
- t. Lebar Kapal
Diisi dengan ukuran lebar kapal dalam satuan meter sesuai dokumen kapal penangkapan ikan dan pengangkut ikan bersangkutan. Lebar kapal dapat dilihat pada dokumen Surat Ukur dan *General Arrangement* kapal.

Lebar kapal diukur dari kulit kapal bagian luar sampai kulit bagian luar sisi lainnya (diukur pada bagian tengah kapal).

- u. Jumlah Awak Kapal
Jumlah awak kapal adalah jumlah Anak Buah Kapal (ABK) dan Nakhoda.
- WNI (Warga Negara Indonesia)
Diisi dengan jumlah seluruh ABK termasuk nakhoda yang berkewarganegaraan Indonesia pada kapal penangkap ikan bersangkutan dalam satuan orang.
 - WNA (Warga Negara Asing)
Diisi dengan jumlah seluruh anak buah kapal (ABK) yang berkewarganegaraan asing pada kapal penangkap ikan dan pengangkut ikan dalam satuan orang, jika ada.
- v. VMS (*Vessel Monitoring System*)
Jika terdapat VMS maka pilih "Y" dan coretlah "T" (tidak). Jika tidak terdapat VMS, maka pilihlah "T" dan coretlah "Y". Informasi Nomor ID VMS yang terpasang dan masa berlakunya bisa dilihat pada dokumen SKAT.
- VMS (*Vessel Monitoring System*) atau sistem Pemantauan Kapal Perikanan adalah salah satu system pengawasan kapal perikanan dengan menggunakan peralatan yang telah ditentukan untuk mengetahui pergerakan dan aktivitas kapal perikanan.
- w. Kondisi VMS
Jika pada kapal penangkap ikan yang sedang dipantau terdapat VMS, maka diisi dengan kondisi VMS pada saat pengamatan seperti Aktif/Tidak Aktif, Menyala/Tidak Menyala.
- x. Cara Penanganan Pasca Panen
Diisi dengan cara penanganan pasca panen terhadap ikan hasil tangkapan. Jika ikan ditangani dengan rantai dingin (es) maka pilihlah "fresh". Jika ikan dibekukan dalam palka berinsulasi, maka pilihlah "frozen".
- y. Foto Kapal
Diisi dengan informasi dokumentasi foto kapal. Jika ada dokumentasi foto pilih "Y". Jika tidak ada dokumentasi pilih "T".



BAB VII

Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) FISHING

7.1 Pengertian IUU Fishing

Illegal fishing tidak secara eksplisit didefinisikan dengan tegas dalam peraturan perundang-undangan. Namun, terminologi *illegal fishing* dapat dilihat dari pengertian secara harfiah yaitu dari bahasa Inggris. "illegal" artinya tidak sah, dilarang atau bertentangan dengan hukum. "fish" artinya ikan atau daging ikan dan "fishing" artinya penangkapan ikan sebagai mata pencaharian atau tempat menangkap ikan.

Berdasarkan pengertian secara harfiah tersebut dapat dikatakan bahwa "*illegal fishing*" menurut bahasa berarti menangkap ikan atau kegiatan perikanan yang dilakukan secara tidak sah.

Merujuk pada *International Plan of Action (IPOA)*, *Illegal Fishing* mendapatkan batasan pengertian dengan istilah *Illegal, Unreported, Unregulated Fishing (IUUF)* yang diperkenalkan oleh FAO dalam konteks implementasi CCRF.

Pengertian *illegal fishing* dijelaskan sebagai berikut:

- a. kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan oleh suatu negara tertentu atau kapal asing di perairan yang bukan merupakan yurisdiksinya tanpa izin dari negara yang memiliki yurisdiksi atau kegiatan penangkapan ikan tersebut bertentangan dengan hukum dan peraturan negara tersebut.
- b. kegiatan penangkapan ikan yang dilakukan oleh kapal perikanan berbendera salah satu negara yang tergabung sebagai anggota organisasi pengelolaan perikanan regional, tetapi pengoperasian kapal-kapalnya bertentangan dengan tindakan konservasi dan pengelolaan perikanan yang telah diadopsi oleh organisasi pengelolaan perikanan regional tersebut.
- c. kegiatan penangkapan ikan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan suatu negara atau ketentuan internasional, termasuk aturan-aturan yang ditetapkan negara anggota organisasi pengelolaan perikanan regional.

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, *illegal fishing* secara umum dapat diidentifikasi menjadi empat golongan yang sering terjadi di Indonesia, yaitu:

- a. Penangkapan ikan tanpa izin;
- b. Penangkapan ikan dengan izin palsu;
- c. Penangkapan ikan dengan menggunakan alat penangkapan ikan Terlarang; dan
- d. Penangkapan ikan dengan jenis ikan yang tidak sesuai izin.

Unreported fishing, yaitu kegiatan penangkapan ikan yang

- a. tidak pernah dilaporkan atau dilaporkan secara tidak benar kepada instansi yang berwenang dan tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional;
- b. dilakukan di area yang menjadi kompetensi organisasi pengelolaan perikanan regional, namun tidak pernah dilaporkan atau dilaporkan secara tidak benar atau tidak sesuai dengan prosedur pelaporan dari organisasi tersebut.

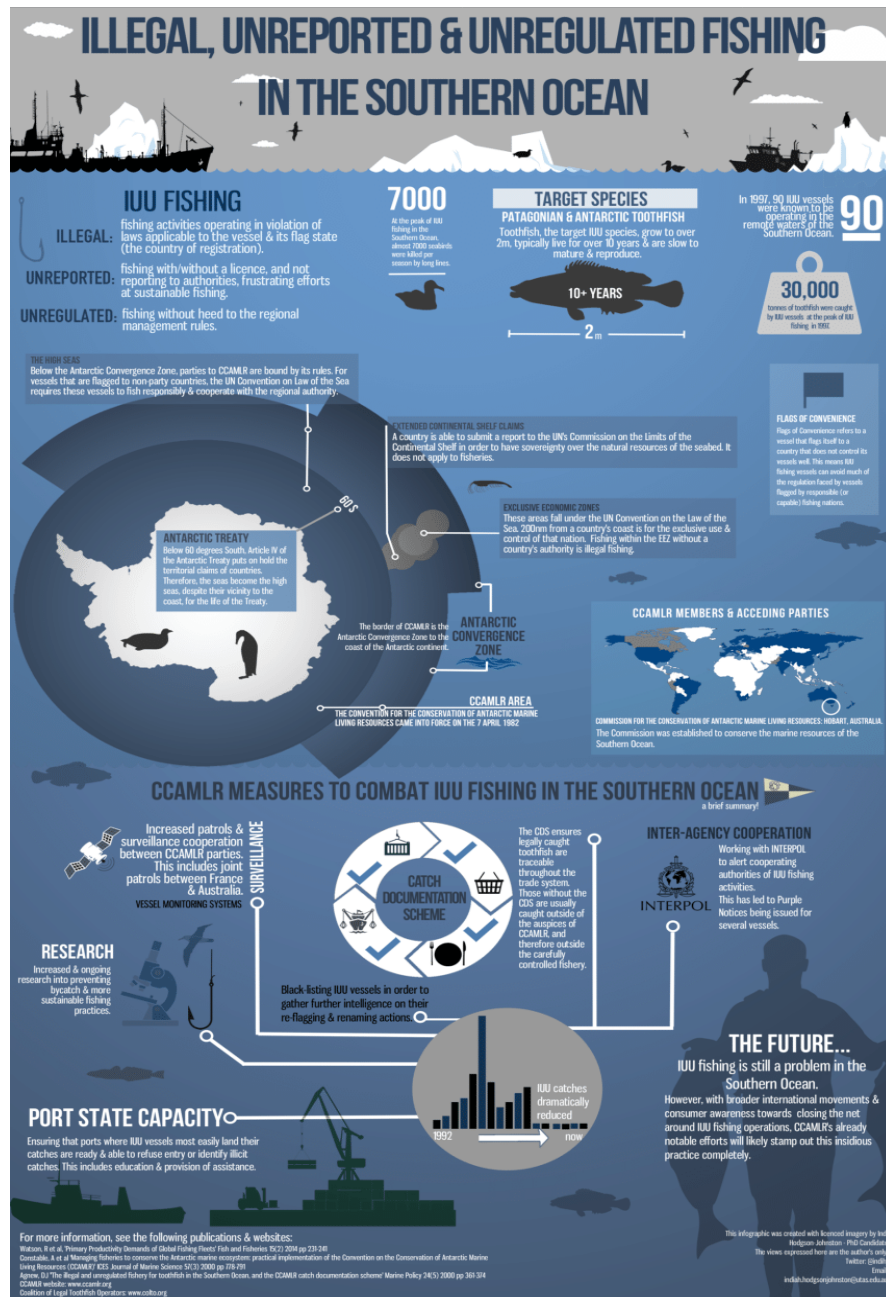
Kegiatan *unreported fishing* yang umum terjadi di Indonesia, yaitu:

- a. penangkapan ikan yang tidak melaporkan hasil tangkapan yang sesungguhnya atau pemalsuan data tangkapan; dan
- a. penangkapan ikan yang langsung dibawa ke negara lain dengan alih muatan di tengah laut.

Unregulated Fishing, yaitu kegiatan penangkapan ikan:

- a. Pada suatu area atau stok ikan yang belum diterapkan ketentuan pelestarian dan pengelolaan dalam hal ini kegiatan penangkapan tersebut dilaksanakan dengan cara yang tidak sesuai dengan tanggungjawab negara untuk pelestarian dan pengelolaan sumberdaya ikan sesuai hukum internasional;
- a. Pada area yang menjadi kewenangan organisasi pengelolaan perikanan regional yang dilakukan oleh kapal tanpa kewarganegaraan atau yang mengibarkan bendera suatu negara yang tidak menjadi anggota organisasi tersebut, hal tersebut dilakukan dengan cara yang tidak sesuai atau bertentangan dengan ketentuan pelestarian dan pengelolaan dari organisasi tersebut.





Sumber : Indi Hodgson-Johnston 2015.

Gambar 7. Ilustrasi IUU fishing.

Kegiatan *unregulated fishing* di Indonesia, masih belum diatur antara lain:

- Mekanisme pencatatan data hasil tangkapan ikan dari seluruh kegiatan penangkapan ikan yang ada;
- Wilayah perairan yang diperbolehkan dan dilarang;
- Pengaturan aktivitas sport fishing, kegiatan penangkapan ikan yang menggunakan modifikasi dari alat penangkapan ikan yang dilarang.

Sementara itu hukum positif mengenai perikanan saat ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan yang telah diganti dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009. Undang-Undang tersebut juga dalam proses perubahan dalam rangka Omnibus Law.

Undang-Undang Perikanan tersebut mengidentifikasi tindak pidana dalam bidang perikanan menjadi sebagai berikut:

- Kejahatan.
Tindak pidana perikanan yang merupakan kejahatan teridentifikasi dalam Pasal 103 ayat (1), yaitu Pasal 84, Pasal 85, Pasal 86, Pasal 88, Pasal 91, Pasal 92, Pasal 93, dan Pasal 94, yaitu:
 - Setiap orang yang dengan sengaja di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPPNRI) melakukan penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumberdaya ikan dan/atau lingkungannya;
 - Nakhoda atau pemimpin kapal perikanan, ahli penangkapan ikan, dan anak buah kapal yang dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia melakukan penangkapan ikan dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumberdaya ikan dan/atau lingkungannya; Pemilik kapal perikanan, pemilik perusahaan perikanan, penanggung jawab perusahaan perikanan, dan/atau operator kapal perikanan yang dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia melakukan usaha penangkapan ikan dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumberdaya ikan dan/atau lingkungannya;
 - Pemilik perusahaan pembudidayaan ikan, kuasa pemilik perusahaan pembudidayaan ikan, dan/atau penanggung jawab perusahaan pembudidayaan ikan yang dengan sengaja melakukan usaha pembudidayaan ikan di WPPNRI dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumberdaya ikan dan/atau lingkungannya;
 - Setiap orang yang dengan sengaja di WPPNRI memiliki, menguasai, membawa, dan/atau menggunakan alat penangkapan ikan dan/atau alat

bantu penangkapan ikan yang berada di kapal penangkap ikan yang tidak sesuai dengan ukuran yang ditetapkan, alat penangkapan ikan yang tidak sesuai dengan persyaratan, atau standar yang ditetapkan untuk tipe alat tertentu dan/atau alat penangkapan ikan yang dilarang;

e) Setiap orang yang dengan sengaja di WPPNRI yang melakukan:

- perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau kerusakan sumberdaya ikan dan/atau lingkungannya;
 - membudidayakan ikan yang dapat membahayakan sumberdaya ikan dan/atau lingkungan sumberdaya ikan dan/atau kesehatan manusia;
 - membudidayakan ikan hasil rekayasa genetika yang dapat membahayakan sumberdaya ikan dan/atau lingkungan sumberdaya ikan dan/atau kesehatan manusia;
 - menggunakan obat-obatan dalam pembudidayaan ikan yang dapat membahayakan sumberdaya ikan dan/atau lingkungan sumberdaya ikan dan/atau kesehatan manusia;
- f) Setiap orang yang dengan sengaja memasukkan, mengeluarkan, mengadakan, mengedarkan, dan/atau memelihara ikan yang merugikan masyarakat, pembudidayaan ikan, sumberdaya ikan, dan/atau lingkungan sumberdaya ikan ke dalam dan/atau ke luar WPPNRI;
- g) Setiap orang yang dengan sengaja menggunakan bahan baku, bahan tambahan makanan, bahan penolong, dan/atau alat yang membahayakan kesehatan manusia dan/atau lingkungan dalam melaksanakan penanganan dan pengolahan ikan;
- h) Setiap orang yang dengan sengaja di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia melakukan usaha perikanan dibidang penangkapan, pembudidayaan, pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran ikan;
- i) Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera Indonesia melakukan penangkapan ikan di WPPNRI dan/atau di laut lepas, yang tidak memiliki SIPI;
- j) Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing melakukan penangkapan ikan di ZEEI yang tidak memiliki SIPI;
- k) Setiap orang yang mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera Indonesia di WPPNRI, yang tidak membawa SIPI asli;
- l) Setiap orang yang mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing di ZEEI, yang tidak membawa SIPI asli;
- m) Setiap orang yang memiliki dan/atau mengoperasikan kapal pengangkut ikan di WPPNRI yang melakukan pengangkutan ikan atau kegiatan yang terkait yang tidak memiliki SIKPI;
- n) Setiap orang yang memalsukan dan/atau menggunakan SIUP, SIPI, dan SIKPI palsu.

b. Pelanggaran

Tindak pidana perikanan yang merupakan pelanggaran teridentifikasi dalam Pasal 103 ayat (2), yaitu Pasal 87, Pasal 89, Pasal 90, Pasal 95, Pasal 96, Pasal 97, Pasal 98, Pasal 99, dan Pasal 100, yaitu:

a. Setiap orang

- yang dengan sengaja di WPPNRI merusak plasma nutfah yang berkaitan dengan sumberdaya ikan;
 - yang karena kelalaiannya di WPPNRI mengakibatkan rusaknya plasma nutfah yang berkaitan dengan sumberdaya ikan;
- b. Setiap orang yang melakukan penanganan dan pengolahan ikan yang tidak memenuhi dan tidak menerapkan persyaratan kelayakan pengolahan ikan, sistem jaminan mutu, dan keamanan hasil perikanan;
- c. Setiap orang yang dengan sengaja melakukan pemasukan atau pengeluaran ikan dan/atau hasil perikanan dari dan/atau ke wilayah Republik Indonesia yang tidak dilengkapi sertifikat kesehatan untuk konsumsi manusia;
- d. Setiap orang yang membangun, mengimpor, atau memodifikasi kapal perikanan yang tidak mendapat persetujuan terlebih dahulu;
- e. Setiap orang yang mengoperasikan kapal perikanan di WPPNRI yang tidak mendaftarkan kapal perikanan sebagai kapal perikanan Indonesia;
- f. Nakhoda yang mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing yang tidak memiliki izin penangkapan ikan, yang selama berada di WPPNRI tidak menyimpan alat penangkapan ikan di dalam palka;
- g. mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing yang telah memiliki izin penangkapan ikan dengan 1 (satu) jenis alat penangkapan ikan tertentu pada bagian tertentu di ZEEI yang membawa alat penangkapan ikan lainnya;
- h. mengoperasikan kapal penangkap ikan berbendera asing yang telah memiliki izin penangkapan ikan, yang tidak menyimpan alat penangkapan ikan di dalam palka selama berada di luar daerah penangkapan ikan yang diizinkan di WPPNRI;
- i. Nakhoda yang berlayar tidak memiliki surat izin berlayar kapal perikanan yang dikeluarkan oleh syahbandar;
- j. Setiap orang asing yang melakukan penelitian perikanan di WPPNRI yang tidak memiliki izin dari Pemerintah;
- k. Setiap orang yang melanggar ketentuan dalam Pasal 7 ayat (2), yaitu Setiap orang yang melakukan usaha dan/atau kegiatan pengelolaan perikanan wajib mematuhi ketentuan mengenai:
- jenis, jumlah, dan ukuran alat penangkapan ikan;
 - jenis, jumlah, ukuran, dan penempatan alat bantu penangkapan ikan;
 - daerah, jalur, dan waktu atau musim penangkapan ikan;
 - persyaratan atau standar prosedur operasional penangkapan ikan;
 - sistem pemantauan kapal perikanan;
 - jenis ikan baru yang akan dibudidayakan;

- jenis ikan dan wilayah penebaran kembali serta penangkapan ikan berbasis budidaya;
- pembudidayaan ikan dan perlindungannya;
- pencegahan pencemaran dan kerusakan sumberdaya ikan serta lingkungannya;
- ukuran atau berat minimum jenis ikan yang boleh ditangkap;
- kawasan konservasi perairan;
- wabah dan wilayah wabah penyakit ikan;
- jenis ikan yang dilarang untuk diperdagangkan, dimasukkan, dan dikeluarkan ke dan dari wilayah Negara Republik Indonesia; dan jenis ikan yang dilindungi.

Illegal fishing adalah istilah populer yang digunakan untuk menyebut tindak pidana perikanan. Mengenai bentuk mana saja yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana illegal fishing adalah sesuatu yang perlu dikaji lebih lanjut, mengingat istilah tersebut tidak tersurat dalam Undang-Undang Perikanan.

Jika illegal fishing diartikan secara harafiah sebagai kegiatan perikanan yang tidak sah, maka kegiatan perikanan pun tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan yang ada. Definisi perikanan dalam Undang-Undang Perikanan mengandung pengertian yang luas, dimana dalam Pasal 1 ayat (1) disebutkan bahwa

“Perikanan adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan”

Dari definisi perikanan tersebut, kegiatan perikanan yang tidak sah tersebut menjadi tidak hanya sekedar penangkapan ikan, tetapi juga termasuk kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan, sampai dengan pemasaran.

Setelah konsep *illegal fishing* disinkronkan dengan konsep perikanan menurut Undang-Undang Perikanan, maka dapat diketahui bahwa semua bentuk-bentuk tindak pidana baik kejahatan dan pelanggaran dalam undang-undang tersebut dapat disebut juga sebagai tindak pidana illegal fishing.

7.2 Penegakan hukum IUU Fishing dalam UNCLOS 1982

Dalam hal penegakan hukum, termasuk penegakan hukum bagi pelaku IUU Fishing, UNCLOS 1982 secara garis besar membedakan wilayah laut dua kategori, yaitu wilayah laut di bawah kedaulatan dan wilayah laut dimana suatu negara memiliki yurisdiksi. Kawasan laut yang tunduk dibawah kedaulatan suatu negara pantai/kepulauan adalah perairan pedalaman dan laut teritorial atau perairan kepulauan dan laut teritorial. Sedangkan kawasan laut dimana suatu negara pantai/kepulauan memiliki hak berdaulat dan yurisdiksi adalah ZEE dan Landas Kontinen.

Wilayah ZEE mempunyai status hukum yang sui generis (unik/berbeda). Keunikan tersebut terletak pada eksistensi hak dan kewajiban negara pantai dan negara lain atas ZEE. Berbeda dengan di laut teritorial, dimana negara pantai mempunyai kedaulatan di ZEE negara pantai hanya mempunyai hak berdaulat. Hak berdaulat tersebut terbatas pada eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya kelautan baik sumberdaya hayati maupun non-hayati.

Di dalam UNCLOS 1982 disebutkan hak dan yurisdiksi negara pantai di ZEE meliputi:

- Eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya kelautan (hayati-non hayati);
- Membuat dan memberlakukan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya kelautan;
- Pembangunan pulau buatan dan instalasi permanen lainnya;
- Mengadakan penelitian ilmiah kelautan; dan
- Perlindungan lingkungan laut.

Sedangkan kewajiban negara pantai ZEE meliputi:

- Menghormati eksistensi hak dan kewajiban negara lain atas wilayah ZEE;
- Menentukan maximum allowable catch untuk sumberdaya hayati dalam hal ini perikanan; dan
- Dalam hal negara pantai tidak mampu memanen keseluruhan allowable catch, memberikan akses kepada negara lain atas *surplus allowable catch* melalui perjanjian sebelumnya untuk optimalisasi pemanfaatan sumberdaya kelautan terutama sumberdaya perikanan dengan tujuan konservasi.

UNCLOS 1982 tidak mengatur tentang IUU Fishing. Wacana tentang illegal fishing muncul bersama-sama dalam kerangka IUU (*Illegal, Unreported and Unregulated*) fishing practices pada saat diselenggarakannya forum CCAMLR (*Commission for Conservation of Antarctic Marine Living Resources*) pada 27 Oktober – 7 Nopember 1997.

IUU Fishing dapat dikategorikan dalam tiga kelompok:

- Illegal fishing* yaitu kegiatan penangkapan ikan secara illegal di perairan wilayah atau ZEE suatu negara, atau tidak memiliki ijin dari negara tersebut;
- Unregulated fishing* yaitu kegiatan penangkapan di perairan wilayah atau ZEE suatu negara yang tidak mematuhi aturan yang berlaku di negara tersebut; dan
- Unreported fishing* yaitu kegiatan penangkapan ikan di perairan wilayah atau ZEE suatu negara yang tidak dilaporkan baik operasionalnya maupun data kapal dan hasil tangkapannya.

Praktek IUU Fishing terjadi baik di kawasan laut yang tunduk di bawah kedaulatan maupun di ZEE. Dilakukan oleh kapal berbendera negara pantai yang bersangkutan itu sendiri maupun oleh kapal berbendera asing. Walaupun tidak mengatur IUU Fishing, tapi berkaitan dengan penegakan hukum di laut, UNCLOS 1982 mengatur secara umum, baik di kawasan laut yang tunduk di bawah kedaulatan dan ZEE suatu negara.

Adapun aturan-aturan pendukung terhadap tindak pidana illegal fishing di Indonesia antara lain sebagai berikut:

- a. Undang - Undang Nomor 31 Tahun 2004 dan perubahannya Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan,
- b. UU No. 27 Tahun 2007 tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil serta aturan pelaksanaannya lainnya seperti: Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2005 tentang Usaha Perikanan,
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2007 tentang konservasi sumberdaya ikan,
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2008 tentang penyelenggaraan penelitian dan pengembangan perikanan,
- e. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.13/MEN/2005 tentang Forum Koordinasi Penanganan Tindak Pidana di Bidang Perikanan,
- f. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.14/MEN/2005 tentang Komisi Nasional Pengkajian Sumberdaya Ikan,
- g. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.15/MEN/2005 tentang Penangkapan Ikan dan/atau Pembudidaya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia Yang Bukan Untuk Tujuan Komersial,
- h. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.05/MEN/2008 tentang Usaha Perikanan Tangkap, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.06/MEN/2008 tentang Penggunaan Pukat Hela di Perairan Kalimantan Timur Bagian Utara, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.08/MEN/2008 tentang Penggunaan Alat Penangkap Ikan Jaring Insang (Gill Net) di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).



BAB VIII

CCRF

(CODE OF CONDUCT FOR RESPONSIBLE FISHERIES)

8.1 Latar belakang CCRF

CCRF merupakan suatu rezim yang dibentuk melalui *Food and Agriculture Organization (FAO)* untuk menangani pengelolaan dan pembangunan perikanan tangkap yang tertib dan bertanggung jawab. *Code of conduct* atau tatalaksana ini dilatarbelakangi oleh keprihatinan para pakar perikanan dunia terhadap ancaman sumberdaya ikan dan tingginya tingkat IUU fishing, pengelolaan sumberdaya ikan yang melanggar peraturan.

Rezim ini menjadi wadah kerjasama antara negara-negara untuk menanggulangi pengelolaan perikanan, khususnya IUU fishing. CCRF adalah salah satu kesepakatan dalam konferensi *Committee on Fisheries (COFI)* ke-28 FAO di Roma pada tanggal 31 Oktober 1995, yang tercantum dalam resolusi No. 4/1995 yang secara resmi mengadopsi dokumen CCRF. Resolusi yang sama juga meminta pada FAO berkolaborasi dengan anggota dan organisasi yang relevan untuk menyusun *technical guidelines* yang mendukung pelaksanaan CCRF tersebut.

Terdapat beberapa instrumen lain di CCRF yaitu dalam bentuk *International Plan of Action (IPOA)*, dimana pada saat ini telah dikembangkan ke dalam empat bidang perikanan yaitu *IPOA-Shark*, *IPOA-Seabird*, *IPOA-Capacity*, *IPOA-IUU*. *IPOA-Shark* membahas tentang pengelolaan sumberdaya hiu di dunia. *IPOA-Seabird* berisi tentang tujuan untuk mengurangi kematian burung laut, dan *IPOA-Capacity* dibuat untuk mendorong negara-negara dalam menilai kapasitas nelayan masing-masing, dan menyesuaikan dalam upaya untuk mengatasi kelebihan kapasitas penangkapan ikan. Sedangkan *IPOA-IUU* dirumuskan untuk mendorong negara-negara pantai, *Regional Fisheries Management Organizations (RFMOs)* untuk menempatkan mekanisme yang diperlukan untuk mencegah, mengurangi, dan menghilangkan IUU fishing.

Tatalaksana ini menjadi asas dan standar internasional mengenai pola perilaku bagi praktek yang bertanggung jawab, dalam perusahaan sumberdaya perikanan dengan maksud untuk menjamin terlaksananya aspek konservasi, pengelolaan dan

pengembangan efektif sumberdaya hayati akuatik berkenaan dengan pelestarian ekosistem dan keanekaragaman hayati. Tatalaksana ini mengakui arti penting aspek gizi, ekonomi, sosial, lingkungan dan budaya yang menyangkut kegiatan perikanan dan terkait dengan semua pihak yang berkepentingan yang peduli terhadap sektor perikanan.

Tatalaksana ini memperhatikan karakteristik biologi sumberdaya perikanan yang terkait dengan lingkungan/habitatnya serta menjaga terwujudnya secara adil dan berkelanjutan kepentingan para konsumen maupun pengguna hasil perusahaan perikanan lainnya.

CCRF memiliki prinsip-prinsip umum yaitu, tentang dasar pengelolaan sumberdaya perikanan, pengembangan armada perikanan, perumusan kebijakan dalam pengelolaan perikanan, pengembangan alat penangkap ikan, pelaksanaan *Monitoring, Controlling, and Surveillance (MCS)*, dan kerjasama melalui organisasi regional maupun internasional untuk mengembangkan cara penangkapan ikan secara bertanggungjawab (www.fao.org, 2015).

FAO menghasilkan instrumen ini sebagai upaya terobosan terhadap sulitnya mengajak negara-negara perikanan dunia untuk mau mengikat diri pada konvensi-konvensi perikanan yang sifatnya mengikat. Karena norma atau tingkah laku ini bersifat sukarela sehingga diperlukan jaminan agar setiap orang yang bekerja dalam perikanan dan budidaya perairan mengikat diri terhadap prinsip-prinsip dan tujuan akhir dari CCRF ini serta mengambil tindakan untuk melaksanakannya.

FAO menghasilkan instrumen CCRF ini sebagai upaya terobosan terhadap sulitnya mengajak negara-negara perikanan dunia untuk mau mengikat diri pada konvensi-konvensi perikanan yang sifatnya mengikat.

Pelaksanaan konvensi ini bersifat sukarela. Namun beberapa bagian dari pola perilaku tersebut disusun dengan merujuk pada UNCLOS 1982. Standar pola perilaku tersebut juga memuat beberapa ketentuan yang mungkin atau bahkan sudah memberikan efek mengikat berdasarkan instrumen hukum lainnya diantara peserta, seperti pada "*Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas (Compliance Agreement 1993)*".

Maka dari itu, negara-negara dan semua yang terlibat dalam usaha perikanan didorong untuk mulai memberlakukan dan menerapkan Tatalaksana ini.

Pembentukan CCRF dilatar belakang oleh:

1. Keprihatinan para pakar perikanan dunia terhadap semakin tidak terkendali, mengancam sumberdaya ikan.
2. Isu lingkungan
3. Illegal, Unreported dan Unregulated (IUU) Fishing.
4. Ikan sebagai sumber pangan bagi penduduk dunia.
5. Pengelolaan sumberdaya ikan tidak berbasis masyarakat.
6. Pengelolaan Sumberdaya ikan dan lingkungannya yang tidak mencakup konservasi.
7. Didukung oleh berbagai konferensi internasional mengenai perikanan berusaha untuk mewujudkan Keprihatinan tersebut.

8.2 Tujuan CCRF

Tujuan CCRF adalah untuk membantu negara-negara dan kelompok negara, membangun atau meningkatkan perikanan dan budidaya perairan mereka, untuk mencapai tujuan akhir mereka yaitu terwujudnya manfaat yang lestari dalam hal pangan, tenaga kerja perdagangan, ekonomi bagi manusia seluruh dunia serta menyediakan prinsip dan standar yang dapat diterapkan dalam konservasi dan manajemen perikanan.

Tujuan CCRF adalah:

1. Menetapkan azas sesuai dengan hukum (adat, nasional, dan internasional), bagi penangkapan ikan dan kegiatan perikanan yang bertanggung jawab.
2. Menetapkan azas dan kriteria kebijakan,
3. Bersifat sebagai rujukan (himbauan),
4. Menjadikan tuntunan dalam setiap menghadapi permasalahan,
5. Memberi kemudahan dalam kerjasama teknis dan pembiayaan,
6. Meningkatkan kontribusi pangan,
7. Meningkatkan upaya perlindungan sumberdaya ikan,
8. Menggalakan bisnis perikanan sesuai dengan hukum,
9. Memajukan penelitian.

CCRF ini menjelaskan bagaimana perikanan harus diatur secara bertanggung jawab, dan bagaimana, perikanan beroperasi sesuai dengan peraturan nasional masing-masing negara.

Ada 6 topik yang diatur dalam tatalaksana CCRF, antara lain:

1. Pengelolaan perikanan
2. Operasi penangkapan
3. Pengembangan akuakultur
4. Integrasi perikanan ke dalam pengelolaan kawasan pesisir
5. Penanganan pasca panen dan perdagangan
6. Penelitian perikanan.

8.3 Butir-Butir CCRF

Butir-butir dalam CCRF antara lain:

1. Pelaksanaan hak untuk menangkap ikan bersamaan dengan kewajiban untuk melaksanakan hak tersebut secara berkelanjutan dan lestari agar dapat menjamin keberhasilan upaya konservasi dan pengelolaannya;
2. Pengelolaan sumber-sumber perikanan harus menggalakkan upaya untuk mempertahankan kualitas, keanekaragaman hayati, dan ketersediaan sumber-sumber perikanan dalam jumlah yang mencukupi untuk kepentingan generasi sekarang dan yang akan datang;
3. Pengembangan armada perikanan harus mempertimbangkan ketersediaan sumberdaya sesuai dengan kemampuan reproduksi demi keberlanjutan pemanfaatannya;
4. Perumusan kebijakan dalam pengelolaan perikanan harus didasarkan pada bukti-bukti ilmiah yang terbaik, dengan memperhatikan pengetahuan tradisional tentang

5. pengelolaan sumber-sumber perikanan serta habitatnya;
5. Dalam rangka konservasi dan pengelolaan sumber-sumber perikanan, setiap negara dan organisasi perikanan regional harus menerapkan prinsip kehati-hatian (*precautionary approach*) seluas-luasnya;
6. Alat-alat penangkapan harus dikembangkan sedemikian rupa agar semakin selektif dan aman terhadap kelestarian lingkungan hidup sehingga dapat mempertahankan keanekaragaman jenis dan populasinya;
7. Cara penangkapan ikan, penanganan, pemrosesan, dan pendistribusiannya harus dilakukan sedemikian rupa agar dapat mempertahankan kandungan nutrisinya;
8. Habitat sumber-sumber perikanan yang kritis sedapat mungkin harus dilindungi dan direhabilitasi;
9. Setiap negara harus mengintegrasikan pengelolaan sumber-sumber perikanan ke dalam kebijakan pengelolaan wilayah pesisir;
10. Setiap negara harus mentaati dan melaksanakan mekanisme *Monitoring, Controlling and Surveillance (MCS)* yang diarahkan pada penataan dan penegakan hukum di bidang konservasi sumber-sumber perikanan;
11. Negara bendera harus mampu melaksanakan pengendalian secara efektif terhadap kapal-kapal perikanan yang mengibarkan benderanya guna menjamin pelaksanaan tata laksana ini secara efektif;
12. Setiap negara harus bekerjasama melalui organisasi regional untuk mengembangkan cara penangkapan ikan secara bertanggung jawab, baik di dalam maupun di luar wilayah yurisdiksinya;
13. Setiap negara harus mengembangkan mekanisme pengambilan keputusan secara transparan dengan melibatkan semua pihak yang berkepentingan terhadap pengembangan peraturan dan kebijakan pengelolaan di bidang perikanan;
14. Perdagangan perikanan harus diselenggarakan sesuai dengan prinsip-prinsip, hak, dan kewajiban sebagaimana diatur dalam persetujuan *World Trade Organization (WTO)*;
15. Apabila terjadi sengketa, setiap negara harus bekerjasama secara damai untuk mencapai penyelesaian sementara sesuai dengan persetujuan internasional yang relevan;
16. Setiap negara harus mengembangkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya konservasi melalui pendidikan dan latihan, serta melibatkan mereka di dalam proses pengambilan keputusan;
17. Setiap negara harus menjamin bahwa segala fasilitas dan peralatan perikanan serta lingkungan kerjanya memenuhi standar keselamatan internasional;
18. Setiap negara harus memberikan perlindungan terhadap lahan kehidupan nelayan kecil dengan mengingat kontribusinya yang besar terhadap penyediaan kesempatan kerja, sumber penghasilan, dan keamanan pangan;
19. Setiap negara harus mempertimbangkan pengembangan budidaya perikanan untuk menciptakan keragaman sumber penghasilan dan bahan makanan.

Adopsi CCRF dalam hukum nasional Indonesia diimplementasikan dalam

Undang-undang No. 31 Tahun 2004 dan Undang-undang No. 6 Tahun 1996 beserta dengan peraturan pelaksana lainnya berupa peraturan pemerintah dan keputusan menteri. Undang-Undang Perikanan Nomor 31 Tahun 2004 menunjukkan bahwa Indonesia menuangkan implementasi CCRF, dimana pada pasal 3 disebutkan bahwa tujuan pembangunan perikanan antara lain: (1) meningkatkan taraf hidup nelayan kecil dan pembudidaya ikan; (2) meningkatkan penerimaan dan devisa negara; (3) mendorong perluasan dan kesempatan kerja; (4) meningkatkan ketersediaan dan konsumsi sumber protein ikan; (5) mengoptimalkan pengelolaan sumberdaya ikan; (6) meningkatkan produktivitas, mutu nilai tambah, dan daya saing; (7) meningkatkan ketersediaan bahan baku untuk industri pengolahan ikan; (8) mencapai pemanfaatan sumberdaya ikan, lahan pembudidayaan ikan, dan lingkungan sumberdaya ikan secara optimal; dan (9) menjamin kelestarian sumberdaya ikan, lahan pembudidayaan ikan, dan tata ruang.

8.4 Implementasi CCRF

Implementasi CCRF di Indonesia antara lain pada beberapa bidang:

1. Pengelolaan perikanan (Fisheries management)

- Memperhatikan prinsip kehati-hatian (*precautionary approach*) dalam merencanakan pemanfaatan sumberdaya ikan.
- Menetapkan kerangka hukum-kebijakan.
- Menghindari *Ghost Fishing* atau tertangkapnya ikan oleh alat tangkap yang terbuang/terlantar.
- Mengembangkan kerjasama pengelolaan, tukar menukar informasi antar instansi dan Negara.
- Memperhatikan kelestarian lingkungan.

2. Operasi Penangkapan (Fishing operations).

- Penanganan over fishing atau penangkapan ikan berlebih.
- Pengaturan sistem perijinan penangkapan.
- Membangun sistem *Monitoring Controlling Surveillance (MCS)*.

3. Pembangunan Akuakultur (Aquaculture development)

- Menetapkan strategi dan rencana pengembangan budidaya.
- Melindungi ekosistem akuatik.
- Menjamin keamanan produk budidaya.

4. Integrasi Perikanan ke dalam pengelolaan kawasan pesisir (*Integration of fisheries into coastal area management*)

Mengembangkan penelitian dan pengkajian sumberdaya ikan di kawasan pesisir beserta tingkat pemanfaatannya.

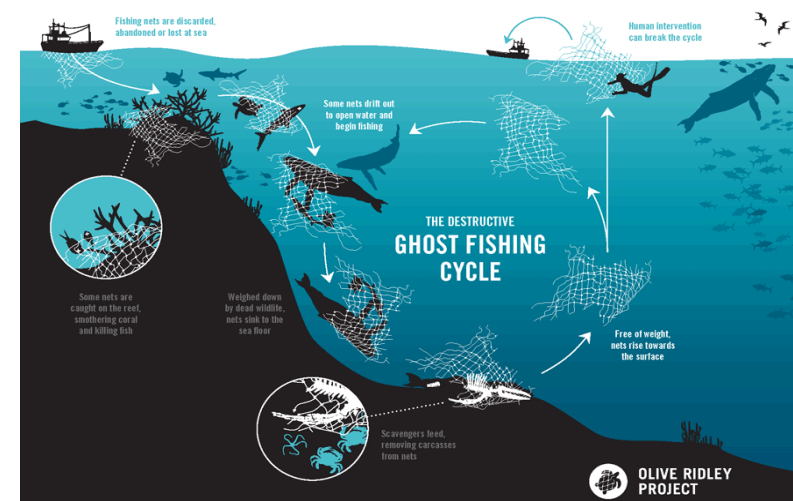
5. Penanganan Pasca Panen dan Perdagangan (*Post-harvest practices and trade*).

- Bekerjasama untuk harmonisasi dalam program sanitasi, prosedur sertifikasi dan lembaga sertifikasi.

- Mengembangkan produk value added atau produk yang bernilai tambah.
- Mengembangkan perdagangan produk perikanan.
- Memperhatikan dampak lingkungan kegiatan pasca panen.

6. Penelitian Perikanan (*Fisheries research*)

- Pengembangan penelitian.
- Pengembangan pusat data hasil penelitian.
- Aliansi kelembagaan internasional.



Sumber: O'Hanlon, et al 2019

Gambar 8. Ilustrasi Ghost fishing

8.5 Kewajiban CCRF

Kewajiban Mengikuti CCRF:

- Semua Negara yang memanfaatkan sumberdaya ikan dan lingkungannya.
- Semua Pelaku Perikanan (baik penangkap dan prosesing).
- Pelabuhan-Pelabuhan Perikanan (kontruksi, pelayanan, inspeksi, dan pelaporan);
- Industri disamping harus menggunakan alat tangkap yang sesuai.
- Peneliti untuk pengembangan alat tangkap yang selektif.
- Observer program* (pendataan diatas kapal).
- Perikanan rakyat, perlu mengantisipasi dampak terhadap lingkungan dan penggunaan energi yang efisien.

Meskipun Indonesia telah menerapkan CCRF ini namun hasilnya dinilai belum maksimal. Hal ini dikarenakan beberapa faktor, salah satunya adalah kurang adanya kesadaran masyarakat tentang arti pentingnya SDA bila tidak dikelola dengan baik, dan juga dapat terjadi karena masih kurangnya "koordinasi" antar berbagai pihak dan tidak dipenuhinya "kewajiban" pelaksanaan CCRF itu sendiri. Kewajiban itu antara lain :

1. Negara

Pemerintah harus mengambil langkah yang hati-hati antara lain :

- a. Dalam rangka melindungi atau membatasi penangkapan ikan sesuai dengan daya dukung sumberdaya ikan,
- b. Menegakkan mekanisme yang efektif untuk monitoring, controlling,
- c. *Surveillance* dan *law enforcement* serta,
- d. Mengambil langkah-langkah konservasi jangka panjang dan pemanfaatan sumberdaya ikan yang lestari.

2. Pengusaha

Kepada para pengusaha agar supaya berperan aktif dan ikut andil dalam bentuk antara lain :

- a. Peran serta pengusaha dalam upaya-upaya konservasi,
- b. Pengusaha ikut dalam pertemuan-pertemuan yang diselenggarakan oleh organisasi pengelolaan perikanan,
- c. Ikut serta dalam mensosialisasi dan mempublikasikan langkah-langkah konservasi dan pengelolaan,
- d. Menjamin pelaksanaan peraturan, serta
- e. Membantu mengembangkan kerjasama (lokal, regional) dan koordinasi dalam segala hal yang berkaitan dengan perikanan

3. Nelayan

Mereka wajib memenuhi ketentuan pengelolaan sumberdaya ikan secara benar, dan ikut serta mendukung langkah-langkah konservasi dan pengelolaan, serta membantu pengelola dalam mengembangkan kerjasama pengelolaan, dan berkoordinasi dalam segala hal yang berkaitan dengan pengelolaan dan pengembangan perikanan.

Untuk memaksimalkan penerapan CCRF dalam pengelolaan sumberdaya perikanan Indonesia, terdapat beberapa upaya yang dapat dilakukan, antara lain : Mempererat sistem koordinasi dari semua pihak baik pemerintahan (UU, Permen, PP, Perda), stakeholder (Negara yang memanfaatkan sumberdaya ikan dan lingkungannya, Pelaku Perikanan, Pelabuhan Perikanan, Industri perikanan, Peneliti) ataupun masyarakat perikanan itu sendiri (sosialisasi tentang CCRF).

Pelaksanaan CCRF secara luas dilakukan harus dengan penuh kehati-hatian melalui upaya pendekatan secara bertahap; sehingga masyarakat luas semakin memahami betapa penting upaya konservasi, pengelolaan dan pengusahaan sumberdaya hayati akuatik.

Pelaksanaan CCRF bertujuan guna melindungi dan melakukan konservasi akuatik dengan memperhatikan data yang akurat, maupun perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (ilmiah).

Pengaturan penggunaan alat tangkap dan cara penangkapan ikan yang selektif dan ramah lingkungan harus dikembangkan dan diterapkan untuk :

- a. memelihara keanekaragaman hayati,
- b. konservasi struktur populasi dan ekosistem akuatik, serta
- c. melindungi mutu ikan.

Alat penangkap ikan dan cara penangkapan ikan yang selektif dan ramah lingkungan harus diberikan prioritas dikembangkan demi kelestarian.

Pemanenan, penangkapan, pengolahan dan distribusi ikan dan produk perikanan harus dilakukan dengan cara mempertahankan nilai gizi, mutu dan keamanan produk perikanan, mengurangi limbah dan meminimumkan dampak negatifnya terhadap lingkungan.

Habitat perikanan yang dalam keadaan kritis di dalam ekosistem laut, air tawar, misalnya hutan bakau, terumbu karang, daerah asuhan dan pemijahan ikan sejauh mungkin harus dilindungi dan direhabilitasi.

Sasaran pengelolaan perikanan di Indonesia saat ini sudah mulai mengikuti peraturan CCRF, hal ini ditunjukkan dengan mulai adanya kebijakan-kebijakan yang mendukung pengelolaan ramah lingkungan yang berkelanjutan seperti KEPMEN No. 1 Tahun 2018 yang melarang penggunaan trawl dan KEPMEN No. 1 Tahun 2015 tentang pembatasan ekspor lobster. Kedua kebijakan ini sangat diapresiasi oleh masyarakat. Trawl misalnya, alat penangkap ikan ini dianggap tidak ramah lingkungan karena proses penangkapannya yang tidak selektif, seringkali 60% dari hasil tangkapan sampingan adalah bycatch yang tidak dapat dimanfaatkan.

DAFTAR PUSTAKA

Agoes E. R. 2005. Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran. Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan HAM RI Jakarta.

Bolman B., Boon A., Briere C., Guchte Cees., Prins T., Roex E., Spiteri C., Veiga J M., Vethaak A., Villars N. 2018. *Oceans Report - Addressing SDG14 issues with factual data and state of the art knowledge*. 103 hlm.

Charles A. T. 2001. *Sustainable Fishery System*. Blackwell Science Ltd, Oxford.

Darmika K., 2015. Penegakan Hukum Tindak Pidana Perikanan Oleh Kapal Perang Republik Indonesia. *Jurnal Penelitian Hukum Legalitas* 9(1): 27-40.

Eerton J. 2004. *Hukum Maritim*. Surabaya. 190 hlm.

FAO. 2001. *International Plan of Action to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing*. Rome, FAO. 24 hlm.

Hodgson-Johnston I. 2015. *IUU Fishing in the Southern Ocean Infographic*. University of Tasmania.

Huda M. K. 2013. *Kapal Laut Dalam Industri Pelayaran di Indonesia*. Brilliant. PT Menuju Insan Cemerlang. 249 hlm.

Mukhtar. 2015, "Illegal Fishing di Indonesia", <http://mukhtarapi.blogspot.com/2011/05/illegal-fishing-di-Indonesia.htm>.

O'Hanlon, N.J., Bond, A.L., Lavers, J.L., Masden, E.A. and James, N.A., 2019. *Monitoring nest incorporation of anthropogenic debris by Northern Gannets across their range*. *Environmental Pollution*, 255, 113-152

Patmasari T., Artanto E., Rimayanti A. 2016. Perkembangan Terakhir Batas Maritim Indonesia Dengan Negara Tetangga. Seminar Nasional Peran Geospasial dalam Membingkai NKRI. 21 hlm.

Rangkuti, Sundari S., 1996. *Hukum Lingkungan dan Kebijaksanaan Lingkungan Dalam Proses Pembangunan Hukum Nasional Indonesia*. Airlangga University Press. Surabaya. 384 hlm.

Siswanto A. H. 2018. Kewenangan Yuridis Mahkamah Pelayaran Berdasarkan Peraturan Perundang-Undangan. *Lex Jurnalica* 15(3): 239-249.

Tefi M. 2020. Analisis Hukum Terkait Pertanggungjawaban Korporasi Dalam *Illegal Fishing*. Biro Hukum dan Organisasi KKP. 27 hlm.

Tirtamulia T. 2011. *Zona-Zona Laut UNCLOS*. Brilian Internasional, Surabaya.

Triyanto D. 2005. *Bekerja di Kapal*. Mandar Maju, Bandung. 314 hlm.

Undang-undang Nomor 16 tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan dan Tumbuhan.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 1983 tentang Hukum Laut (*United Nations Convention On The Law Of The Sea*) 1982.

Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.

Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.

Widodo J., Suadi. 2006. *Pengelolaan Sumberdaya Perikanan Laut*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.

<http://www.fao.org/docrep/003/y1224e/y1224e00.HTM>.

<http://www.ghostdiving.org>

<http://www.worldanimalprotection.org/illegal-fishing-threatens-wildlife>

*** DKP. 2003. Urgensi Implementasi *Code Of Conduct For Responsible Fisheries (CCRF)* Dalam Pengusahaan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan, Direktorat Jenderal Peningkatan Kapasitas Kelembagaan dan Pemasaran.

*** Katadata.co.id

RIWAYAT PENULIS

Dr. Maman Hermawan, M.Sc.



dilahirkan di Bandung, Jawa Barat pada tanggal 05 Mei 1960. Pada tahun 1999 meraih gelar Master of Science (M.Sc.) pada bidang Aquatic Resource Management, Faculty of Applied Science and Technology di UPM Malaysia. Pada tahun 2006 meraih gelar Doktor (Dr.) bidang Teknologi Kelautan di Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Institut Pertanian Bogor (IPB). Saat ini Penulis menjabat sebagai Ketua DPKP KAPIN serta aktif mengajar sebagai Lektor Kepala pada Prodi Teknologi Penangkapan Ikan di Politeknik AUP Jakarta.

Erick Nugraha, S.ST.Pi., M.Si.



dilahirkan di Bogor, Jawa Barat. Pada tanggal 12 Juli 1976. Meraih gelar Sarjana Sains Terapan Perikanan (S.ST.Pi.) Prodi Teknologi Penangkapan Ikan di Sekolah Tinggi Perikanan (STP) Jakarta tahun 1999. Pada tahun 2015 Meraih gelar Magister Sains (M.Si.) Program Studi Magister Ilmu Kelautan di Universitas Indonesia (UI). Saat ini Penulis aktif sebagai Lektor pada Prodi Teknologi Penangkapan Ikan di Politeknik AUP Jakarta.



Diterbitkan oleh :

AMaFRaD PRESS

**Badan Riset dan Sumber Daya Manusia
Kelautan dan Perikanan**

Gedung Mina Bahari III lantai 6
Jl. Medan Merdeka Timur No. 16,
Jakarta Pusat 10110

Telp. (021) 3513300

Fax: (021)3513287

No. Anggota IKAPI:501/DKI/2014

ISBN 978-623-6464-49-6



ISBN 978-623-6464-48-9 (PDF)

