

**TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT
DALAM MELAKSANAKAN PENGANGKUTAN BARANG
PADA PT. MUKTI BAHARI SEMARANG**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum
Program Kekhususan Perdata Barat**



Diajukan Oleh :

**Fifi Ardiaugustina
03.99.4914**

**Dosen Pembimbing :
Aryani Witasari, SH**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2003**

Skripsi

TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT DALAM MELAKSANAKAN PENGANGKUTAN BARANG PADA PT. MUKTI BAHARI SEMARANG

Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

Fifi ardiaugustina

03.99.4914

Telah Dipertahankan Didepan Tim Penguji

Pada Tanggal 8 Oktober 2003

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Tim Penguji

Ketua,

Soeyono,SH,CN

Anggota,

Sukarmi SH,Mhum

Anggota,

Aryani Witasari,SH

Mengetahui :

Dekan,

H. Gunarto,SH.SE.Akt.Mhum

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- Banyak orang-orang mencapai sukses berkat banyaknya kesulitan dan kesukaran yang mesti mereka hadapi . (Burn)
- Barangsiapa menghendaki kesejahteraan hidup di dunia, maka harus ditempuh dengan ilmu. Dan barangsiapa menghendaki kebahagiaan hidup di akhirat hendaknya ditempuh dengan ilmu. Dan barangsiapa menghendaki kedua-duanya maka hendaknya ditempuh dengan ilmu.
(Hadist Nabi)
- Tidak ada pilihan lain kita harus berjalan terus karena berhenti atau mundur berarti hancur.

Kupersembahkan skripsi ini untuk :

- Bapak dan Ibu tercinta
- Kakak dan Adikku tercinta
- Teman-temanku tercinta

KATA PENGANTAR

Berkat Rahmat Tuhan Yang Maha Esa serta taufik dan hidayah-Nya yang dilimpahkan kepada penulis, maka penulis dapat menyelesaikan tugas untuk menyusun skripsi yang berjudul **TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT DALAM MELAKSANAKAN PENGANGKUTAN BARANG PADA PT. MUKTI BAHARI SEMARANG.**

Adapun maksud dan tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi syarat-syarat di dalam menyelesaikan pendidikan guna mencapai gelar Sarjana lengkap di dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang Jurusan Hukum Perdata Dagang.

Meskipun banyak hambatan-hambatan dan kesulitan - kesulitan yang penulis hadapi selama mengumpulkan bahan-bahan untuk menyusun skripsi ini, dengan segala daya dan upaya serta kemampuan yang ada akhirnya penulis dapat menyelesaikannya.

Mengingat masih rendahnya pengetahuan yang penulis miliki dan masih kurangnya kemampuan di dalam merangkaikan kalimat-kalimat jelaslah bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna oleh sebab itu dengan rasa besar hati dan lapang dada penulis bersedia menerima segala kritikan dan saran yang bertujuan untuk kesempurnaan dari skripsi ini sendiri.

Dengan bantuan semua pihak yang telah memberikan dorongan dengan segala kemurahan hati dan penuh kesabaran jiwa, akhirnya dapat menyelesaikan

menyelesaikan tugas yang dibebankan kepada penulis ini. Untuk itu sudah sewajarnya apabila pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya Ayah, Ibu, kakak dan adik tercinta yang telah memberikan dorongan dan bantuan yang berupa moril maupun materiil dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula penulis menyampaikan rasa terima kasih serta rasa hormat kepada :

1. DR.dr.H.M.Rofiq Anwar,Sp.PA selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak H.Gunarto, SH,SEAkt,Mhum.selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang
3. Ibu Sukarmi, SH,Mhum selaku dosen wali dan IbuAryaniWitasari,SH selaku dosen pembimbing, yang telah menyediakan waktu dan dengan penuh kesabaran membimbing penulis.
4. Bapak Victor Wood Saragih selaku kepala PT. Mukti Bahari Semarang yang telah memberikan ijin untuk melakukan riset yang berguna dalam penyusunan skripsi ini.
5. Para Staf dan Karyawan di lingkungan PT. Mukti Bahari Semarang yang telah memberikan data yang berguna.
6. Bapak dan Ibu Dosen serta seluruh karyawan Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

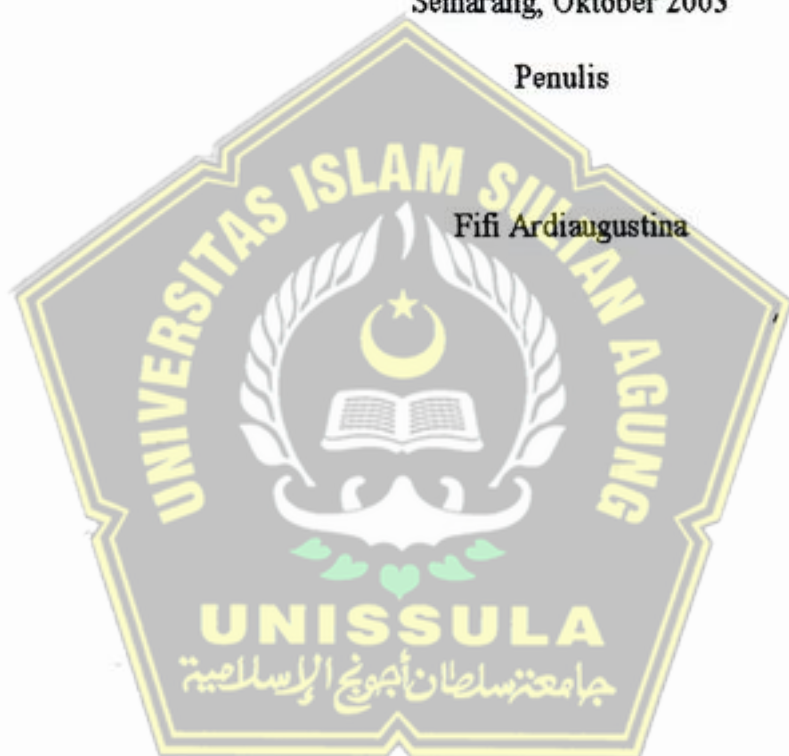
7. Sahabat-sahabatku yang telah memberikan dorongan dan bantuan untuk menyelesaikan skripsi ini.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pihak yang memerlukan dan menggunakannya. Amin.

Semarang, Oktober 2003

Penulis

Fifi Ardiaugustina



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
 BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Pembatasan Masalah.....	5
C. Perumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Penelaahan Studi Kepustakaan.....	6
F. Metode Penelitian.....	9
G. Sistematika Penulisan.....	10
 BAB II. KERANGKA PEMIKIRAN	
A. PERUSAHAAN EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT	
1. Pengertian Ekspedisi Muatan Kapal Laut.....	12
2. Perjanjian Ekspedisi Muatan Kapal Laut.....	16
3. Ketentuan Hukum Yang Mengatur Tentang Ekspedisi Muatan Kapal Laut.....	17
 B. TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT PADA PT. MUKTI BAHARI SEMARANG	
1. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut.....	17
2. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengirim atau Penerima.....	20
3. Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut.....	23

4. Dasar Hukum Pada Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut.....	25
---	----

BAB III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Sejarah Singkat PT. Mukti Bahari.....	28
2. Struktur Organisasi PT. Mukti Bahari.....	29
3. Hambatan-hambatan yang Terjadi Pada PT. Mukti Bahari Semarang.....	33

B. PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Dokumen Pada Ekspedisi Muatan Kapal Laut.....	34
2. Tugas dan Tanggung jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut PT. Mukti Bahari Semarang Sebagai Perusahaan Bongkar Muat.....	35
3. Hambatan-hambatan yang Timbul Pada Ekspedisi Muatan Kapal Laut PT. Mukti Bahari Semarang dan Cara Penyelesaian.....	37

BAB IV. PENUTUP

A. Kesimpulan.....	40
B. Saran-saran.....	42

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Indonesia sebagai salah satu negara yang sedang berkembang dewasa ini telah menggalakkan pembangunan di segala bidang, baik pembangunan di bidang materiil maupun di bidang spirituil. Dalam rangka melaksanakan program pembangunan ini sebenarnya bukan hanya menjadi tanggung jawab pemerintah saja tetapi juga merupakan tanggung jawab seluruh masyarakat Indonesia. Dengan demikian peran serta perseorangan ataupun pihak swasta sangat diharapkan sekali untuk ambil bagian dalam proses pembangunan yang dewasa ini sedang digalakkan pelaksanaannya. Sebagai konsekuensinya dari posisi yang strategis tersebut, maka aspek perhubungan khususnya pengangkutan laut memegang peranan yang sangat penting terutama didalam usaha pemerintah untuk mengembangkan dan memelihara stabilitas ekonomi nasional.

Menurut Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia (TAP MPR Nomor IV/MPR/1999) tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara, dinyatakan sebagai berikut:

Pembangunan yang terpusat dan tidak merata yang pelaksanaannya selama ini ternyata hanya mengutamakan pertumbuhan ekonomi serta tidak diimbangi kehidupan sosial, politik, ekonomi, yang rapuh, penyelenggara negara

sangat demokratis dan cenderung korupsi, telah menyebabkan krisis moneter dan ekonomi yang nyaris berlanjut dengan krisis moral yang memprihatinkan. Hal tersebut kemudian menjadi penyebab timbulnya krisis nasional yang berkepanjangan, telah membahayakan persatuan dan kesatuan mengancam kelangsungan kehidupan bangsa dan negara. Karena itu, reformasi di segala bidang dilakukan untuk bangkit kembali dan memperteguh kepercayaan diri atas kemampuannya dan melakukan langkah-langkah penyelamatan, pemulihan, pemantapan dan pengembangan pembangunan dengan paradigma baru Indonesia masa depan yang berwawasan kelautan dalam rangka mewujudkan cita-cita Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945.¹

Sektor transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, memperkuat pertahanan nasional dan mempererat hubungan antar jasa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Serta untuk memperlancar arus barang agar mampu menunjang usaha peningkatan pembangunan di sektor lain.

Maskapai pelayaran atau disebut juga perusahaan pelayaran niaga, bergerak dalam lapangan pengangkutan muatan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Ia termasuk perusahaan jasa yang menyediakan (memproduksi) dan menjual jasa transportasi sehingga disebut juga sebagai industri transportasi.

Dari segi pelayaran niaga, transportasi diartikan sebagai pengangkutan muatan melalui air dengan menggunakan alat pengangkut air (kapal, tongkang, dan lain-lain kecuali kapal perang atau kapal yang digunakan untuk tujuan perang)

¹ Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor IV/MPR/1999 Tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara 1999-2004, (Jakarta: Sinar Grafika, 1999) halaman 7

Pelayaran merupakan salah satu alat transportasi, mempunyai karakteristik yaitu mampu melakukan pengangkutan secara massal, menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan.

Pengundangan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran pada tanggal 17 September 1992 dan diberlakukan pada tanggal 21 September 1994, mengatur salah satu strategi dalam kehidupan nasional Negara Republik Indonesia. Sebagai salah satu alat transportasi, maka pelayaran bagi Negara Republik Indonesia yang merupakan negara kepulauan tidak dapat dipisahkan dari alat-alat transportasi lain, perlu ditata di dalam sistem Indonesia yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan. Hal ini dimaksudkan untuk memberi manfaat bagi semua pihak yang berkecimpung dalam kegiatan angkutan di perairan, tak terkecuali semua pengguna jasa pelayaran yang pada umumnya dilayani di pelabuhan. Sesungguhnya telah banyak yang dicapai di dalam bidang perhubungan, namun usaha perbaikan dan rehabilitasi masih perlu dilanjutkan dan diikuti dengan perluasan dan penambahan prasarana-prasarananya serta peningkatan kapasitas, sehingga volume angkutan akan semakin meningkat.

Perusahaan Ekspedisi dalam hal ini sebagai perusahaan yang bertugas untuk memperlancar arus barang, selalu berusaha agar hal tersebut terlihat dalam bentuk yang nyata untuk dilaksanakan dan dapat dirasakan akan hasil dan manfaatnya, baik bagi dunia perdagangan maupun bagi masyarakat pada umumnya. Ekspedisi Muatan Kapal Laut sangat bertanggung jawab atas selesainya barang dengan cepat, handling dokumen sampai dengan dikeluarkannya surat jalan,

kemudian tentang pembayaran sewa gudang di Bank dan Pajak atau Bea masuk pada Bea Cukai.²

Oleh sebab itu yang menjadi tanggung jawab perusahaan ekspedisi disatu pihak dan perusahaan pelayaran dilain pihak harus kelihatan dengan jelas dan tegas, agar tidak menimbulkan salah paham dalam pelaksanaanya.

Adapun yang menjadi tugas dan kewajiban dari pada Ekspedisi Muatan Kapal Laut adalah menyelenggarakan usaha berbagai dokumen dan formalitas yang diperlukan guna memasukkan atau mengeluarkan barang dari kapal atau gudang pelabuhan.

Ekspeditur menjadi wakil pengirim atau penerima barang muatan kapal. Dalam ekspor maka tugas dan kewajiban ekspeditur sudah selesai kalau barang sudah dimuat ke kapal dan konosemen sudah diambil olehnya untuk diserahkan kepada orang yang memberi kuasa padanya.

Dalam hal impor, pekerjaan dimulai dari pembuatan dokumen-dokumen impor sampai dengan pembayaran dan biaya-biaya yang berhubungan dengan pengeluaran barang dari gudang untuk selanjutnya diserahkan kepada yang memberi kuasa, di daerah bebas di luar pengawasan bea cukai.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis ingin meneliti lebih lanjut tentang segala sesuatu yang menyangkut Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut dalam melaksanakan pengangkutan barang melalui laut.

² Hasil wawancara dengan Bapak Joko Sumartono pada PT. Mukti Bahari Semarang.

Maka dari itu penulis mencoba menyusunnya dalam bentuk skripsi berjudul:

TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT DALAM MELAKSANAKAN PENGANGKUTAN BARANG PADA PT. MUKTI BAHARI SEMARANG

B. Pembatasan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan, maka dalam hal ini akan dibatasi mengenai pertanggung jawaban ekspedisi muatan kapal laut terhadap pengangkutan barang melalui laut di wilayah Semarang.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas, maka penulis merumuskan permasalahan yang timbul berkaitan dengan tanggung jawab ekspedisi muatan kapal laut dalam melaksanakan pengangkutan barang pada PT. Mukti Bahari di Semarang. Permasalahan yang timbul adalah sebagai berikut :

1. Mengapa setiap pengurusan dokumen-dokumen saat penerimaan atau penyerahan barang yang diangkut melalui lautan selalu menggunakan jasa ekspedisi muatan kapal laut ?
2. Bagaimana tugas dan tanggung jawab ekspedisi muatan kapal laut dalam melaksanakan pengangkutan barang pada PT. Mukti Bahari Semarang ?

3. Hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi oleh ekspedisi muatan kapal laut dalam melaksanakan pengangkutan barang, dan cara untuk mengatasinya ?

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui jasa-jasa yang diberikan oleh ekspedisi muatan kapal laut dalam hal pengangkutan barang.
2. Untuk mengetahui sejauh mana tugas dan tanggung jawab ekspedisi muatan kapal laut dalam melaksanakan pengangkutan barang.
3. Untuk dapat mengetahui hambatan -hambatan yang dihadapi oleh PT.Mukti Bahari dalam melaksanakan pengangkutan barang dan serta cara mengatasinya.

E. Penelaahan Studi Kepustakaan

Untuk mendukung pentingnya penelitian yang dilakukan, maka penulis mengemukakan beberapa pendapat para sarjana yang ditemukan selama mengadakan studi kepustakaan.

1. Prof. R. Soekardono, SH, menyatakan bahwa pengangkutan itu pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda maupun orang untuk mencapai dan meninggikan manfaat maupun efisiensi.³

³ R. Soekardono, Hukum Dagang Indonesia Jilid III Bagian Pertama, (Jakarta : Rajawali,1981), halaman 8

2. H.M.N. Purwosutjipto,SH, fungsi pengangkutan adalah:⁴

Memindahkan barangatau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.

Fungsi angkutan disini, pada dasarnya merupakan suatu kegiatan usaha jasa pelayaran dan seluruh kegiatan yang terus membantu terselenggaranya suatu kegiatan angkutan laut.

Pengangkutan adalah pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut.⁵

Pengangkutan mempunyai dua arti yaitu sebagai pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.

Pengangkutan dalam arti pertama masuk dalam subyek pengangkutan, sedang pengangkutan dalam arti kedua termasuk obyek pengangkutan.⁶

Pengangkutan barang khususnya dilaut dimuat dalam peraturan-peraturan yang khusus dalam Buku II tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang terbit dari pelayaran, yang antara lain dalam BAB V memuat tentang pencarteran kapal, BAB VA tentang pengangkutan barang, dan BAB VB tentang pengangkutan orang serta peraturan-peraturan lainnya yang bersifat nasional maupun internasional.

⁴H.M.N.Purwosutjipto,Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3, (Jakarta:Djambatan, 1987), halaman1

⁵ Abdul Kadir Muhammad, SH, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara, cetakan kedua, PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1994, halaman19

⁶ Op.Cit, halaman 34

Dalam peraturan nasional diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

3. Tuti Triyanti Gondokusumo, SH, dalam pengertian Ekspediter serta batas tanggung jawabnya menurut Undang-undang dan Konvensi, diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Semarang, halaman 102 antara lain sebagai berikut :

- a. Dalam melaksanakan ekspedisi barang-barang ekspor impor hendaknya Pemerintah hanya mengeluarkan dua ijin saja, yaitu ijin pekerjaan di darat yang dilakukan oleh ekspedisi (Pasal 86 sampai Pasal 90 KUHD) dan pekerjaan angkutan laut yang dilaksanakan oleh pelayaran (Pasal 466 dan Pasal 468 KUHD)
 - 1) Pekerjaan di darat dilaksanakan oleh ekspedisi muatan kapal laut yaitu yang melaksanakan angkutan barang dari gudang produksi, sampai ke lambung kapal.
 - 2) Pekerjaan pelayaran angkutan laut yang melaksanakan angkutan laut dari pelabuhan pemuatan sampai ke pelabuhan tujuan.
- b. Importir dan eksportir dapat juga mengerjakan in dan uit klaring untuk barang barangnya sendiri.
- c. Dalam memupuk adanya perusahaan ekspedisi sebagaimana diuraikan diatas, sesuai dengan tanggung jawab / batas-batas dan syarat-syarat kerjanya.

Maka dimohonkan perhatiannya pada pemerintah adanya kerja sama antar pihak-pihak Bank, perdagangan ekspedisi dan perusahaan asuransi atas bonafiditas mereka masing-masing.

- d. Dalam melaksanakan usaha –usaha pekerjaan ekspedisi muatan kapal laut hendaknya pemerintah mendukung dan turut mempopulerisasi melaksanakan dalam dunia perdagangan (nasional dan internasional)

F. Metode Penelitian

a. Tipe penelitian

Tipe Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian Yuridis Normatif, yaitu tipe penelitian yang mengkaji masalah-masalah yang diteliti dari aspek kaidah-kaidah hukum yang mengatur.

b. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang dipakai adalah Deskriptis, yaitu suatu bentuk penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan karakteristik dari obyek yang diteliti kemudian dikaitkan dengan teori-teori hukum yang menyangkut masalah yang diteliti.

c. Sumber Data

Sumber Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan.
2. Data Primer, yaitu data yang diperoleh dari penelitian lapangan melalui interview dengan pejabat yang berwenang dari obyek penelitian.

d. Metode Analisa Data

Data yang telah terkumpul baik data sekunder maupun data primer, kemudian dianalisa secara kualitatif, yaitu dengan cara menganalisa data dengan memberikan penafsiran terhadap peraturan yang diperoleh secara obyektif dan rasional berdasarkan sumber-sumber ilmu hukum.

H. Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari empat bab dengan tujuan agar mempunyai susunan yang sistematis, sehingga akan mudah dipahami.

BAB I: PENDAHULUAN

Disini penulis akan membahas mengenai pendahuluan yang mencakup latar belakang masalah dan alasan pemilihan judul, permasalahan, metodologi serta sistematika pembahasan.

BAB II: KERANGKA PEMIKIRAN

Merupakan pengertian dari perusahaan bongkar muat atau sering juga yang disebut dengan ekspedisi muatan kapal laut, ketentuan hukum yang mengatur perusahaan bongkar muat barang, dan tanggung jawab pada PT. Mukti Bahari Semarang.

BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini merupakan pembahasan dari pelaksanaan dokumen pada Ekspedisi Muatan Kapal Laut, tanggung jawab ekspedisi muatan kapal laut pada PT. Mukti Bahari Semarang, serta hambatan-hambatan yang terjadi pada PT. Mukti Bahari Semarang cara mengatasinya.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini sebagai penutup , dimana memuat kesimpulan dan saran-saran dari keseluruhan uraian di atas.



BAB II

TINJAUAN UMUM

A. PERUSAHAAN EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT

1. Pengertian Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Perusahaan ekspedisi muatan kapal laut atau yang sering juga disebut perusahaan bongkar muat sebagai adalah perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkut.⁷ Kegiatan bongkar muat barang tersebut meliputi rangkaian pekerjaan :

a) *Stevedoring*

Adalah jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truk, ke atau dalam palka kapal dengan menggunakan Derek kapal.

b). *Cargodoring*

Adalah pekerjaan mengeluarkan dari sling (*ex tackle*) dari lambung kapal di atas dermaga, ke dan menyusun di dalam gudang Lini I atau lapangan penumpukan atau sebaliknya

c). *Receiving* atau *Delivery*

Adalah jasa pekerjaan mengambil dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang Lini I atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan, rapat di pintu dekat lapangan penumpukan atau sebaliknya.

⁷ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.88/AL305/Phb-85 Tanggal 11 April 1985

Cakupan tugas pekerjaan dan ruang lingkup kerja atau operasional perusahaan bongkar muat memang cukup luas dan kompleks, yaitu sejak barang di bongkar dari atas kapal hingga di serahkan kepada penerima atau kuasanya sampai di muat di atas kapal pengangkutnya. Oleh karena itu untuk dapat menjamin kelangsungan hidup serta kelancaran tugasnya diperlukan persyaratan-persyaratan yang cukup berat.

Ekspedisi muatan kapal laut atau perusahaan bongkar muat untuk menjalankan usahanya wajib mempunyai ijin usaha yang dikeluarkan oleh menteri atau pejabat yang ditunjuk. Ijin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama menteri.

Ada dua macam ijin usaha perusahaan bongkar muat, yaitu:

1. Ijin usaha tetap yang diberikan sesuai jangka waktu pendirian perusahaan.
2. Ijin usaha sementara yang diberikan untuk jangka waktu satu tahun.

Untuk menjalankan usahanya, perusahaan bongkar muat wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:⁸

1. Berbentuk badan hukum Indonesia yaitu Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Negara, dan koperasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Memiliki modal dasar dan modal kerja untuk menjamin kelangsungan usahanya.
3. Memiliki dan menguasai peralatan bongkar muat
4. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak.(NPWP)

5. Memiliki tenaga ahli.

Perusahaan bongkar muat dari dan ke kapal yang telah mendapat ijin usaha diwajibkan memenuhi ketentuan-ketentuan dan syarat ijin usahanya.

Ijin usaha perusahaan bongkar muat barang dapat diberikan dengan memperhatikan :

1. Keseimbangan volume kegiatan bongkar muat dengan perusahaan bongkar muat di setiap pelabuhan.
2. Kesempatan dan kemampuan serta perkembangan perusahaan bongkar muat.
3. Rekomendasi dari administrator pelabuhan setempat.
4. Tata cara tetap pelaksanaan pemberian ijin usajha perusahaan bongkar muat yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setelah memperoleh persetujuan tertulis dari menteri perhubungan.

Sanksi-sanksi yang dikenakan kepada perusahaan bongkar muat, yaitu dalam hal perusahaan :

1. Tidak menjalankan kegiatan usahanya dengan nyata dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan secara berturut-turut.
2. Dinyatakan pailit.
3. Membubarkan diri.
4. Tidak memenuhi lagi ketentuan sebagai yang dimaksud dalam persyaratan usaha perusahaan bongkar muat serta peraturan perundang –undangan yang berlaku
5. Ijin usaha yang diperoleh tidak sah.

⁸ Sudjatmiko FDC, Pokok-pokok Pelayaran Niaga, Bharata, Jakarta, 1979, hal 2

6. Menjalankan usaha yang tidak sesuai dengan bidang usaha perusahaan bongkar muat atau melakukan kegiatan yang melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Terhadap perusahaan bongkar muat yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan di atas dikenakan tindakan berupa pencabutan ijin usaha oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama menteri.

Untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *stevedoring, cargodoring, receiving, atau delivery* diambil langkah-langkah sebagai berikut :⁹ Kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut.

1. Pelaksanaan bongkar muat barang dilakukan dalam tiga giliran kerja (shift):

- a). Giliran kerja I : 08.00-16.00
- b). Giliran kerja II : 16.00-24.00
- c). Giliran kerja III : 24.00-08.00

Tarif jasa bongkar muat:

1. Tarif jasa bongkar muat barang umum (*general cargo*) ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berpedoman pada cara perhitungan yang ditetapkan pemerintah.
2. Besarnya upah tenaga kerja bongkar muat ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara perusahaan bongkar muat atau penyedia jasa dengan tenaga kerja bongkar muat yang berpedoman pada cara perhitungan yang ditetapkan pemerintah.

⁹ Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991

2. Perjanjian Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Dalam suatu pelaksanaan perjanjian bongkar muat barang maka harus ada suatu bentuk kesepakatan atau syarat – syarat yang harus dipenuhi oleh para pihak guna terlaksananya suatu kegiatan pengangkutan laut. Perjanjian pengangkutan seperti halnya perjanjian pada umumnya untuk sahnyanya harus memenuhi syarat – syarat seperti yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan perjanjian
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Perjanjian bongkar muat barang adalah perjanjian antara perusahaan bongkar muat barang sebagai penyedia fasilitas bongkar muat dengan pengguna jasa bongkar muat yang dituangkan dalam bentuk akta perjanjian.

Perjanjian bongkar muat barang antara PT.Mukti Bahari Semarang dengan pengguna jasa bongkar muat menimbulkan Kerja Sama Operasional (KSO).

Kerja Sama Operasional (KSO) dapat terjadi kedua belah pihak sudah timbul kesepakatan yang menguntungkan. Pengguna jasa bongkar muat mengoperasikan peralatan bongkar muat dengan membayar biaya yang besarnya telah disepakati dalam perjanjian kepada PT.Mukti Bahari Semarang, sedangkan PT. Mukti Bahari Semarang sebagai penyedia fasilitas bongkar muat berhak menerima pembayaran biaya sewa atas peralatan bongkar muat yang dipakai oleh pengguna jasa bongkar muat.

3. Ketentuan Hukum Yang Mengatur Tentang Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Sebagaimana diketahui, ketentuan – ketentuan yang mengatur tentang perusahaan bongkar muat adalah sebagai berikut:

1. Instruktur Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 57 Tahun 1991 Tentang Pedoman Tarif Bongkar Muat Barang di Pelabuhan.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 88/ AL 305 /Phb-85 Tanggal 11 April 1985 tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke Kapal.
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
5. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

B. TANGGUNG JAWAB EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT PADA PT. MUKTI BAHARI SEMARANG

1. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut

Dengan adanya perjanjian pengangkutan, maka ada tiga pihak yang terkait di dalamnya, yaitu pihak pengangkut, pihak pengirim, dan pihak penerima barang, dalam hal ini adalah tentang kewajiban dan tanggung jawab pengangkut.

Menurut Pasal 468 ayat (1) KUHD (Kitab Undang – Undang Hukum Dagang), ditentukan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. Jadi dalam hal ini pengangkut bertanggung jawab atas barang – barang yang diangkut pada saat penerimanannya sampai penyerahan. Dalam Pasal 468 ayat (3) KUHD (Kitab Undang – Undang Hukum Dagang) menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap perbuatan – perbuatan dari mereka yang ia pekerjakan, dan terhadap benda – benda yang ia pergunakan pada pengangkutan. Sedangkan dalam praktek pengangkutan dari dan keluar negeri perusahaan pelayaran kita selalu mempergunakan ketentuan – ketentuan yang terdapat dalam konvensi internasional, yaitu *The Hamburg Rules*. Dalam hal tanggung jawab pengangkut ini *The Hamburg Rules 1978* merumuskan secara lebih terperinci, dalam *article 4 ayat (2)* menetapkan tentang kapan barang berada di dalam penguasaan pengangkut ialah :

a . Sejak barang diterima atau diserahkan kepadanya oleh :

1. Pengirim atau orang lain yang bertindak atau namanya, atau
2. Seseorang yang berwenang atau orang lain (pihak ketiga) yang diperlukan terhadap hukum atau peraturan dimana barang harus diserahkan untuk diangkut.

b. Sampai saat barang diserahkan :

Kepala penerima

1. Dalam hal pihak yang berhak tidak menerima barang dari pengangkut maka sebagai gantinya dalam hubungannya dengan perjanjian atau berdasar atas hukum atau dasar kebiasaan dalam dunia perniagaan yang berlaku di tempat pelabuhan pembongkaran, atau
2. Diserahkannya barang – barang kepada yang berwenang atau pihak yang berhak atau kepada pihak ketiga berdasarkan atas hukum atau ketentuan yang berlaku di tempat pelabuhan pembongkaran.

Mengenai tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan orang diatur dalam Pasal 522 ayat (1) KUHD (Kitab Undang – Undang Hukum Dagang) yang berbunyi “Perjanjian untuk mengangkut mewajibkan pengangkut untuk mengusahakan pengamanan penumpang sejak saat masuk ke kapal sampai saat keluar kapal.

Di dalam pengangkutan orang ini, maka orang yang diangkut itu merupakan salah satu pihak yang berhadapan langsung dengan pihak pengangkut dipihak yang lain. tentang pengangkutan orang ini *The Hamburg Rules 1978* tidak mengaturnya, karena yang menjadi pokok pengaturannya adalah semata – mata mengenai pengangkutan barang.

Dalam perjanjian pengangkutan tersebut, pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaan sampai pada penyerahannya, seperti yang tersebut dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD (Kitab Undang – Undang Hukum Dagang). Jadi tanggung jawab pengangkut tidak hanya

selama barang itu berada dalam kapal saja, tetapi juga sebelum dimuat dan sesudah dibongkar dalam kapal. Selama barang itu masih ada dalam kekuasaan pengangkut, baik dalam gudang maupun di lapangan terbuka, tetap menjadi tanggung jawab pengangkut.

Di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1969 yang selanjutnya diganti dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan pengangkutan laut yang dalam Pasal 14 ayat (1) nya ditegaskan bahwa perusahaan pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut barang pada pemilik barang sejak saat menerima barang dari pengirim barang sampai pada penyerahan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan – ketentuan perundang – undangan yang berlaku atau syarat – syarat perjanjian pengangkutan atau kelaziman – kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.

2. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengirim atau Penerima

Pengirim atau penerima harus seksama pada saat penyerahan barang – barang angkutan kepadanya, karena apabila ada diantara barang – barang itu yang cacat atau ada pengurangan jumlah barang yang juga seketika dapat terlihat dengan seksama, dan jika biaya pengangkutan sudah dibayar, segala tuntutan terhadap pengangkut akan lenyap sebagai akibat kesalahan penerima sendiri.¹⁰

¹⁰ R. Sockardono, Hukum Perkapalan, Indonesia, Dian Rakyat, 1969, hal 33

Mengenai tanggung jawab setiap orang dan / atau badan usaha yang melakukan kegiatan di pelabuhan umum, bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan / atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya. Pemilik dan / atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan / atau fasilitas pelabuhan umum yang disebabkan oleh kapalnya. Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti rugi sebagaimana dimaksud diatas, pemilik dan / atau operator kapal wajib memberikan jaminan. Demikian penegasan dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) Pasal 33 Undang – Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran yang berisi:

1. Setiap orang dan /atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan umum bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan /fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
2. Pemilik dan /operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pada bangunan dan /fasilitas pelabuhan umum yang diakibatkan oleh kapalnya.
3. Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), pemilik dan/ operator kapal wajib memberikan jaminan.

Yang dalam penjelasannya terutama atas ayat (1) dan ayat (3) dinyatakan apabila terjadi perselisihan, penyelesaian hukum terhadap tanggung jawab untuk mengganti kerugian sebagaimana dimaksudkan dalam ketentuan di atas, dilaksanakan melalui gugatan perdata sesuai ketentuan dalam Hukum Acara Perdata.

Penyelenggaraan pelabuhan umum juga bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya, karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan. Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga berhak mengajukan tuntutan ganti rugi.

Hal tersebut diatur dalam Pasal 34 ayat (1) dan (2) Undang – Undang Nomor 21 tahun 1992 yang berisi :

1. Penyelenggara pelabuhan umum bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.
2. Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berhak mengajukan tuntutan ganti rugi.

Pihak – pihak pengangkut akan berusaha untuk sedikitnya mengurangi pertanggungjawaban mereka terhadap keselamatan perjanjian – perjanjian pengangkutan itu berhubung dengan bertambahnya pengiriman barang – barang bahkan mereka akan mencoba melepaskan segala tanggung jawab itu.

Pengurangan atau peniadaan tanggung jawab bagi pengangkut masih diperkenankan oleh undang – undang atau hukum, tetapi haruslah hasil dari persetujuan kedua belah pihak dalam perjanjian pengangkutan yang diadakan secara sah dan karenanya memenuhi segala unsur – unsur mutlak untuk adanya persetujuan sebagaimana disyaratkan dalam Pasal 1320 KUHPerdara (Kitab Undang – Undang Hukum Perdata), dimana untuk sahnya perjanjian diperlukan empat syarat, yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan perjanjian
- 2 . Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.
3. Suatu hal tertentu.
- 4 . Suatu sebab yang halal.

Peniadaan tersebut, walaupun misalnya disetujui ada pengirim, tidak berkekuatan hukum, apabila peniadaan itu bertujuan melenyapkan pertanggungjawaban pengangkutan, juga kalau ketiadaan prestasi atau prestasinya yang tidak wajar adalah langsung diakibatkan kesengajaan atau ketidakjujuran dari pengangkut. Undang – undang atau hukum tidak mengizinkan penyimpangan yang sedemikian luasnya, hal ini dilindungi oleh ketentuan – ketentuan dari Pasal 1337 KUHPerdata (Kitab Undang – Undang Hukum Perdata), yang dimaksud bahwa kedua pasal tadi membatasi otonomi para pihak atau pihak – pihak dalam mengadakan perjanjian pengangkutan.

3. Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Mengenal tanggung jawab Perusahaan Bongkar Muat terhadap barang – barang yang akan dibongkar atau dimuat terhadap 3 (tiga) prinsip yang menjadi tanggung jawabnya, antara lain :¹¹

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Fault Liability*).

Menurut prinsip ini setiap Perusahaan Muat yang melakukan kesalahan dalam

¹¹ Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan, Darat, Laut, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1991, halaman 26

penyelenggaraan pembongkaran atau pemuatan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang diderita atau yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan Perusahaan Bongkar Muat itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pihak Perusahaan Bongkar Muat. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata (Kitab Undang – Undang Hukum Perdata) tentang Perbuatan Melawan Hukum.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini Perusahaan Bongkar Muat dianggap selalu bertanggung jawab diselenggarakannya. Tetapi jika Perusahaan Bongkar Muat dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi. Yang dimaksud tidak bersalah adalah tidak melakukan kelaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pembongkaran atau pemuatan yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absoluter Liability*)

Menurut prinsip ini Perusahaan Bongkar Muat harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pembongkaran atau pemuatan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan Perusahaan Bongkar Muat. Perusahaan

Bongkar Muat tidak dimungkinkan membersihkan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.

4. Dasar Hukum Pada Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Kegiatan yang dilakukan oleh ekspedisi muatan kapal laut dan perusahaan pelayaran mempunyai peranan yang sangat penting sekali dalam melaksanakan transaksi ekspor dan impor barang, karena tanpa adanya kedua perusahaan tersebut maka konsumen tidak akan dapat memperoleh barang yang dikehendaki.. Oleh karena itu usaha pemerintah di dalam memberi perlindungan atas muatan selama operasi pemuatan, pengangkutan maupun pembongkaran kembali maka dalam hal ini terdapat adanya ketentuan hukum yang mendukung :

Pasal 468 ayat 1 KUHD

Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut.

Penjelasannya adalah bahwa tanggung jawab pengangkut tidak hanya selama barang itu berada di dalam kapal, tetapi juga sebelum dimuat dan sesudah dibongkar di dalam kapal. Selama barang itu masih berada dalam kekuasaan pengangkut, baik dalam gudang maupun di lapangan terbuka, tetap menjadi tanggung jawab pengangkut.

Pasal 468 ayat 3 KUHD

Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakan nya, untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut.

Penjelasannya adalah pengangkut bertanggung jawab atas perbuatan yang mereka kerjakan dan terhadap barang-barang yang pengangkut pergunakan sebagai sarana untuk mengangkut barang.

Pasal 1320 KUHPerdara

Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Penjelasannya adalah bahwa dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan, pihak-pihak pengangkut dalam hal ini adalah ekspedisi muatan kapal laut dengan pihak pemakai jasa angkutan harus ada suatu bentuk kesepakatan atau syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh masing-masing pihak agar perjanjian tersebut digolongkan sebagai perjanjian yang menguntungkan.

Pasal 1337 KUHPerdara

Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum.

Penjelasannya bahwa perlindungan hukum terhadap Pasal 1320 KUHPerdara jika terdapat adanya penyimpangan perjanjian oleh para pihak pengangkut maupun pihak pemakai jasa angkutan.

Pasal 1365 KUHPerdara

Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.

Penjelasannya adalah beban kerugian atas barang angkutan yang berdasar pada pembuktian dipertanggung jawabkan pada pihak yang menyebabkan adanya kerugian tersebut.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Penjelasannya adalah dalam ekspedisi muatan kapal laut bertugas mengurus dokumen dan pelaksanaan pekerjaan yang menyangkut penerimaan dan penyerahan muatan angkutan melalui lautan, untuk diserahkan kepada /diterima dari penyedia jasa angkutan kepada pemilik barang.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

Pejelasannya adalah bahwa kebijakan tersebut berintikan yang pada hakekatnya memberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada dunia usaha untuk menyelenggarakan angkutan laut, baik di dalam negeri maupun diluar negeri yang selama ini harus memperhatikan berbagai persyaratan yang harus terpenuhi.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Sejarah Singkat PT. Mukti Bahari

PT. Mukti Bahari didirikan atas nama bapak Victor Wood Saragih yang berkedudukan di Semarang. Maksud dan tujuan dari didirikannya perseroan ini ialah perusahaan *rederij*, *stuwadoorsbedrijf*, makelar asuransi dan keagenan dalam lapangan perkapalan. Perseroan ini didirikan untuk jangka waktu 75 tahun terhitung mulai hari/tanggal keputusan pemerintah atas anggaran dasar perseroan.

Upaya menjalankan perusahaan dilakukan dengan menyewa atau mencarter kapal milik perusahaan Samudera Indonesia yaitu : *Asean Giro*, *Sinar Batam*, *Sinar Java*, *Derajat* dan juga kapal milik V.02 yaitu: *Jangkar Pasifik*, *Kota Harta*, *Kota Berlian*, *RCL*, *Lila bhum*, *Nithi Bhum*.

Bahwa dalam keberadaan atau eksistensi PT. Mukti Bahari telah menjalankan misi yang dibebankan antara lain:

- Menunjukan kepada dunia, dalam dan luar negeri sebagai alat perjuangan dalam mencapai kemerdekaan, mengisi dan mempertahankan kemerdekaan, itu bagi Negara dan Bangsa Indonesia.

- Telah menerobos dan mematahkan monopoli asing di bidang ekonomi dengan mengangkut barang-barang untuk di ekspor ke luar negeri , dengan segala dominasi Indonesia.
- Telah mengibarkan panji dan lambang Negara Republik Indonesia dan sang Dwi Warna Merah Putih ke manca negara di lima benua dan empat samudera sebagai “*flag carrier*”.

2. Struktur Organisasi PT. Mukti Bahari Semarang

Sebelum kita menginjak pada struktur organisasi pada PT.Mukti Bahari Semarang, maka sebaiknya kita jelaskan terlebih dahulu pengertian organisasi itu sendiri. Yang dimaksud dengan organisasi itu menurut:

1. James D. Mooney

“organisasi adalah bentuk setiap perikatan manusia untuk mencapai suatu tujuan bersama”.

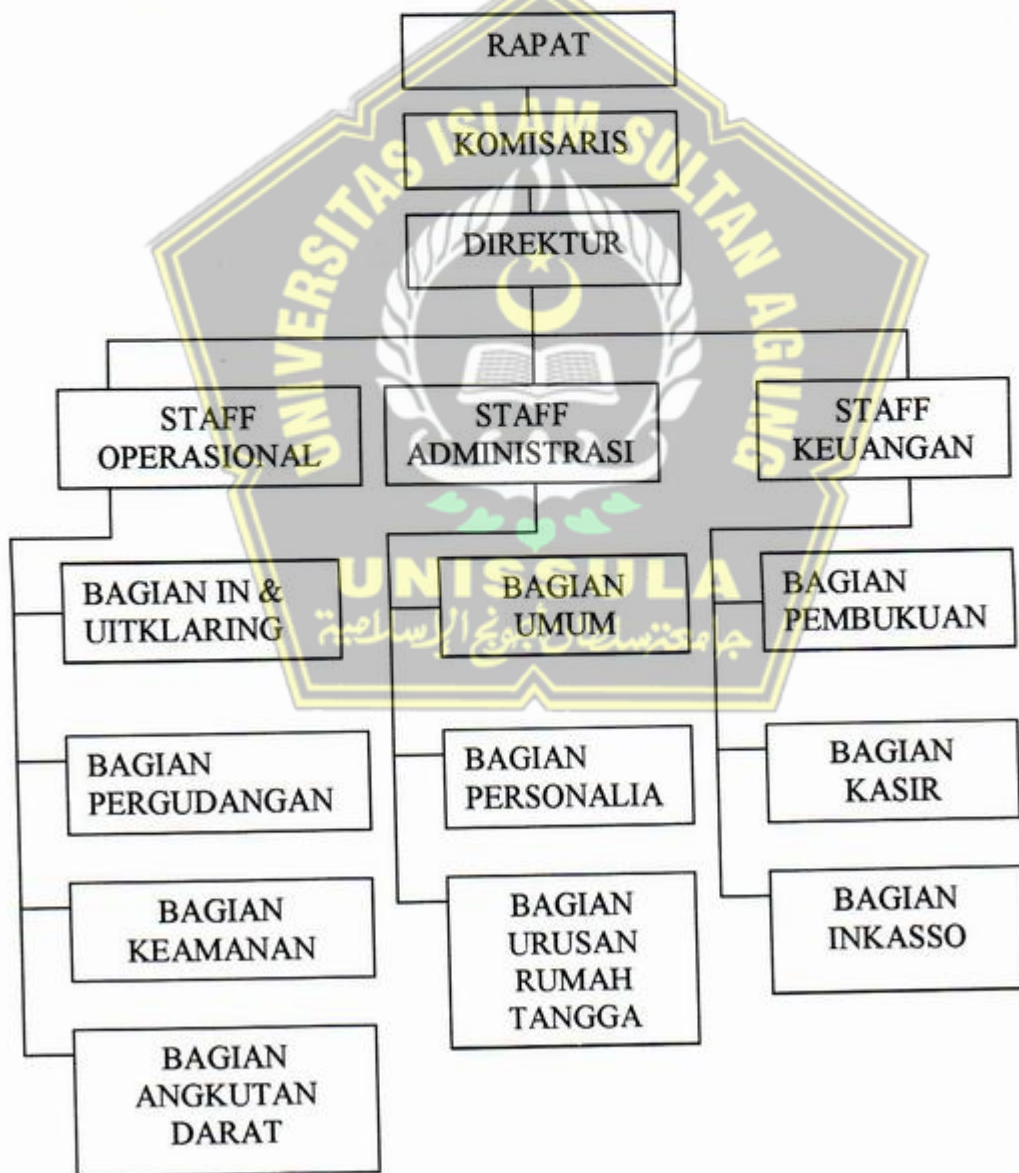
2. Chester I. Barnard memberi pengertian:

Organisasi sebagai suatu sistem dari pada aktifitas kerja sama yang dilakukan oleh dua orang atau lebih.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa adanya tiga ciri dari suatu organisasi yaitu:

1. Adanya sekelompok orang-orang.
2. Antar hubungan terjadi dalam suatu kerjasama yang harmonis dan
3. Kerjasama didasarkan atas hak, kewajiban atau tanggung jawab masing-masing orang untuk mencapai tujuan.

PT. Mukti Bahari mempunyai struktur organisasi yang merupakan hasil wawancara dengan bapak Joko Sumartono yang secara skematis dapat dilihat sebagai berikut:



Adapun keterangan mengenai skema struktur organisasi dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Rapat:

Rapat umum pemegang saham sero ini biasanya dipimpin oleh direktur, jika ia tidak hadir dalam rapat maka dapat juga dipimpin oleh salah seorang komisaris dan jika komisaris tidak datang maka rapat dipimpin oleh ketua yang dipilih oleh para hadirin.

2. Komisaris

Komisaris terdiri dari persiden komisaris dan anggota komisaris. Mereka masing – masing mempunyai hak untuk melihat buku-buku perseroan maupun surat-surat perseroan. Direktur wajib memberi segala keterangan tentang perseroan yang dikehendaki oleh masing-masing komisaris.

3. Direktur

Direktur diangkat dan ditunjuk oleh rapat komisaris yang tugasnya menyelenggarakan administrasi direktur, operasional direktur, keuangan direktu dibantu oleh staf-stafnya.

4. Staf operasional:

Terdiri atas bagian Inkliring dan Uitkliring bagian pergudangan, bagian keuangan serta bagian angkutan darat.

– Bagian In dan Uitkliring:

Suatu aktifitas Ekspedisi Muatan Kapal Laut dalam menangani arus dokumen dan arus barang yang akan di ekspor ataupun di impor

– Bagian Pergudangan:

Penyelenggaraan administrasi gudang harus dapat menyelenggarakan laporan kepada para relasi yang membutuhkan jasanya dalam hal penumpukan barang-barang ekspor/impor.

–Bagian Keamanan:

Melaksanakan tugas keamanan atas aktifitas pergudangan dan perusahaan secara keseluruhan.

–Bagian Angkutan Darat:

Menyelenggarakan pengangkutan atas barang-barang ekspor/impor untuk dikirim dari gudang/kapal ke gudang importir atau sebaliknya mengangkut barang-barang untuk diekspor dari gudang pemilik ke gudang pelabuhan /kapal.

5. Staf Administrasi:

Terdiri dari bagian umum, bagian personalia serta bagian urusan rumah tangga.

–Bagian Umum:

Mengelola mengenai kesejahteraan para karyawan kantor (gaji pegawai, surat-surat yang masuk dan keluar)

–Bagian Personalia:

Menyelenggarakan administrasi dari para personal perusahaan termasuk pengobatan, penempatan mutasi.

–Bagian Urusan Rumah Tangga

Yang dimaksud disini adalah pesuruh yang pekerjaannya menyediakan minuman bagi karyawan maupun tamu.

6. Staf Keuangan:

Terdiri dari bagian pembukuan, bagian kasir serta bagian inkasso.

–Bagian Pembukuan:

Menyelenggarakan pembukuan perusahaan atas transaksi yang terjadi setiap harinya, membuat neracadan menghitung laba –rugi perusahaan pada setiap bulan.

–Bagian Kasir :

Menyelenggarakan aktifitas keuangan yang meliputi pengeluaran atau menerima uang atas rekening – rekening yang terjadi pada setiap harinya.

–Bagian Inkasso:

Menyelenggarakan kegiatan penagihan atas piutang yang dimiliki oleh perusahaan.

3. Hambatan –hambatan yang Terjadi Pada PT. Mukti Bahari Semarang

PT. Mukti Bahari di dalam melaksanakan kegiatan melancarkan arus barang di pelabuhan sering dijumpai adanya hambatan yang tidak dapat terelakkan diantaranya adalah:

1. Kekeliruan di dalam memberikan informasi.
2. Kerusakan pada container maupun pada barang muatan yang akan dikirim.

B. PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Dokumen Pada Ekspedisi Muatan Kapal Laut

Pada PT. Mukti Bahari Semarang setiap menyangkut pelaksanaan dokumen-dokumen saat penerimaan maupun penyerahan barang yang diangkut melalui laut selalu menggunakan jasa ekspedisi muatan kapal laut karena peranan ekspedisi muatan kapal laut sangatlah penting. Sebelum adanya ekspedisi muatan kapal laut pada umumnya tata cara perdagangan luar negeri sangat sulit dan lebih berbelit-belit karena disebabkan faktor-faktor sebagai berikut:

1. Pembeli dan penjual terpisah oleh batas-batas kenegaraan.
2. Barang harus dikirim atau diangkat dari satu negara ke negara lain melalui berbagai macam peraturan sesuai dengan peraturan masing-masing pemerintah.
3. Antara satu negara dengan negara lainnya tidak jarang terdapat perbedaan dalam bahasa, mata uang, takaran dan timbangan, dan lain-lainnya.

Untuk itu dalam melakukan perdagangan luar negeri, diperlukan pengetahuan yang cukup luas misalnya dalam segi teknis pembiayaan baik ekspor maupun impor, masalah perasuransian, masalah shipping, yang keseluruhannya itu dapat diatasi dengan menggunakan jasa ekspedisi muatan kapal laut. dalam hal ini adalah PT. Mukti Bahari Semarang.

2. Tugas dan Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut PT. Mukti Bahari Semarang Sebagai Perusahaan Bongkar Muat Barang.

Adanya pelaksanaan ketentuan tugas perusahaan bongkar muat, pada akhirnya akan menimbulkan suatu bentuk tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh PT. Mukti Bahari Semarang sebagai perusahaan bongkar muat meliputi :

1. Memperlancar arus pelabuhan.
2. Melaksanakan pekerjaan bongkar muat dengan baik, dapat berupa penyediaan peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan bongkar muat di pelabuhan, menyediakan tenaga kerja bongkar muat, dan terjaminnya kebenaran laporan bongkar muat.
3. Memikul tanggung jawab yang dibebankan dalam pelaksanaan proses bongkar muat di pelabuhan.

Adapun tanggung jawab yang harus dilaksanakan oleh PT. Mukti Bahari Semarang adalah tanggung jawab yang berupa:

1. PT. Mukti Bahari Semarang sebagai Pelabuhan Bongkar Muat wajib menjaga keselamatan barang-barang yang di bongkar atau dimuat sampai ia menyerahkan kepada pihak gudang. Untuk menjamin keselamatan barang yang di bongkar atau muat harus diperhatikan tentang seluk-beluk barang tersebut diantaranya mengenai jenis barang, berat satuan, volume barang, dan pembungkus barang.
2. PT. Mukti Bahari Semarang harus mengganti kerugian yang disebabkan rusaknya atau berkurangnya barang muatan, kecuali jika PT. Mukti Bahari

Semarang dapat membuktikan bahwa hal tersebut dapat disebabkan pada saat barang masih di kapal.

3. PT. Mukti Bahari Semarang bertanggung jawab atas perbuatan yang ia pekerjaan, alat-alat yang dikerjakan dalam proses bongkar muat, maksudnya disini adalah PT. Mukti Bahari Semarang bertanggung jawab atas hilangnya atau rusaknya barang yang disebabkan oleh karyawan atau alat operasi bongkar muat.

Dari pekerjaan tersebut diatas, jelas bahwa Perusahaan Bongkar Muat mempunyai tugas penting karena membantu kelancaran arus barang di pelabuhan dengan melaksanakan tugasnya secara aman, tertib, dan lancar, maka barang tidak akan tertimbun lama di gudang maupun lapangan penumpukan.

Dengan melihat tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada PT. Mukti Bahari Semarang, maka diperlukan batasan-batasan untuk pelaksanaan tanggung jawab tersebut, adapun batasan tanggung jawab tersebut adalah:

1. Perusahaan Bongkar Muat hanya membatasi keselamatan barang dalam proses bongkar muat pada saat terjadinya *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery*. Apabila barang-barang tersebut sudah diserahkan ditempat penimbunan atau gudang, tanggung jawab tersebut sudah bukan tanggung jawab perusahaan bongkar muat.
2. Apabila ada kerusakan atau kehilangan barang muatan, perusahaan bongkar muat berkewajiban untuk mengganti kerugian yang didasarkan atas harga yang sebenarnya dari barang-barang tersebut. PT. Mukti Bahari Semarang

hanya akan memberikan ganti rugi yang nyata-nyata diderita akibat kesalahan dalam proses bongkar muat.

3. Hambatan-hambatan yang Timbul pada Ekspedisi Muatan Kapal Laut PT.Mukti Bahari Semarang dan Cara Penyelesaiannya.

Didalam melaksanakan bongkar muat barang dengan sistem peti kemas /container, tidak jarang dijumpai hambatan-hambatan yang dapat menghambat kegiatan tersebut. Adapun hambatan yang sering dihadapi oleh PT. Mukti Bahari adalah:

1. Kekeliruan Informasi

Container berisi barang ini seharusnya akan dikirim ke Thailand, sebelum ke Thailand container tersebut dibawa ke pelabuhan Singapura karena pelabuhan Singapura adalah pelabuhan transit maka setiap container dari mana saja akan transit sebentar disana.Oleh Singapura container tersebut kemudian dikirim ke Malaysia dan setelah disana baru diketahui kalau pengirimannya salah maka PT. Mukti Bahari akan memberikan informasi lagi kepada Singapura karena Singapura telah salah Informasi ataupun juga ini merupakan kesalahan Singapura sendiri.

Untuk mengatasi hal itu maka PT. Mukti Bahari memberi informasi lagi kepada Singapura baru kemudian barang di dalam cointainer tersebut dikembalikan lagi ke Singapura dan selanjutnya baru dikirim ke Thailand.

2. Kerusakan

Suatu container berisikan tembakau tetapi tembakau tersebut tidak hanya dimuat begitu saja di dalam container tetapi tembakau tersebut dibungkus dulu dengan plastik, yang kemudian distuffing didalam container untuk dibawa ke tempat tujuan. Ketika sampai di tempat tujuan kemudian Container distripping dan pada waktu distripping itu diketahui bahwa tembakau tersebut telah rusak.terkena air/basah.

Setelah dilakukan penyelidikan maka diketahui bahwa tembakau tersebut rusak bukan karena containernya tetapi karena pembungkusnya yang terbuat dari plastik, container yang terkena terik matahari itu sehingga di dalamnya juga panas dan jika pada malam hari temperatur berada pada titik beku.Dengan adanya perubahan siang dan malam dapat menimbulkan terjadinya keringat di dalam container atau plastik yang digunakan untuk membungkus tembakau tersebut berair sehingga dapat merusak tembakau di dalamnya ataupun mengakibatkan tembakau itu basah.

Sebagaimana diketahui bahwa cacat barang baru dapat dilihat setelah barang di dalam container di bongkar.Setelah dipelajari sebab-sebab kerusakan barang tersebut maka PT. Mukti Bahari yang ditugaskan untuk menaksir harga barang tersebut, segala dokumen dilihat untuk mengetahui kira-kira kapan kerusakan barang-barang itu terjadi, maka baru diputuskan siapa yang harus membayar kerugian akibat kerusakan barang tersebut.

Dapat pula ditekankan disini bahwa sejauh kerusakan atau kehilangan barang akibat dari penanganan bongkar muat barang, maka tanggung jawab tersebut menjadi beban dari PT. Mukti Bahari Semarang. Wujud pelaksanaan tanggung jawab tersebut adalah membayar ganti rugi yang telah ditentukan. Setelah melihat dari hasil penelitian maka PT. Mukti Bahari Semarang dalam pelaksanaan tanggung jawabnya menggunakan prinsip tanggung jawab praduga atau *Presumption Liability* karena disini jelas bahwa PT. Mukti Bahari Semarang dapat membuktikan bahwa Perusahaan Bongkar Muat tidak bersalah, akan dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi. Jadi dapat dikatakan bahwa prinsip tanggung jawab yang dianut oleh PT. Mukti Bahari Semarang dengan Pasal 468 ayat(2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang berisi: "Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakannya tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya".

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Pada bab terakhir ini penulis akan mengetengahkan mengenai kesimpulan-kesimpulan dan saran-saran dari apa yang telah penulis uraikan tentang segala kegiatan ekspedisi muatan kapal laut dalam peranannya untuk melajsanakan ekspor - impor barang pada PT. Mukti Bahari Semarang.

Harapan penulis semoga kesimpulan dan saran-saran ini bermanfaat, berdasarkan hasil uraian bab-bab terdahulu maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Bahwa kegiatan PT. Mukti Bahari Semarang adalah merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa ekspedisi muatan kapal laut, maka mempunyai arti sebagai kegiatan perantara untuk mengurus kepentingan pengirim (*shipper*) dan penerima (*consignee*), disini jelas bahwa kegiatan dari ekspedisi muatan kapal laut merupakan kegiatan-kepengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan-pekerjaan yang menyangkut penerimaan / penyerahan muatan yang diangkut melalui lautan untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan penyedia jasa angkutan untuk kepentingan pemilik barang.
2. Tugas dan tanggung jawab daripada ekspedisi muatan kapal laut adalah
-Turut memperlancar arus barang dan turut memperlancar arus jalannya dokumen- dokumen barang.

- Sebagai wakil dari pemilik barang pada umumnya dan sebagai alat yang menghubungkan antara pemilik barang dengan perusahaan pelayaran.
- Menyediakan tenaga bongkar muat, dan terjaminnya seluruh kebenaran laporan bongkar muat yang biasanya dilakukan oleh pihak ekspedisi muatan kapal laut.
- Ekspedisi muatan kapal laut sebagai perusahaan yang bergerak di bidang pemberian jasa ekspedisi untuk penyelesaian dokumen, dan juga membantu para eksportir dan importir itu sendiri dalam perusahaannya, mengingat prosedur yang begitu rumit apabila kita mengurusnya sendiri.
- Dalam tanggung jawabnya PT. Mukti Bahari Semarang wajib menjaga keselamatan barang-barang yang dibongkar dengan memperhatikan seluk-beluk 'barang tersebut.
- PT. Mukti Bahari Semarang harus mengganti segala kerugian yang disebabkan rusak atau berkurangnya barang muatan, maupun perbuatan yang mereka pekerjaan dalam pengoperasian bongkar muat kapal.
- Bahwa dalam pelaksanaannya, PT. Mukti Bahari Semarang sering mendapatkan hambatan. Oleh karena itu PT. Mukti Bahari menggunakan prinsip *Presumption Liability*, artinya bahwa :

PT. Mukti Bahari Semarang dianggap akan selalu bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dari adanya bongkar muat yang diselenggarakannya, tetapi bila dapat membuktikan bahwa pihak perusahaan bongkar muatnya nyata-nyata tidak bersalah, maka akan dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi. Jadi bisa dikatakan prinsip tanggung

jawab yang dianut sesuai dengan pasal 468 ayat (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyatakan bahwa: Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi. Disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.

B. SARAN-SARAN

1. Untuk menghindari kerugian yang diderita oleh PT. Mukti Bahari Semarang dalam hal adanya klaim dari pihak eksportir maupun importir, hendaknya PT. Mukti Bahari selalu mengasuransikan setiap kegiatan yang dilakukan dalam rangka melaksanakan arus barang.
2. Pihak pengangkut harus lebih bertanggung jawab atas hilangnya, cacatnya, ataupun berkurangnya jumlah atas berat barang-barang, untuk itu diperlukan orang-orang yang profesional dibidangnya.
3. Pelaksanaan ketentuan batas tanggung jawab perusahaan bongkar muat yang telah ditetapkan oleh perusahaan harus dapat dilaksanakan sepenuhnya, dengan kata lain pelaksanaan tanggung jawab tersebut tidak boleh menyimpang dari peraturan yang berlaku di perusahaan terutama dalam penerapannya terhadap pemakai jasa.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU-BUKU

- Abdul Kadir Muhammad, SH. 1994. Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara. Cetakan kedua, Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti.
- Achmad Ichsan, SH. 1981. *Hukum dagang*, Jakarta: Pradnya Paramitha.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional. 1981. *Symposium hukum Angkutan Darat dan Laut*. Jakarta: Bina Cipta.
- Djohari Sentosa dan Ahmad Ali. 1983. *Hukum Perjanjian Indonesia*. Yogyakarta: Badan Penerbitan dan perpustakaan FH. UGM.
- FDC. Sudjatmiko, 1985. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Cetakan kedua, Akademika Presindo.
- H.M.N. Purwosutjipto, SH. 1984. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*. Cetakan kedua. Jakarta: Djambatan.
- M. Manulang, DRS, 1985. *Dasar-dasar Manajemen*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Raden Soekardono, 1969, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat.
- Raden Subekti, 1986, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Ronny Hanitijo Soemitro, Prof, SH. 1990. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

PERATURAN-PERATURAN

- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1991 Tanggal 15 Juli 1991 Tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.57 Tahun 1991 Tentang Pedoman Tarif Bongkar Muat di Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 88 /AL 305 /PHB-85 Tanggal 11 April 1985 Tentang Perusahaan Bongkar Muat dari dan ke Kapal.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia
Nomor IV/MPR/1999 Tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara 1999-2004

Undang – undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran





PT. MUKTI BAHARI

Jl. Wologito Tengah VI No. 21, Telp. / Fax. : 062-024-7607738
Semarang - Indonesia

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

NO. 05/SKP-MB/VI/2003

Yang bertanda tangan di bawah ini kepala **PT. Mukti Bahari Semarang**, menerangkan bahwa :

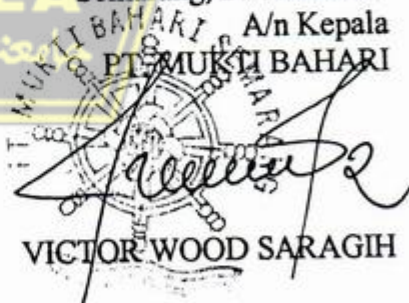
Nama : Fifi Ardiaugustina
Mahasiswa : Fakultas Hukum / Universitas Islam Sultan Agung
(UNISSULA) Semarang
NIM : 03.99.4914
Jurusan : Hukum / Perdata Dagang
Alamat : Jl. Tambak Mas XIII/238 Semarang

Telah mengadakan penelitian dalam rangka penyusunan skripsi di PT. Mukti Bahari Semarang dengan judul :

“ Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut Dalam Melaksanakan Pengangkutan Barang pada PT. Mukti Bahari Semarang ”.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.

Semarang, 20 Juni 2003
A/n Kepala
PT. MUKTI BAHARI


VICTOR WOOD SARAGIH

sejak ini meningkatkan dan penyempurnaan ter-
segera diambil langkah-langkah perubahan dan
hadap Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoer Ordonnantie
Staatsblad 1939 No. 100) dalam bentuk Undang-undang tersendiri.

Huruf b

Cukup jelas.

Pasal 75

Cukup jelas.

Pasal 76

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 3481

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NO. 21 TAHUN 1992
TENTANG
PELAYARAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkukuh ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- B. bahwa pelayaran bagi Negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan salah satu moda transportasi, tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik mampu melakukan pengangkutan secara masal, menghubungkan, dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur pelayaran yang ada pada saat ini tidak sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
- d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan pelayaran sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdaya guna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai pelayaran dalam Undang-undang;

Mengingat :

Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

UNDANG-UNDANG TENTANG PELAYARAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan :

1. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya;
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah;
3. Perairan Indonesia adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia jo Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut), serta perairan daratan;
4. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas dan/atau pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi;
5. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar, dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari;

serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar;

7. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran, pengiriman, atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara, dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran;
8. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus;
9. Kerangka kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terlempar dan telah ditinggalkan;
10. Kelautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu;
11. 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;
12. 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 perundang-undangan yang berlaku;
13. Pemimpin kapal 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 dengan yang dimiliki oleh nakhoda;
14. Anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda atau pemimpin kapal;
15. Badan hukum Indonesia adalah badan usaha yang dimiliki oleh negara dan/atau swasta dan/atau koperasi.

Pasal 2

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

Pasal 3

Pelayaran sebagai salah satu moda transportasi diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional.

BAB III

RUANG LINGKUP BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG

Pasal 4

Undang-undang ini berlaku untuk pelayaran di perairan Indonesia dan kapal-kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

BAB IV

PEMBINAAN

Pasal 5

- (1) Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, pembinaan pelayaran dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk:
 - a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara masal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat;

c. mengembangkan kemampuan armada angkutan nasional yang tangguh di perairan, serta didukung industri perkapalan yang andal, sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan baik di dalam negeri maupun ke dan dari luar negeri;

d. meningkatkan kemampuan dan peranan kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatan pelayaran;

e. terwujudnya sumber daya manusia yang berjiwa bahari, profesional, dan mampu mengikuti perkembangan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran.

- (3) Pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 6

Pelaksanaan pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, dilakukan berdasarkan ketentuan dalam Undang-undang ini dengan memperhatikan Undang-undang lain yang berkaitan serta konvensi internasional di bidang pelayaran.

BAB V

KENAVIGASIAN

Bagian pertama Umum

Pasal 7

Kenavigasian meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, hidrografi, alur dan perlintasan, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air, untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Bagian Kedua

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi Pelayaran

Pasal 8

- (1) Pengadaan, pengoperasian, dan pemeliharaan sarana bantu navigasi

- (2) Untuk kepentingan tertentu, badan hukum atau instansi pemerintah yang mempunyai tugas dan fungsi dalam bidang perhubungan dapat melakukan tindakan apapun yang diperlukan untuk melaksanakan tugas dan fungsinya, dengan memperhatikan keselamatan pelayaran dan telekomunikasi pelayaran serta fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia.
- (3) Pengoperasian sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan, dan kecakapan.

- (4) Untuk menjamin keamanan dan keselamatan sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran ditetapkan zona-zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi dan bangunan tersebut.

- (5) Kapal yang berlayar di perairan Indonesia dapat dikenakan biaya penggunaan sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran.

- (6) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 9

- (1) Pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan berita marabahaya, meteorologi, dan siaran tanda waktu standar.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 10

- (1) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab atas setiap kerusakan dan hambatan yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya pada sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, serta fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau, kecuali :

- a. apabila kerusakan tersebut diakibatkan oleh keadaan yang tidak dapat dielakkan atau keadaan memaksa;
- b. apabila yang bersangkutan dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut terjadi bukan karena kesalahannya.
- (2) Pemilik dan/atau operator kapal yang karena kesalahannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memperbaiki dan/atau mengganti sehingga fasilitas tersebut berfungsi seperti semula.

Pasal 11

Dilarang merusak atau melakukan tindakan apapun yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran serta fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia.

Bagian Ketiga

Alur dan perlintasan

Pasal 12

Untuk kepentingan keselamatan berlayar di perairan Indonesia Pemerintah :

- a. menetapkan alur-alur pelayaran, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya;
- b. menetapkan sistem rute;
- c. menetapkan tata cara berlalu lintas;
- d. melaksanakan survei dan pemetaan hidrografi untuk pemutakhiran data pada buku petunjuk pelayaran dan peta laut.

Pasal 13

- (1) Untuk kepentingan keselamatan berlayar di perairan :

- a. setiap bangunan atau instalasi harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan;
- b. setiap kegiatan atau hal yang dapat membahayakan wajib ditetapkan zona keselamatan dan diumumkan.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 14

Pemerintah menetapkan alur-alur laut kepulauan untuk perlintasan yang sifatnya terus-menerus, langsung, dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia.

- (1) Nakhoda atau pemimpin kapal selama berlayar wajib melaksanakan aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran, dan telekomunikasi pelayaran yang diatur dalam Undang-undang ini.
- (2) Nakhoda atau pemimpin kapal dari kapal yang berada di pelabuhan yang patut diduga melanggar aturan-aturan yang ditetapkan pada ayat (1), oleh pejabat pemerintah yang berwenang dapat diwajibkan untuk menempatkan jaminan pembayaran hukuman denda yang mungkin dikenakan atasnya.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Pemanduan

Pasal 16

- (1) Untuk kepentingan keselamatan pelayaran, pada daerah perairan tertentu ditetapkan sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.
- (2) Pelayaran pemanduan dilaksanakan oleh petugas yang telah memenuhi persyaratan kesehatan, kecakapan, serta pendidikan dan pelatihan.
- (3) Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab nakhoda atau pemimpin kapal.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Kerangka Kapal, Salvage, dan Pekerjaan Bawah Air

Pasal 17

- (1) Pemilik kapal dan/atau nakhoda atau pemimpin kapal, wajib melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang.
- (2) Kerangka kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yang keberadaannya mengganggu keselamatan berlayar diberi tanda dan di-

Pasal 18

- (1) Pemilik kapal bertanggung jawab dan wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan berlayar.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib diuruskan.
- (3) Pemerintah berwenang mengangkat, menyingkirkan atau menghancurkan seluruh atau sebagian dari kerangka kapal dan/atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang telah ditentukan, pemilik belum melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (4) Pemerintah dapat menguasai dan mengangkat kerangka kapal dan/atau muatannya yang dalam batas waktu yang telah ditentukan tidak diketahui pemiliknya.
- (5) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 19

- (1) Kegiatan salvage dilakukan terhadap kerangka kapal dan/atau muatannya dan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan atau tenggelam.
- (2) Setiap pekerjaan bahwa air harus memenuhi persyaratan teknis yang berkaitan dengan keselamatan berlayar.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 20

- (1) Pemilik kapal yang lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan pelayaran wajib membayar ganti rugi kepada pihak yang mengalami kecelakaan.
- (2) Izin Usaha Pelayaran dapat dicabut apabila pemilik kapal tidak melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1).

Bagian Pertama
Umum

Pasal 21

- (1) Kepelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra-dan/atau antar- moda.
- (2) Penyelenggaraan pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan secara terkoordinasi antara kegiatan pemerintahan dan kegiatan pelayanan jasa di pelabuhan.
- (3) Pelaksanaan kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) meliputi fungsi keselamatan pelayaran, bea dan cukai, imigrasi, karantina, serta keamanan dan ketertiban.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua
Jenis Pelabuhan

Pasal 22

- (1) Pelabuhan terdiri dari pelabuhan umum dan pelabuhan khusus.
- (2) Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
- (3) Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Bagian Ketiga
Penetapan Lokasi

Pasal 23

- (1) Penggunaan bagian tertentu daerah daratan dan/atau perairan untuk pelabuhan, wajib memenuhi persyaratan.

Pasal 24

- (1) Untuk kepentingan penyelenggaraan pelabuhan umum, ditetapkan daerah lingkungan kerja pelabuhan dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.
- (2) Terhadap tanah yang ditetapkan sebagai daerah lingkungan kerja pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan hak atas tanah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 25

- (1) Pembangunan pelabuhan umum dilaksanakan berdasarkan persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dan memperhatikan keterpaduan intra dan antar- moda transportasi serta wajib memperoleh izin dari Pemerintah.
- (2) Pengoperasian pelabuhan umum dapat dilaksanakan setelah pembangunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) selesai dilaksanakan serta memenuhi persyaratan dan mendapat izin dari Pemerintah.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 26

- (1) Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Badan hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam penyelenggaraan pelabuhan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) atas dasar kerja sama dengan badan usaha milik negara yang melaksanakan pengusahaan pelabuhan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- (1) Usaha kegiatan penunjang pelabuhan di pelabuhan umum oleh badan hukum Indonesia dan/atau warga negara Indonesia.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan peraturan Pemerintah.

Pasal 28

- (1) Suatu tempat tertentu di daratan dapat ditetapkan sebagai tempat yang berfungsi sebagai pelabuhan umum dengan memenuhi persyaratan tertentu.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Pelabuhan Khusus

Pasal 29

- (1) Untuk menunjang kegiatan tertentu dapat dibangun pelabuhan khusus yang dioperasikan untuk kepentingan sendiri, yang merupakan satu kesatuan tatanan kepelabuhan nasional.
- (2) Untuk membangun dan mengoperasikan pelabuhan khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memiliki izin dari Pemerintah.
- (3) Izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat diperoleh setelah dipenuhi persyaratan teknis kepelabuhan, keselamatan pelayaran, dan kelestarian lingkungan.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 30

Dilarang menggunakan pelabuhan khusus untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan izin Pemerintah.

Bagian Keenam Pelabuhan yang Terbuka Bagi Perdagangan Luar Negeri

Pasal 31

- (1) Untuk menunjang kelancaran perdagangan luar negeri dapat dite-

lakukan berdasarkan pertimbangan pertimbangan dan pengembangan ekonomi daerah, kepentingan pengembangan kemampuan angkatan laut nasional, pengembangan ekonomi nasional, serta kepentingan nasional lainnya.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketujuh Tarif

Pasal 32

Ketentuan mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif jasa pelabuhan yang diberikan di pelabuhan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedelapan Tanggung Jawab

Pasal 33

- (1) Setiap orang dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan umum bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- (2) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan umum yang diakibatkan oleh kapalnya.
- (3) Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), pemilik dan/atau operator kapal wajib memberikan jaminan.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 34

- (1) Penyelenggara pelabuhan umum bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.

BAB VII PERKAPALAN

Bagian Pertama Kelaiklautan Kapal

Pasal 35

- (1) Pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapan wajib memenuhi persyaratan kapal.
- (2) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
- (3) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikat keselamatan kapal oleh Pemerintah.
- (4) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dilakukan oleh Pemerintah serta dapat dilaksanakan oleh badan hukum Indonesia yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- (5) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 36

- (1) Untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal, kapal ukuran tertentu dapat memanfaatkan hasil pemeriksaan klasifikasi.
- (2) Pengklasifikasian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 37

Setiap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3), wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Pasal 38

- (1) Perubahan atas sebuah kapal yang mempengaruhi rincian dan identitas yang ada dalam sertifikat dan surat-surat kapal sebagaimana

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 39

- (1) Berdasarkan pertimbangan kondisi geografi dan meteorologi, ditetapkan daerah pelayaran tertentu.

- (2) Setiap kapal yang beroperasi di daerah pelayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 40

- (1) Setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh syahbandar.

- (2) Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Izin Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 41

Atas perintah pengadilan, pejabat pemerintah yang berwenang dapat melakukan penahanan terhadap kapal yang sedang berada di pelabuhan Indonesia.

Pasal 42

- (1) Dalam keadaan tertentu, kepada suatu kapal dapat diberikan keringanan pemenuhan persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) dengan tetap mempertimbangkan terjaminnya kelaiklautan.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Surat Izin Berlayar tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, Pasal 38 ayat (1), Pasal 39 ayat (2), Pasal 40 ayat (1), Pasal 44 ayat (2), Pasal 66 ayat (1) dan ayat (2), dan Pasal 87 ayat (1) dilanggar.

Bagian Kedua Peti Kemas

Pasal 44

- (1) Setiap peti kemas yang akan dipergunakan sebagai bagian dari alat angkut, wajib memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- (2) Pemuaian peti kemas ke dalam kapal wajib memenuhi persyaratan pemuaian untuk menjamin kelaiklautan kapal.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga Pengukuran, Pendaftaran, dan Kebangsaan Kapal

Pasal 45

- (1) Sebelum digunakan dalam pelayaran setiap kapal wajib diukur.
- (2) Berdasarkan pengukuran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diterbitkan surat ukur untuk kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m³ atau yang dinilai sama dengan itu.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 46

- (1) Kapal yang telah diukur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 ayat (2) dapat didaftar di Indonesia yang dilakukan oleh pejabat pendaftaran dan pencatat balik nama kapal.

- (2) Kapal yang dapat didaftar di Indonesia adalah :

a. kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m³ atau yang dinilai sama dengan itu; dan

- (3) Pendaftaran kapal dicatat dalam daftar kapal Indonesia.

- (4) Sebagai bukti kapal telah didaftar, kepada pemilik diberikan surat tanda pendaftaran yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik kapal.
- (5) Pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang tanda pendaftaran.
- (6) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 47

- (1) Sebagaimana pengganti surat tanda pendaftaran kapal yang hilang atau musnah dapat diberikan surat tanda pendaftaran kapal baru sebagai pengganti.
- (2) Surat tanda pendaftaran pengganti sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat diberikan oleh pejabat pendaftaran dan pencatat balik nama kapal pada tempat kapal didaftarkan berdasarkan penetapan pengadilan negeri.

Pasal 48

Pengalihan hak milik atas kapal wajib dilakukan dengan cara balik nama di tempat kapal tersebut didaftarkan.

Pasal 49

- (1) Kapal yang telah didaftar dapat dibebani hipotek.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 50

- (1) Kapal yang didaftar di Indonesia dapat memperoleh Surat Tanda Kebangsaan kapal Indonesia.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 51

- (1) Kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan, dapat diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.

Pasal 52

- (1) Kapal Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaan kapal.
- (2) Kapal yang bukan kapal Indonesia dilarang mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaannya.

Pasal 53

- (1) Setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan secara jelas identitas kapalnya.
- (2) Kapal yang berlayar di perairan Indonesia dengan mengibarkan lebih dari satu bendera sebagai tanda kebangsaan, dianggap tidak mempunyai identitas kapal.

Pasal 54

- (1) Kapal Indonesia dilarang mengibarkan bendera kebangsaan negara lain sebagai pengganti tanda kebangsaan Indonesia.
- (2) Dalam hal kapal Indonesia berlayar ke negara lain dan kebiasaan internasional atau peraturan negara yang dituju mensyaratkan mengibarkan bendera tersebut, maka kapal Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia dan dapat mengibarkan bendera negara yang dituju secara bersamaan.

Bagian Keempat Nakhoda, Pemimpin Kapal, dan Anak Buah Kapal

Pasal 55

- (1) Nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang pengekangan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.
- (2) Pemimpin kapal merupakan pimpinan di atas kapal dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.

- a. membuat catatan setiap kematian;
- b. membuat catatan setiap kematian;
- c. menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

- (4) Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memenuhi persyaratan pendidikan dan pelatihan, kemampuan dan keterampilan, serta kesehatan.
- (5) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 56

- (1) Nakhoda atau pemimpin kapal dan anak buah kapal berbendera Indonesia harus warga negara Indonesia.
- (2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diberikan atas izin Pemerintah.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 57

- (1) Nakhoda atau pemimpin kapal, wajib berada di kapal selama berlayar, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa.
- (2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang akan berlayar, wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan.
- (3) Nakhoda atau pemimpin kapal berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2).
- (4) Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya tetap laik laut untuk berlayar.
- (5) Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada nakhoda atau pemimpin kapal untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 58

Untuk tindakan penyelamatan, nakhoda atau pemimpin kapal berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan.

- (1) Dalam hal nakhoda yang bertugas di kapal yang sedang berlayar untuk sementara atau untuk seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, maka muallim I menggantikannya dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian.
- (2) Apabila muallim I, sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak mampu menggantikan nakhoda, maka muallim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai dengan siji dapat menggantikan, dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian nakhoda.
- (3) Dalam hal penggantian nakhoda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) disebabkan halangan sementara maka penggantian tidak mengalihkan kewenangan dan tanggung jawab nakhoda kepada pengganti sementara.
- (4) Apabila seluruh muallim dalam kapal berhalangan menggantikan nakhoda kapal maka pengganti nakhoda ditunjuk oleh dewan kapal.
- (5) Dalam hal penggantian nakhoda disebabkan halangan tetap maka nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 55 ayat (1) dan ayat (3).
- Pasal 60**
- (1) Nakhoda atau pemimpin kapal untuk kapal ukuran tertentu, wajib menyelenggarakan buku harian kapal.
- (2) Nakhoda atau pemimpin kapal wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya.
- (3) Buku harian dan keterangan yang dicatat di dalamnya dapat dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.
- Pasal 61**
- (1) Dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kemampuan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- (2) tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal.
- (3) Dalam hal anak buah kapal mengetahui bahwa perintah yang diterimanya tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, maka yang bersangkutan berhak mengadakan kepada pejabat pemerintah yang berwenang.
- (4) Hubungan kerja antara awak kapal dengan pemilik atau operator kapal serta hak dan kewajibannya diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (5) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.
- Pasal 63**
- (1) Nakhoda berwenang mengenakan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap anak buah kapal yang :
- a. meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda;
 - b. tidak kembali ke kapal pada waktunya;
 - c. menolak perintah penugasan;
 - d. tidak melaksanakan tugas dengan baik;
 - e. berperilaku tidak tertib;
 - f. berperilaku tidak layak terhadap seseorang.
- (2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Pasal 64**
- (1) Selama perjalanan kapal, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal.
- (2) Tindakan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- BAB VIII**
PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN
PENCEMARAN OLEH KAPAL
Pasal 65
- (1) Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah atau bahan lain

Pasal 66

- (1) Setiap kapal yang dioperasikan wajib dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran sebagai bagian dari persyaratan kelayaklautan kapal.
- (2) Setiap nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau anak buah kapal wajib mencegah terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 67

- (1) Setiap nakhoda atau pemimpin kapal wajib menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapalnya.
- (2) Nakhoda atau pemimpin kapal wajib segera melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang terdekat atau instansi yang berwenang menangani penanggulangan pencemaran laut mengenai terjadinya pencemaran laut yang disebabkan oleh kapalnya atau oleh kapal lain, atau apabila melihat adanya pencemaran di laut.
- (3) Pejabat pemerintah yang berwenang segera meneruskan laporan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) kepada instansi yang berwenang menangani penanggulangan pencemaran laut di pelabuhan untuk penanganan lebih lanjut.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 68

- (1) Pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya.
- (2) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Pertama Usaha Angkutan

Pasal 69

- (1) Usaha angkutan di perairan, diselenggarakan berdasarkan izin Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang bergerak khusus di bidang usaha angkutan di perairan.
- (3) Usaha angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dan Pasal 79 dapat juga diselenggarakan oleh warga negara Indonesia.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 70

- (1) Untuk menunjang usaha tertentu dapat dilakukan kegiatan angkutan laut, serta angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri.
- (2) Kegiatan angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia dengan izin Pemerintah.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua Usaha Penunjang Angkutan

Pasal 71

- (1) Untuk menunjang usaha atau kegiatan angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 dan Pasal 70 dapat diselenggarakan usaha penunjang angkutan laut serta angkutan sungai dan danau.
- (2) Usaha penunjang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diselenggarakan oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia dengan izin Pemerintah.

Pasal 72

Ketentuan mengenai jenis dan struktur tarif usaha penunjang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga Angkutan Laut Dalam Negeri

Pasal 73

- (1) Penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia.
- (2) Dengan tidak mengurangi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) maka dalam keadaan dan persyaratan tertentu, Pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan laut dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 ayat (2) dan Pasal 70 ayat (2).

Pasal 74

- (1) Pola penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri disusun dan dilaksanakan secara terpadu baik intra-maupun antar-moda yang merupakan satu kesatuan tatanan transportasi nasional.
- (2) Angkutan laut dalam negeri diselenggarakan dengan trayek tetap dan teratur serta dapat pula dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 75

Struktur dan golongan tarif penumpang angkutan laut dalam negeri ditetapkan oleh Pemerintah.

Bagian Keempat Angkutan Laut Luar Negeri

Pasal 76

- (1) Penyelenggaraan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan

- (2) Penyelenggaraan angkutan laut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan dengan tujuan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima Pelayaran Rakyat

Pasal 77

- (1) Pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional, merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan, mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 78

- (1) Pembinaan pelayaran rakyat dilaksanakan dengan tujuan agar kehidupan usaha dan peranan pentingnya tetap terpelihara sebagai bagian dari tatanan angkutan di perairan.
- (2) Pengembangan pelayaran rakyat dilaksanakan untuk :
 - a. meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha dan lapangan kerja;
 - b. terwujudnya pengembangan sumber daya manusia dan kewiraswaan dalam bidang usaha pelayaran.
- (3) Pembinaan dan pengembangan pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan

Pasal 79

- (1) Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau, dan angkutan penye-

berbendera Indonesia.

- (2) Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan, antara negara Republik Indonesia dengan negara asing, dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah negara Republik Indonesia dengan Pemerintah negara asing yang bersangkutan.

Pasal 80

- (1) Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau disusun secara terpadu intra- dan antar- moda yang merupakan satu kesatuan tatanan transportasi nasional.
- (2) Angkutan sungai dan danau diselenggarakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur yang dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 81

- (1) Penetapan lintasan angkutan penyeberangan dilakukan dengan memperhatikan pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalan kereta api yang tersusun dalam satu kesatuan tatanan transportasi nasional.
- (2) Angkutan penyeberangan diselenggarakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 82

Struktur dan golongan tarif penumpang dan barang untuk angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan, ditetapkan oleh pemerintah.

Bagian Ketujuh Pelayanan Angkutan Untuk Penyandang Cacat

Pasal 83

- (1) Penyandang cacat dan orang sakit berhak memperoleh pelayanan

dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedelapan Angkutan Perintis

Pasal 84

- (1) Pemerintah menyelenggarakan angkutan perintis berupa angkutan di perairan yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan belum berkembang.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesembilan Wajib Angkut

Pasal 85

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.
- (2) Karcis penumpang dan dokumen muatan merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

Bagian Kesepuluh Tanggung Jawab Pengangkut

Pasal 86

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa :
 - a. kematian atau lukanya penumpang barang yang diangkut;
 - c. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut;
 - d. kerugian pihak ketiga.
- (2) Jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, c, dan d bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

- (4) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesebelas Pengkangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya

Pasal 87

- (1) Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib memenuhi persyaratan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB X KECELAKAAN KAPAL PENCARIAN DAN PERTOLONGAN

Bagian pertama Kecelakaan Kapal

Pasal 88

Nakhoda atau pemimpin kapal bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, kecuali dapat dibuktikan lain.

Pasal 89

- (1) Setiap orang yang ada di atas kapal yang mengetahui di kapalnya terjadi kecelakaan, dalam batas-batas kemampuannya wajib memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat yang berwenang terdekat atau pihak lain.
- (2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarkan berita mengenai hal itu kepada pihak lain.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 90

- (1) Nakhoda atau pemimpin kapal yang sedang berlayar wajib memberikan

berada di menara suar.

- (2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang terlibat dalam tubrukan dengan kapal lain wajib memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal, dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut.

Pasal 91

- (1) Nakhoda kapal wajib melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang terdekat setiap keadaan yang mungkin merupakan bahaya terhadap keselamatan berlayar di dalam atau di dekat perairan di bawah yuridiksi Indonesia atau di laut lepas yang diketahuinya.
- (2) Pemimpin kapal wajib melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang atau kepala pelabuhan atau pejabat yang ditunjuk terdekat, terhadap setiap keadaan yang mungkin merupakan bahaya keselamatan berlayar, di dalam atau dekat perairan di bawah yuridiksi Indonesia.

Pasal 92

Nakhoda atau pemimpin kapal yang berada di perairan Indonesia wajib melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang, setiap kecelakaan yang melibatkan kapalnya atau kapal lain yang diketahuinya, yang telah mengakibatkan atau dapat mengakibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan yang berkaitan atau dapat mengakibatkan bahaya terhadap keselamatan berlayar.

Pasal 93

- (1) Terhadap setiap kecelakaan kapal diadakan pemeriksaan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan.
- (2) Terhadap hasil pemeriksaan tersebut pada ayat (1) dapat diadakan pemeriksaan lanjutan untuk diambil keputusan oleh lembaga yang ditunjuk untuk itu.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua Pencarian dan Pertolongan

(1) Pemerintah bertanggung jawab melaksanakan penelitian dan penelitian tolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.

(2) Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.

(3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IX SUMBER DAYA MANUSIA

Pasal 95

(1) Pengembangan sumber daya manusia dalam bidang pelayaran dilaksanakan dengan tujuan agar tercipta tenaga kerja yang profesional.

(2) Pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) mencakup perencanaan, penelitian dan pengembangan, pendidikan dan pelatihan, serta pengembangan pasar kerja dan perluasan kesempatan berusaha.

Pasal 96

(1) Untuk mewujudkan tenaga kerja profesional di bidang pelayaran diselenggarakan pendidikan dan pelatihan oleh lembaga pendidikan yang memenuhi persyaratan dan mendapat izin dari Pemerintah.

(2) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disesuaikan dengan kebutuhan, perkembangan ilmu dan teknologi serta persyaratan internasional.

(3) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 97

(1) Pelaut Indonesia yang bekerja di kapal berbendera asing wajib memenuhi ketentuan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.

Pasal 98

(1) Untuk memperluas penampungan tenaga kerja, Pemerintah mendorong tumbuhnya pasar kerja di bidang pelayaran.

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XII PENYIDIKAN

Pasal 99

(1) Selain penyidik pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran dan perwira Tentara Nasional Indonesia Laut tertentu diberi wewenang khusus untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran dimaksud dalam Undang-undang ini.

(2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berwenang untuk:

a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;

b. melakukan pemanggilan dan pemeriksaan terhadap saksi dan orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;

c. melakukan pengeledahan, penyegelan dan/atau menyita alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;

d. melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan melakukan tindak pidana;

e. meminta keterangan dan bahan bukti dari orang atau sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran.

f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;

g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran.

Pasal 100

(1) Barangsiapa dengan sengaja merusak atau melakukan tindakan apapun yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, dipidana dengan pidana:

- a. penjara paling 12 (dua belas) tahun jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar;
- b. penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan perbuatan itu berakibat kapal tenggelam atau terdampar;
- c. penjara seumur hidup atau penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan berakibat matinya seseorang.

(2) Barangsiapa karena kelalaiannya menyebabkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, di pidana dengan pidana:

- a. penjara paling lama 4 (empat) bulan 2 (dua) minggu atau hukuman kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah), jika hal itu mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar;
- b. penjara paling lama 9 (sembilan) bulan atau kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah), jika hal itu mengakibatkan kapal tenggelam atau terdampar;
- c. penjara paling lama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan atau kurungan paling lama 1 (satu) tahun jika hal itu mengakibatkan matinya seseorang.

(3) Barangsiapa karena tindakannya mengakibatkan rusak atau tidak berfungsinya telekomunikasi pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dipidana sesuai dengan ketentuan Undang-undang yang berlaku di bidang telekomunikasi.

rule, sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran selama berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 102

(1) Nakhoda atau pemimpin kapal yang memasuki perairan wajib pandu, tetapi tidak menggunakan tenaga pandu, tanpa izin dari pejabat yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 4.000.000,- (empat juta rupiah).

(2) Barangsiapa yang melaksanakan pemanduan tidak memenuhi persyaratan atau kewenangan yang telah ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 4.000.000,- (empat juta rupiah).

Pasal 103

Pemilik kapal dan/atau nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan kerangka kapalnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

Pasal 104

(1) Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapalnya dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud pada Pasal 18 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

(2) Pemilik kapal yang tidak melakukan kewajiban mengasuransikan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

(3) Apabila pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) menyebabkan kapal lain mengalami kecelakaan atau menimbulkan kema-

Pasal 105

- (1) Barangsiapa membangun pelabuhan umum, tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 48.000.000,- (empat puluh delapan juta rupiah).
- (2) Barangsiapa mengoperasikan pelabuhan umum tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).

Pasal 106

Barangsiapa membangun dan mengoperasikan pelabuhan khusus tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 48.000.000,- (empat puluh delapan juta rupiah).

Pasal 107

Barangsiapa menggunakan pelabuhan khusus untuk kepentingan umum tanpa memiliki izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 108

Barangsiapa yang tidak melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang tentang perubahan yang dilakukan terhadap sebuah kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 109

Nakhoda atau pemimpin kapal yang melayarkan kapalnya melampaui daerah pelayaran yang ditentukan sesuai dengan kelaiklautan kapalnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

di pelabuhan sebagaimana dimaksud Pasal 40 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

(2)

Nakhoda atau pemimpin kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Izin Berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 111

Barangsiapa menggunakan peti kemas sebagai bagian dari alat angkut yang tidak memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas sebagaimana dimaksud dalam pasal 44 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 112

Penilik kapal yang tidak memasang tanda pendaftaran pada kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (5) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 113

Barangsiapa menerima pengalihan hak milik atas kapal dan tidak melakukan balik nama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48, dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, dipidana dengan pidana denda setinggi-tingginya 10 (sepuluh) kali lipat dari biaya balik nama yang ditentukan.

Pasal 114

Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak memenuhi ketentuan mengenai pengibaran bendera kebangsaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52, | Pasal 54 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 32.000.000,- (tiga puluh dua juta rupiah).

(1) ...meninggalkan kapalnya tanpa alasan yang sangat meyakinkan se-
bagaimana dimaksud dalam Pasal 57 (1), dipidana dengan pidana
penjara paling lama 5 (lima) tahun 6 (enam) bulan.

(2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang melayarkan kapalnya sedangkan
yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut
sebagai dimaksud dalam Pasal 57 ayat (2) dipidana dengan pidana
kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya
Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

(3) Pemilik atau operator kapal yang menghalang-halangi keluasaan
nakhoda atau pemimpin kapal untuk melaksanakan kewajibannya
sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (5) dipidana dengan
pidana kurungan paling lama 9 (sembilan) bulan atau denda setinggi-
tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

Pasal 116

Nakhoda atau pemimpin kapal untuk kapal dengan ukuran tertentu
yang tidak menyelenggarakan buku harian atau tidak melaporkan buku
harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang atau tidak mem-
perlihatkan kepada pihak-pihak yang berwenang atas permintaan dan untuk
memperoleh salinannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 ayat (1)
dan ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan
atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 117

(1) Pemilik atau operator kapal yang mempekerjakan awak kapal di
kapal tanpa disijil dar tanpa memiliki kemampuan serta dokumen
pelaut yang dipersyaratkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61
ayat (91) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam)
bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 12.000.000,- (duabelas juta
rupiah).

(2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang mempekerjakan anak buah kapal
di kapal tanpa disijil dan tanpa memiliki kemampuan serta dokumen
pelaut yang dipersyaratkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61
ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan
atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

kapal atau meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal
sebagaimana dimaksud dalam pasal 62 ayat (1) dipidana dengan pidana
penjara paling lama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan.

Pasal 119

(1) Barangsiapa yang melakukan pembuangan limbah atau bahan lain
dari kapal yang tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud
dalam Pasal 65 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama
5 (lima) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 120.000.000,-
(seratus dua puluh juta rupiah).

(2) Apabila tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1)
mengakibatkan rusaknya lingkungan hidup atau tercemarnya ling-
kungan hidup dipidana dengan pidana penjara paling lama 10
(sepuluh) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 240.000.000,-
(dua ratus empat puluh juta rupiah).

Pasal 120

Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak melaksanakan ke-
wajibannya untuk melakukan penanggulangan pencemaran yang bersumber
dari kapalnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (1) dipidana
dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda setinggi-
tingginya Rp. 48.000.000,- (empat puluh delapan juta rupiah).

Pasal 121

Pemilik atau operator kapal yang tidak mengasuransikan tanggung
jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (2) dipidana dengan
pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya
Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

Pasal 122

Barangsiapa menyelenggarakan usaha angkutan di perairan, kegiatan
angkutan, atau usaha penunjang angkutan tanpa memiliki izin sebagaimana
dimaksud dalam Pasal 69 ayat (1), Pasal 70 ayat (2), Pasal 71 ayat (2)
dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda
setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Barangsiapa tidak melaporkan keadaan kapal yang tidak melaporkan setiap kecelakaan yang melibatkan kapal atau kapal lain yang diketahuinya, yang telah mengakibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan atau yang dapat mengakibatkan bahaya terhadap keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 124

(1) Setiap orang yang ada di atas kapal yang mengetahui di kapalnya terjadi kecelakaan, dalam batas-batas kemampuannya tidak memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 4.000.000,- (empat juta rupiah).

(2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar dan tidak mengambil tindakan pencegahan atau menyebarkan berita kepada pihak-pihak lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 8.000.000,- (delapan juta rupiah).

Pasal 125

(1) Nakhoda atau pemimpin kapal yang sedang berlayar, tetapi tidak memberikan pertolongan sesuai dengan kemampuannya kepada setiap orang atau kapal yang ditemukan berada dalam bahaya di perairan dan orang-orang yang berada di menara suar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

(2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang kapalnya terlibat dalam tubrukan dengan kapal lain dan dengan sengaja tidak memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal, dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun.

Pasal 126

Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan setiap keadaan yang mungkin merupakan bahaya terhadap keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91, dipidana dengan pidana kurungan

Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan setiap kecelakaan yang melibatkan kapalnya atau kapal lain yang diketahuinya, yang telah mengakibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan atau yang dapat mengakibatkan bahaya terhadap keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 128

Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2), walaupun telah diberitahukan secara patut oleh pejabat pemerintah yang berwenang, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

Pasal 129

(1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (1), ayat (2) huruf c dan ayat (3), Pasal 104 ayat (3), Pasal 105, Pasal 106, Pasal 114, Pasal 115 ayat (1), Pasal 118, Pasal 119, Pasal 120, dan Pasal 125 ayat (2) adalah kejahatan.

(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (2) huruf a dan b, Pasal 101, Pasal 102, Pasal 103, Pasal 104 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 111, Pasal 112, Pasal 113, Pasal 115 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 116, Pasal 117, Pasal 121, Pasal 122, Pasal 123, Pasal 124, Pasal 125 ayat (1), Pasal 126, Pasal 127, dan Pasal 128 adalah pelanggaran.

BAB XIV KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 130

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan

pelaksanaan kegiatan pelayanan, dan sebagainya, yang baru berdasarkan Undang-
bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-
undang ini.

BAB XV KETENTUAN PENUTUP

Pasal 131

Pasal saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka:

1. Indische Scheepvaartswet, Staatsblad Tahun 1936 Nomor 700;
 2. Loodsdienst Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1927 Nomor 210;
 3. Schecpmeetings Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1927 Nomor 289;
 4. Binnenscheepen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935
 5. Zeebrieven en Scheepspassen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 492;
 6. Scheepen Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 66;
 7. Bakengeld Ordonnantie, Staatsblad Tahun 1935 Nomor 468;
- dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 132

Undang-undang ini mulai berlaku 2 (dua) tahun sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 17 September 1992
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttid

SOEHARTO

ttid.

MOERDIONO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1992
NOMOR 98



- Menimbang** :
- a. bahwa angkutan laut sebagai sarana perhubungan perlu diselenggarakan atas dasar kepentingan umum dan ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi negara Kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional;
 - b. bahwa untuk mencapai tujuan tersebut perlu menetapkan asas-asas dan dasar-dasar pokok mengenai pengusahaan dan penyelenggaraan angkutan laut dengan memperhatikan peningkatan efisiensi kerja daripada aparat angkutan laut serta segala kegiatan usaha yang bersifat menunjang kegiatan angkutan laut;

Mengingat

- :
1. Pasal 5 ayat (2) Undang-undang Dasar 1945;
 2. Ketetapan MPRS No. XXIII/MPRS/1966;
 3. Undang-undang Pelayaran Indonesia Tahun 1936 (L.N. 1936 No. 700).

MENETAPKAN:

Dengan mencabut Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964 (Lembaran Negara No. 14 Tahun 1964).

BAB I

KETENTUAN-KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

Kapal Niaga Indonesia : Kapal-kapal niaga yang dimiliki oleh warga negara Indonesia dan berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;

Per-Veem-an

: Usaha yang ditujukan pada penampungan dan penumpukan barang-barang (warehousing) yang dilakukan dengan mengusahakan gudang-gudang, lapangan-lapangan, di mana dikerjakan dan disiapkan barang-barang yang diterima dari kapal untuk peredaran selanjutnya atau disiapkan untuk diselenggarakan kepada perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, yang meliputi antara lain kegiatan: ekspedisi muatan, pengemasan kembali serta, penyimpanan, pengukuran, penandaan dan lain-lain pekerjaan yang bersifat teknis ekonomi yang diperlukan perdagangan dan pelayaran.

Ekspedisi Muatan

: Usaha yang ditujukan kepada pengelolaan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut pe-

untuk diserahkan kepada/diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang.

Perwakilan Perusahaan pelayaran

: Usaha mewakili perusahaan pelayaran yang ditujukan untuk melayani kapal-kapal.

Gudang laut

: Gudang di pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Bea Cukai yang digunakan sebagai gudang transit bagi lalu-lintas barang yang akan dimuat ke dan dari kapal.

Pelabuhan laut dan pelabuhan pantai

: Adalah pelabuhan sebagaimana yang diatur dalam undang-undang Pelayaran Indonesia Tahun 1936 dan Peraturan Perundang-undangan lainnya.

Menteri

: Menteri Perhubungan.

Pasal 2

- (1) Kapal Niaga Indonesia merupakan sarana pemberi jasa angkutan laut yang ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi negara Kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.
- (2) Pemberi jasa angkutan laut dilakukan melalui suatu sistem pelayaran tetap dan teratur yang dilengkapi dengan pelayaran tidak tetap untuk menjamin kontinuitas arus barang.

Pasal 3

- (1) Pemerintah menetapkan kebijaksanaan yang berlandaskan kepentingan umum dan melindungi perkembangan Armada

(2) Untuk pelaksanaan ayat (1) Menteri memperhatikan sarana dengan memperhitungkan kemajuan, perkembangan dan perluasan Armada Kapal Niaga Indonesia guna mensejahterakan kebutuhan perdagangan dalam dan luar negeri dengan memperhatikan kemampuan masyarakat.

Pasal 4

Pengusaha pelayaran, per-veem-an dan ekspedisi muatan kapal laut diselenggarakan atas dasar kepentingan umum agar terjalin penyelenggaraan pengapalan dan pembongkaran barang-barang dalam rangka kegiatan angkutan laut serta penggunaan fasilitas-fasilitas pelabuhan secara efisien.

Pasal 5

Pelayaran terdiri atas:

- (1) Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antara pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan Pelayaran Nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 M³ isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah.
- c. Pelayaran rakyat, yaitu Pelayaran Nusantara dengan mempergunakan perahu-perahu layar;
- d. Pelayaran Pedalaman, terusan dan sungai, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan di perairan pedalaman terutama terusan dan sungai;
- e. Pelayaran Penunda Laut, yaitu Pelayaran Nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda.

a. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;

b. Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri yang bukan merupakan pelayaran Samudera Dekat; (3) Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha-usaha lainnya yang bersifat khusus seperti minyak bumi, batubara, biji besi, biji nikel, timah, bauksit, logs dan barang-barang bubuk lainnya.

Pasal 6

(1) Penyelenggaraan pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus oleh perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia dilakukan dengan kapal-kapal berbendera Indonesia.

(2) Dalam hal ini terdapat kekurangan ruang kapal, maka dapat dipergunakan kapal-kapal berbendera negara sahabat atas dasar sewa untuk jangka waktu atau perjalanan tertentu ataupun berdasarkan perjanjian lainnya.

(3) Penyelenggaraan pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus oleh perusahaan pelayaran Indonesia, sebagaimana termaksud dalam ayat (1) dan (2) harus memenuhi persyaratan teknis yang berlaku di bidang keamanan dan keselamatan pelayaran.

Pasal 7

Pembukaan pelabuhan-pelabuhan pantai untuk perdagangan luar negeri oleh kapal-kapal berbendera negara sahabat termaksud pasal 2 ayat (3) Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 dilakukan oleh Menteri dengan persetujuan Menteri Keuangan dan setelah mendengar Menteri Perdagangan.

Pelayaran tetap ke dan dari pelabuhan Indonesia, dari Menteri kapal berbendera negara harus mendapat izin, dari Menteri atau pejabat yang ditunjuknya dengan mendaftarkannya nama-nama kapal-kapal yang dioperasikannya untuk itu, beserta schedule perjalanan kapal tersebut untuk selama satu tahun.

(2) Kapal-kapal berbendera negara sahabat yang menyelenggarakan angkutan laut secara tidak tetap ke dan dari pelabuhan-pelabuhan Indonesia diharuskan mendapat izin dari Menteri atau Pejabat yang ditunjuknya dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri atau Pejabat yang ditunjuknya.

(3) Ketentuan dalam ayat (1) dan (2) pasal ini dilaksanakan dengan memperhatikan tersedia tidaknya ruangan kapal niaga Nasional.

Pasal 9

(1) Penyelenggaraan pelayaran nusantara dilakukan oleh kapal-kapal berbendera Indonesia sesuai dengan Perundang-undangan yang berlaku.

(2) Kelonggaran syarat bendera untuk melakukan pelayaran nusantara oleh kapal-kapal berbendera negara sahabat termaksud pasal 3 ayat (3) Undang-undang Pelayaran Indonesia tahun 1936 diberikan oleh Menteri atau Pejabat yang ditunjuknya.

(3) Persetujuan tersebut diberikan untuk jangka waktu tertentu, atau untuk satu atau beberapa perjalanan bagi pengangkutan penumpang dan atau barang.

Pasal 10

(1) Penyelenggaraan Pelayaran nusantara dibina untuk diarahkan kepada usaha untuk terjaminnya penyelesaian penyelenggaraan angkutan laut dis eluruh Kepulauan Indonesia secara tetap dan teratur.

menetapkan pola trayek angkutan laut dalam negeri serta pedoman penyelenggaraan angkutan laut ke luar negeri.

(3) Guna memenuhi kebutuhan angkutan laut yang teratur dan merata ke seluruh bagian wilayah Indonesia, maka setiap perusahaan pelayaran nasional dapat diwajibkan untuk melayani satu dan beberapa trayek tertentu.

(4) Dalam rangka pelaksanaan ketentuan ayat (1) dan ayat (3) pasal ini, Menteri atau Pejabat yang ditunjuknya dapat menetapkan bahwa penyelenggaraan pelayaran dilakukan dalam bentuk gabungan atau kesatuan operasional.

(5) Pengarahan serta pedoman umum penyelenggaraan pelayaran tetap ke seluruh bagian wilayah Indonesia, serta pelayaran ke dan dari luar negeri seperti yang dimaksud dalam pasal ini ditetapkan oleh Menteri atau Pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 11

(1) Penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dan pelayaran samudera dalam rangka peningkatan ekspor dan perkembangan ekonomi nasional pada umumnya dibina untuk diarahkan agar memperoleh bagian yang wajar dari volume muatan dalam lalu-lintas perdagangan luar negeri Indonesia.

(2) Penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dan pelayaran samudera sejauh mungkin didasarkan pada penyelenggaraan pelayaran tetap dan teratur.

Pasal 12

(1) Gudang laut berfungsi sebagai gudang transit bagi lalu-lintas barang di pelabuhan dan penyelenggaraannya diarahkan untuk mempercepat keberangkatan kapal.

(2) Dalam rangka ketentuan ayat (1) pasal ini gudang laut diusahakan oleh perusahaan perkapalan (pelayaran) atau dasar ketentuan yang berlaku mengenai penggunaan/pengusahaan gudang laut.

(3) Menteri atau pejabat yang ditunjuknya menentukan syarat-

Pasal 13

(1) Perusahaan Pelayaran dalam negeri, luar negeri, per-veem-an dan ekspedisi muatan kapal laut hanya dapat dilakukan setelah mendapat izin usaha sesuai ketentuan-ketentuan dalam peraturan ini.

(2) Perizinan termaksud ayat (1) pasal ini diselenggarakan berdasarkan asas-asas pertimbangan:

- adanya pola trayek angkutan yang ditetapkan dan tersedianya barang-barang untuk diangkut;
- kelancaran arus barang yang secara tetap dalam rangka trayek angkutan ke seluruh wilayah;
- adanya pengawasan terhadap arus barang yang berencana dan pengawasan gerak kapal yang kontinyu;
- tersedianya fasilitas-fasilitas dermaga, tambahan, pergudangan dan penimbunan di suatu pelabuhan;
- memajukan perkembangan perdagangan dan sosial ekonomi nasional;
- meningkatkan keahlian pengusaha;
- adanya penggunaan dan pengerahan modal;
- ketenteraman serta kegairahan kerja dalam perusahaan;
- digunakannya keuntungan sejauh mungkin untuk investasi, memajukan dan memperkembangkan daya kemampuan usaha dan kesejahteraan para buruh/pegawai.

Pasal 14

(1) Perusahaan Pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut barang kepada pemilik barang sejak saat menerima dari pengirim sampai saat menyerahkan barang yang diangkutnya kepada penerima sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau syarat-syarat perjanjian pengangkutan atau kelaziman-kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.

usaha pelayaran yang bersangkutan bertanggung jawab atas
kehilangan dan atau kerusakan barang selama barang-barang
tersebut berada dalam gudang laut.

BAB II

PELAYARAN DALAM NEGERI

Pelayaran Nusantara

Pasal 15

(1) Izin perusahaan pelayaran nusantara dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

(2) Untuk mendapatkan izin perusahaan pelayaran nusantara harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. i. merupakan perusahaan pelayaran milik negara atau
- ii. merupakan perusahaan milik Daerah sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku atau
- iii. merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas, menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

b. memiliki satuan-satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 3.000 m³ isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat teknis/nautis dan perhitungan untung rugi.

c. tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan.

d. melaksanakan kebijaksanaan angkutan laut nusantara.

(3) Hal-hal lain mengenai persyaratan pelayaran nusantara ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 16

Perusahaan pelayaran nusantara yang telah mendapatkan izin menurut pasal 15 wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan tersebut di bawah ini:

- c. menerima pengangkutan penumpang, barang, hewan dan pos. satu dan lain sesuai dengan persyaratan teknis kapal;
- d. memberikan prioritas pengangkutan kepada barang-barang sandang pangan lain sesuai dengan persyaratan teknis bahan-bahan industri dan ekspor;
- e. memberitahukan kepada pejabat yang ditunjuk oleh Menteri tarif pengangkutan yang dipergunakan, manifest dan keanggotaan Conference atau bentuk kerja sama lainnya serta informasi-informasi lainnya yang dianggap perlu;
- f. hal-hal lain yang ditentukan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 17

Menteri atau pejabat yang ditunjuknya dapat mengizinkan penyelenggaraan pengangkutan tidak tetap oleh perusahaan pelayaran nusantara dalam hal ada keperluan pengangkutan yang bersifat khusus.

Pasal 18

Izin usaha pelayaran nusantara dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan tersebut di bawah ini:

- a. tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah memperoleh izin;
- b. tidak memberikan jasa-jasa pengangkutan sesuai dengan yang disyaratkan atau yang diwajibkan kepada pemegang izin;
- c. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai yang disyaratkan dalam surat izin;
- d. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar.

g. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

Pelayaran Lokal, Pelayaran Rakyat, Pelayaran Penundaan Laut, Pelayaran Pedalaman, Terusan dan Sungai

Pasal 19

Ketentuan-ketentuan tentang penyelenggaraan pelayaran lokal, pelayaran rakyat, pelayaran penundaan laut, pelayaran pedalaman terusan dan sungai akan diatur lebih lanjut oleh Menteri atau Pejabat yang ditunjuknya.

BAB III

PELAYARAN LUAR NEGERI

Pelayaran Samudera Dekat

Pasal 20

(1) Izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

(2) Untuk mendapatkan izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- merupakan perusahaan pelayaran nusantara atau perusahaan pelayaran samudera yang memiliki izin usaha berdasarkan peraturan ini;
 - memiliki kapal-kapal yang memenuhi syarat nautis teknis seperti termaksud pasal 5 (b);
 - masalah kebutuhan angkutan yang nyata;
 - melaksanakan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan pelayaran samudera dekat.
- (3) Hal-hal lain mengenai persyaratan pelayaran samudera dekat ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuknya untuk itu.

(1) Izin perusahaan pelayaran samudera dilakukan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

(2) Untuk mendapatkan izin perusahaan pelayaran samudera harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- merupakan perusahaan pelayaran milik Negara atau
 - merupakan perusahaan milik Daerah menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku untuk itu.
 - merupakan badan hukum berbentuk perseoran terbatas, sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
 - memiliki satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 28.000 m³ (10.000 BRT) isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat nautis/teknis dan perhitungan untung.
 - tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha yang bersangkutan atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan.
 - melaksanakan kebijaksanaan umum Pemerintah di bidang penyelenggaraan luar negeri.
- (3) Hal-hal lain mengenai persyaratan pelayaran luar negeri ditetapkan oleh Pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 22

Perusahaan pelayaran yang mendapat izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat menurut pasal 20, dan perusahaan pelayaran samudera yang telah mendapatkan izin menurut pasal 21 wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan tersebut di bawah ini:

- melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam surat izin;
- mengumumkan kepada umum peraturan perjalanan kapal dan tarif pengangkutan;

- d. memberitahukan kepada pejabat yang ditunjuk oleh Menteri tentang pengangkutan yang dipergunakan, manifest dan keanggotaan Conference atau bentuk kerja sama lainnya serta badan informasi lainnya yang dianggap perlu;
- e. hal-hal lain yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 23

Izin penyelenggaraan pelayaran samudera dekat dan izin perusahaan pelayaran samudera dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan tersebut di bawah ini:

- a. tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah memperoleh izin;
- b. tidak memberikan jasa-jasa pengangkutan dan lain-lain sesuai dengan yang disyaratkan atau diwajibkan kepada pemegang izin;
- c. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai disyaratkan dalam surat izin;
- d. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
- e. perusahaan jatuh pailit;
- f. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin;
- g. pengurus perusahaan di hukum karena suatu tindak pidana ekonomi.

Pasal 24

Untuk membantu pertumbuhan dan perkembangan pelayaran luar negeri Indonesia dapat diadakan kerja sama dengan luar negeri atau dasar perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 25

Ketentuan-ketentuan tentang penyelenggaraan khusus akan diatur lebih lanjut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

BAB V

PERWAKILAN PERUSAHAAN PELAYARAN

Pasal 26

- (1) Kapal-kapal asing yang berlayar ke/dari pelabuhan Indonesia harus menunjuk perusahaan pelayaran nusantara atau perusahaan pelayaran samudera nasional sebagai wakilnya yang bertindak sebagai agen umum.
- (2) Agen umum kapal asing harus mendaftarkan kepada pejabat yang ditunjuknya oleh Menteri atau oleh pejabat yang ditunjuknya, tarif pengangkutan yang dipergunakannya, manifest dan keanggotaan conference atau bentuk kerja sama lainnya serta hal-hal lain yang disyaratkan oleh Menteri atau oleh pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 27

- (1) Pemilik Perusahaan Pelayaran asing dapat menunjuk wakilnya di Indonesia.
- (2) Wakil pemilik perusahaan pelayaran asing termaksud ayat 1 pasal ini harus mendaftarkan pada pejabat yang ditunjuknya oleh Menteri.
- (3) Wakil pemilik perusahaan pelayaran asing harus menyerahkan segala pekerjaan bongkar muat, dan pekerjaan pelayaran kapal-kapalnya kepada perusahaan pelayaran nasional.

Pasal 28

- (1) Ketentuan-ketentuan tentang persyaratan usaha *per-veem-an* dan prosedur memperoleh izin ditetapkan oleh Menteri Perdagangan.
- (2) Izin usaha *per-veem-an* dalam wilayah pelabuhan dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 29

Perusahaan *per-veem-an* yang telah mendapatkan izin menurut pasal 28 wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- a. melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam persyaratan dan izin usaha;
- b. ikut aktif mendorong proses arus barang.

Pasal 30

Izin usaha *per-veem-an* dicabut oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

- a. tidak melaksanakan ketentuan tentang persyaratan usaha *per-veem-an* sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (1);
- b. tidak menjalankan usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya setelah mendapat izin;
- c. tidak memberikan jasa-jasa dan lain-lain sesuai dengan yang disyaratkan atau yang diwajibkan kepada penegang izin;
- d. tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagai yang disyaratkan dalam surat izin;
- e. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
- f. perusahaan jatuh pailit;
- g. perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;
- h. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

an diadakan kerja sama dengan luar negeri atas dasar ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VII

EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT

Pasal 32

- (1) Izin penyelenggaraan dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut diberikan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.
- (2) Izin penyelenggaraan dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut dapat diberikan kepada:
 - a. perusahaan pelayaran atau perusahaan *per-veem-an* yang memiliki izin usaha berdasarkan peraturan ini;
 - b. perusahaan-perusahaan milik warga negara Indonesia yang memiliki izin impor/eksport, perusahaan perdagangan antar pulau berdasarkan rekomendasi dari Menteri Perdagangan.
- (3) Untuk mendapatkan izin penyelenggaraan dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
 - a. memiliki cukup keahlian;
 - b. tersedianya fasilitas dari alat-alat kerja;
 - c. modal kerja yang dipandang cukup untuk kelancaran usaha atas norma-norma ekonomi perusahaan.
- (4) Hal-hal lain mengenai persyaratan penyelenggaraan dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut ditetapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu.

Pasal 33

Kegiatan dari perusahaan ekspedisi muatan kapal laut yang telah mendapatkan izin menurut pasal 32 wajib:

izin;

- b. ikut aktif mendorong proses arus barang.

Pasal 34

Izin penyelenggaraan dan pengusahaan ekspedisi muatan kapal laut dicabut oleh Menteri atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

- a. tidak menjalankan kegiatan/usaha dengan nyata dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Menteri setelah memperoleh izin;
- b. tidak memberikan jasa sesuai dengan disyaratkan atau yang diwajibkan kepada pemegang izin;
- c. tidak memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai disyaratkan dalam surat izin;
- d. keadaan perusahaan tidak memungkinkan kelangsungan usahanya secara wajar;
- e. perusahaan jatuh pailit;
- f. perusahaan dihukum karena suatu tindak pidana ekonomi;
- g. cara yang tidak dibenarkan dalam memperoleh izin.

BAB VIII

PROSEDUR PERIZINAN

Pasal 35

- (1) Ketentuan-ketentuan tentang cara mengajukan izin, bentuk izin, pemberian dan pencabutan izin diatur oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.
- (2) Untuk mengganti biaya yang bersangkutan dengan pelaksanaan peraturan ini dan peraturan-peraturan pelaksanaan lainnya, yang berkepentingan dikenakan biaya administrasi yang cara pemungutannya serta jumlahnya ditetapkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya.

Pasal 36

- (1) Ketentuan-ketentuan pelaksanaan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964 yang berlaku pada waktu ditetapkan Peraturan Pemerintah ini, tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan ini sampai diadakan pencabutan, perubahan, penambahan atau penyesuaian menurut dan berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.
- (2) Perusahaan pelayaran dan perusahaan ekspedisi muatan kapal laut yang memiliki izin usaha berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964 dapat melanjutkan usahanya sampai waktu yang ditentukan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk olehnya untuk penyesuaian dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini.

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 37

Hal-hal yang belum cukup diatur dalam Peraturan Pemerintah ini, akan ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri.

Pasal 38

Peraturan Pemerintah ini dapat disebut Peraturan Angkutan Laut.

Pasal 39

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada hari ditetapkan.

Agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini, dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

ttd.

SOEHARTO

Jenderal TNI.

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal 18 Januari 1969
SEKRETARIS NEGARA R.I.

ttd.

ALAMSJAH

Mayor Jenderal TNI.

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1969
NOMOR 2.



1. DAFTAR JENIS MUATAN

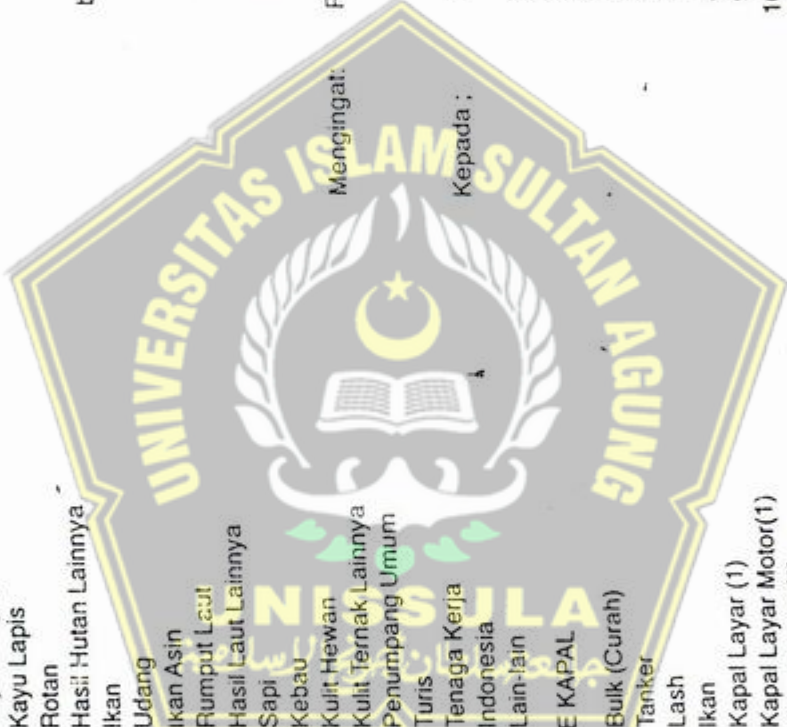
- | | | |
|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| 1. Beras | 26. Elektronik | 51. Pasir Kwarsa |
| 2. Gula Pasir | 27. Kendaraan | 52. Pasir Besi |
| 3. Gandum | 28. Furniture | 53. Pasir Lain |
| 4. Tepung Terigu | 29. Garam | 54. Klinker |
| 5. Kedelai | 30. Bahan Kimia | 55. Hasil Pertambangan lainnya |
| 6. Kacang-kacangan | 31. Barang Kerajinan | 56. Logs |
| 7. Lada | 32. Soda Ash | 57. Kayu Gergajian |
| 8. Cengkeh | 33. Zat Asam | 58. Kayu Lapis |
| 9. Rempah-rempah | 34. Mesin-mesin | 59. Rotan |
| 10. Kopi | 35. Makanan Ternak | 60. Hasil Hutan Lainnya |
| 11. Tembakau | 36. Baja/Besi Beton | 61. Ikan |
| 12. Teh | 37. Kertas | 62. Udang |
| 13. Karet | 38. Makanan/Minuman | 63. Hasil Perindustrian |
| 14. Kopra | 39. Lainnya | 64. Rumpun Laut |
| 15. Minyak Sawit | 40. Curde Oil | 65. Hasil Laut Lainnya |
| 16. Minyak Goreng | 41. Bhn. Bakar Minyak | 66. Sapi |
| 17. Sayur-sayuran | 42. Gas/LNG | 67. Kebabau |
| 18. Buah-buahan | 43. Aspal | 68. Kulit Hewan |
| 19. Kapas | 44. Timah | 69. Kulit Ternak Lainnya |
| 20. Hasil pertanian dan | 45. Tembaga | 70. Penumpang Umum |
| 21. Pupuk | 46. Koalin | 71. Turis |
| 22. Semen | 47. Nikel | 72. Tenaga Kerja |
| 23. Garmen | 48. Aluminium | 73. Indonesia |
| 24. Tekstil | 49. Batu Bara | 74. Lain-lain |
| 25. Gaplek | | |

II. DAFTAR JENIS KEMASAN

- | | |
|----------------------|--------------------------------|
| 1. Bag (Zak/karung) | 1. Konvensional |
| 2. Case (Peti) | 2. Container (Peti Kemas) |
| 3. Bale (bal/bundel) | 3. Semi Container (Peti Kemas) |
| 4. Barrel | 4. Landing Craft |
| 5. Drum (drum) | 5. Tongkang |
| 6. Pallet | 6. Roro |
| 7. Peti Kemas | 7. Tunda |
| 8. Barge | 8. Penumpang |
| 9. Dry Bulk | |
| 10. Liquid Bulk | |
| 11. Lain-lain | |

Catatan : (1) Khusus untuk Pelayaran Rakyat.

jenis/pakno/data-1



Mengingat:

Kepada :

1. Menteri Koordinator Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri dan Pengawasan Pembangunan;
2. Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara;
3. Menteri Keuangan;
4. Menteri Perhubungan;
5. Menteri Perdagangan;
6. Menteri Pertambangan dan Energi;
7. Menteri Tenaga Kerja;
8. Menteri Dalam Negeri;
9. Menteri Kehakiman;
10. Menteri Kesehatan;
11. Menteri Pertanian;
12. Menteri Kehutanan;
13. Menteri Pariwisata, Pos dan Telekomunikasi;
14. Panglima ABRI/Ketua Bakorstanas;
15. Jaksa Agung;
16. Gubernur Bank Indonesia;

Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;

MENGINSTRUKSIKAN :

- Menimbang:
- a. bahwa pelaksanaan kebijaksanaan kelancaran arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi sebagai mana digariskan dalam Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 (BN No. 4191 hal. 1B-4B) telah menunjukkan keberhasilan dalam memperlancar arus barang untuk meningkatkan kegiatan ekonomi;
- b. bahwa sehubungan dengan adanya perkembangan dalam bidang ekspor impor, maka untuk lebih meningkatkan tercapainya sasaran yang hendak dicapai dengan kebijaksanaan tersebut, dipandang perlu mengadakan penyempurnaan dan penyesuaian atas kebijaksanaan yang telah digariskan dalam Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985;

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Melaksanakan kebijaksanaan sebagaimana telah ditetapkan dalam Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 sesuai dengan kebijaksanaan umum yang tertuang dalam Lampiran Instruksi Presiden ini.

KEDUA :

Dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden:

1. Instruksi Presiden Nomor 44 Tahun 1985 tentang Kebijakan dan kelancaran Arus Barang Untuk menunjang Kegiatan Ekonomi Dinyatakan tidak berlaku lagi.
2. Seluruh peraturan yang telah dikeluarkan sebagai tindak lanjut Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tersebut dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum digantikan dengan yang baru berdasarkan Instruksi Presiden ini.

Instruksi Presiden ini mulai berlaku pada tanggal 1 Agustus 1991.

Dikeluarkan di : Jakarta
Pada tanggal : 25 Juli 1991
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA.

ttid.

SOEHARTO

I. TATALAKSANA EKSPOR

1. Kewenangan pemeriksaan barang-barang ekspor Indonesia berada pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai;
2. Untuk memperlancar ekspor, atas barang-barang tidak dilakukan pemeriksaan kecuali dalam hal:
 - a. barang ekspor tersebut adalah barang yang diatur tata niaga ekspornya;
 - b. barang tersebut adalah barang yang terkena Pajak Ekspor (PE)/Pajak Ekspor Tambahan (PET);
 - c. barang ekspor tersebut adalah barang yang mendapat fasilitas pembebasan atau pengembalian bea masuk dan pungutan impor lainnya atas impor bahan baku dari barang ekspor tersebut;
 - d. adanya kecurigaan bahwa barang-barang ekspor tersebut adalah termasuk dalam golongan huruf a, b atau c tetapi tidak tercantum dalam dokumen Pemberian Ekspor Barang (PEB), PE/PET-nya tidak dibayar sebenarnya, atau yang terkena larangan ekspor.
3. Pemeriksaan atas barang-barang sebagaimana dimaksud dalam butir 2 huruf a, b atau c dilakukan oleh surveyor yang ditetapkan oleh Pemerintah. Berdasarkan pemeriksaan tersebut surveyor menerbitkan laporan Pemeriksaan Surveyor - Ekspor (LPS-E) yang dipergunakan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam rangka pemeriksaan yang bersifat final.
4. Dalam hal ada Pajak Ekspor (PE) dan Pajak Ekspor Tambahan (PET), maka pembayaran pajak tersebut dilakukan oleh eksportir kepada bank devisa pada waktu menyerahkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

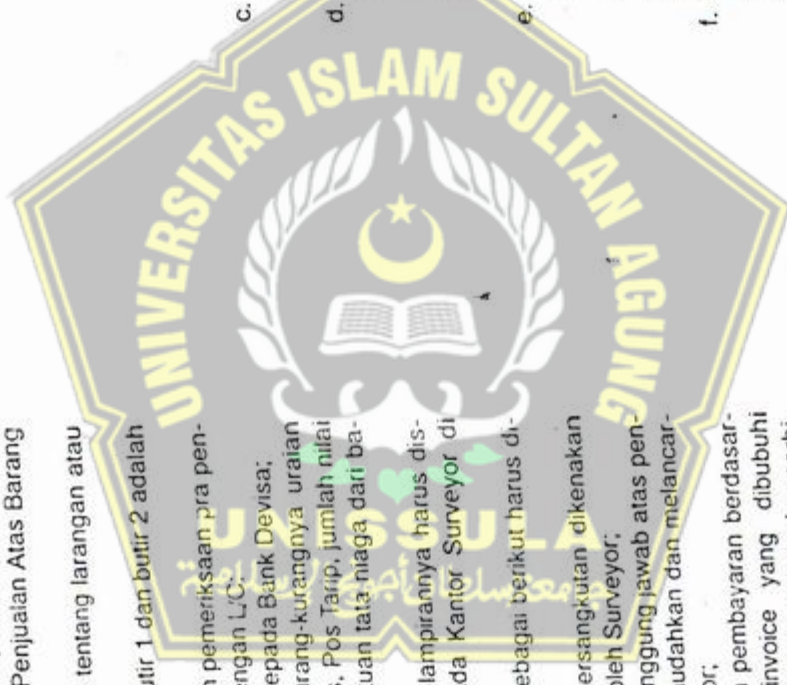
II. TATALAKSANA IMPOR

1. Kewenangan pemeriksaan barang-barang impor berada pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.
2. Barang-barang impor hanya dapat dimasukkan ke wilayah pabean Indonesia apabila ada Laporan Pemeriksaan Surveyor - Impor (LPS-I) yang diterbitkan oleh surveyor yang ditetapkan oleh Pemerintah. LPS-I dimaksud didasarkan pada pemeriksaan yang dilakukan oleh surveyor di negara (tempat) ekspor barang dilakukan. LPS-I tersebut dipergunakan oleh Direktorat Jenderal Bea

3. Pemeriksaan barang impor oleh Surveyor untuk pemeriksaan LPS-I sebagaimana dimaksud butir 2 meliputi:

- jenis barang;
 - mutu/type barang;
 - jumlah barang;
 - harga satuan dan harga total barang;
 - biaya tambang (freight) dan asuransi;
 - Nomor Pos Tarif;
 - tarif bea masuk dan atau bea masuk tambahan;
 - tarif Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dan/atau Pajak Penghasilan Pasal 22 (PPh), dan/atau Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPn.BM);
 - Pemeriksaan ketentuan dan peraturan tentang larangan atau pembatasan impor.
4. Pelaksanaan ketentuan tersebut pada butir 1 dan butir 2 adalah sebagai berikut:
- Apabila barang impor yang dikenakan pemeriksaan pra-pengapalan pembayarannya dilakukan dengan L/C:
 - Importir mengajukan aplikasi L/C kepada Bank Devisa;
 - Aplikasi L/C harus memuat sekurang-kurangnya uraian mengenai jenis, kualitas, kuantitas, Pos Tarif, jumlah nilai barang, biaya angkut serta ketentuan tata niaga dari barang-barang yang diimpor.
 - Tembusan Aplikasi dan lampiran-lampirannya harus diserahkan oleh Bank Devisa kepada Kantor Surveyor di Jakarta.
 - Ketentuan-ketentuan tambahan sebagai berikut harus dicantumkan juga dalam L/C:
 - Impor barang-barang yang bersangkutan dikenakan pemeriksaan pra-pengapalan oleh Surveyor;
 - Penerima L/C wajib dan bertanggung jawab atas pengaturan segalanya guna memudahkan dan melancarkan pemeriksaan oleh Surveyor;
 - Bank hanya boleh melakukan pembayaran berdasarkan tembusan Comercial invoice yang dibubuhi penegasan tentang Nomor LPS-I dan tanggal penerbitannya.
 - Berdasarkan aplikasi L/C dan lampiran-lampirannya Kantor Surveyor di Jakarta membuat Instruksi Pemeriksaan yang dikirim kepada koresponden Surveyor di negara pemasok untuk menerbitkan LPS-I, setelah dilakukan pemeriksaan, dan tembusannya diberikan kepada Importir.

- Importir menyerahkan kepada Kantor Surveyor di Jakarta, dengan penandaan RIB (Rencana Importir Barang) dengan menyebutkan nama Bank Devisa (dimana bea masuk/pajak akan dibayar), jenis, kualitas, kuantitas, jumlah nilai, biaya angkutan dan Pos Tarif dari barang-barang.
- Surveyor akan membuat Instruksi Pemeriksaan yang dikirim kepada koresponden Surveyor di negara pemasok untuk menerbitkan LPS-I setelah dilakukan pemeriksaan. Tembusannya diberikan kepada Importir, dan Kantor Pusat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dengan media komputer.
- Dalam hal importir sedang berada di luar untuk sementara waktu, RIB-nya dapat disampaikan pada Kantor Surveyor di negara pemasok, yang akan mengirimkannya ke Jakarta untuk dibuatkan Instruksi Pemeriksaan. Importir dapat mengambil tembusan Instruksi Pemeriksaan tersebut segera setelah diterima dari Jakarta di Kantor Surveyor di negara pemasok.
- LPS-I dikirim oleh Kantor Surveyor di Jakarta, dengan pengiriman data elektronik. Dari negara-negara dimana tidak tersedia sarana pengiriman data elektronik LPS-I diterbitkan. Importir menghitung sendiri vesarnya bea masuk dan PPN, dan/atau bea masuk tambahan dan PPh Pasal 22 dan/atau PPh.BM berdasarkan bahan keterangan yang tercantum dalam LPS-I dan mencantumkan dalam pemberitahuan Impor Untuk Dipakai (PIUD) serta melunasinya pada Bank Devisa.
 - Bank Devisa wajib memeriksa kebenaran penghitungan importir sebagaimana dimaksud huruf d berdasarkan LPS-I dan PIUD, B/L atau AWB, LPS-I, PIUD dan bukti pembayaran diserahkan oleh Bank Devisa kepada importir setelah yang bersangkutan melunasi bea masuk tambahan, PPN, PPh, BM dan PPh Pasal 22 yang terhutang.
 - Importir menyerahkan pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai di pelabuhan bongkar PIUD, LPS-I, B/L atau AWB, DO, bukti pembayaran dan dokumen impor lainnya yang berkaitan untuk mengeluarkan barang. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mencocokkan dokumen-dokumen tersebut dengan manifestasi/PU dan barang impor yang bersangkutan sebagai dasar pengedaran barang.
 - Direktorat Jenderal Bea dan Cukai akan memeriksa kembali barang-barang yang telah diperiksa di luar negeri oleh Surveyor.



tuk melakukannya sebagai berikut.

- 1) Segel yang dipasang oleh Surveyor pada peti kemas (container) ditemukan rusak, atau pada peti kemas terdapat tanda-tanda bekas dibuka atau terjadi penggantian identitas.
 - 2) Terdapat kebocoran atau kerusakan pada kemasan.
 - 3) Jumlah koli dan jenis yang dinyatakan dalam PIUD tidak cocok dengan yang tercantum dalam manifestasi/PU.
 - 4) Pemeriksaan dari segi luar kemasan menunjukkan barang-barang dalam kemasan sesuai dengan uraian barang-barangnya.
 - 5) Diterimanya informasi dan atau interjelejen mengenai pengapalan/pengiriman tertentu.
 - 6) Bea dan Cukai memiliki bukti nyata bahwa nilai barang yang dikapalkan berada jauh dari yang diberikan oleh Surveyor.
 - 7) Permohonan peninjauan kembali atas permohonan banding yang diajukan importir karena importir tidak setuju dengan LPS-I yang diterbitkan Surveyor.
- Ketentuan lebih lanjut tentang pemeriksaan kembali oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai diatur oleh Menteri Keuangan.
5. Penetapan harga bagi penetapan bea masuk adalah sebagai berikut:
 - a. Ketentuan-ketentuan tentang Harga Patokan untuk barang-barang Impor (H.P.I) ditiadakan;
 - b. Surveyor mencantumkan pada LPS-I harga yang pada umumnya berlaku bagi barang yang bersangkutan di negara (tempat) ekspor dilakukan;
 - c. Harga yang digunakan untuk perhitungan bea masuk adalah harga seperti dicantumkan oleh surveyor dalam LPS-I.
 6. Untuk seluruh wilayah pabea Indonesia diberlakukan tarif bea masuk yang sama.
 7. Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud butir 2, adalah barang-barang impor sebagai berikut:
 - a. barang dagangan yang nilai fob-nya kurang dari US\$ 5.000;
 - b. barang pindahan;
 - c. barang diplomatik;
 - d. Minyak mentah;
 - e. barang yang diimpor berdasarkan Pasal 23 Ordonansi Bea yang perinciannya ditetapkan lebih lanjut;
 - f. senjata dan alat perlengkapan ABRI;
 - g. bantuan luar negeri yang bersifat hibah kepada Pemerintah In-

- i. rupa semen, batubara, pupuk, fospor dan sulfur;
- i. minyak bumi olahan yang diimpor dalam rangka crude processing deal;
- j. kapal baru, pesawat terbang beserta bagian-bagiannya, dan lokomotif kereta api;
- k. bahan baku dan bahan penolong serta komponen untuk keperluan produksi PT. IPTN, PT PAL, PT PIN DAD dan PT DAHANA;
- l. Permata, logam mulia, perhiasan yang dibuat dari permata dan logam mulia;
- m. barang kesenia;
- n. barang ekspor yang karena sesuatu hal diimpor kembali ke Indonesia.
8. Pemeriksaan terhadap barang-barang yang dikecualikan sebagaimana sebagaimana dimaksud butir 7 dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bea Cukai di pelabuhan bongkar barang, dan pengeluarannya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
9. Terhadap barang-barang impor yang bukan merupakan pengecualian sebagaimana dimaksud dalam butir 7 yang tidak dilengkapi dengan LPS-I, atau yang jenis, jumlah, serta harga yang dinyatakan dalam PIUD tidak sebagaimana mestinya, diancam dengan sanksi pidana berdasarkan ketentuan Pasal 25 Ilc atau Pasal 26 b Ordonansi Bea.
10. Dalam hal barang-barang yang termasuk sebagaimana dimaksud butir 7 impor dengan dilengkapi LPS-I, maka terhadap barang-barang tersebut diberlakukan ketentuan-ketentuan sebagaimana dimaksud pada butir 4.

III. TATALAKSANA ANGKUTAN BARANG ANTAR PULAU

Untuk memperancar angkutan barang pulau diambil langkah-langkah sebagai berikut:

1. Ketentuan mengenai Pemberitahuan Muat Barang Antar Pulau (AVI) ditiadakan untuk seluruh wilayah Indonesia.
2. Ketentuan mengenai Surat Keterangan mengenai Kapal telah Memenuhi kewajiban Pungutan Negara dan Keterangan Muatan Kapal (Model 5B) ditiadakan.

IV. TARIP JASA PELABUHAN

Tarip jasa pelabuhan ditetapkan sebagai berikut:

pelayanan air, bagi kapal pelayaran muat negeri

nesia dan berbendera asing diberlakukan sama.

2. Tarif jasa pandu dihitung atas dasar GRT (Gross Registered Ton).
3. Tarif jasa tunda dihitung atas dasar GRT/per-jam.
4. Struktur tarif jasa dermaga ditata kembali.
5. Biasanya tarif jasa penumpukan dan masa penumpukan di di pelabuhan ditata kembali dengan memperhatikan kepentingan penyedia jasa, pengguna jasa dan kepentingan umum.

V. TARIP ANGKUTAN LAUT PULAU

Tarif angkutan laut barang antar pulau ditetapkan oleh penyedia jasa berdasarkan kesepakatan bersama dengan pengguna jasa.

VI. TATALAKSANA BONGKAR MUAT BARANG (CARGO HANDLING)

Untuk mengurangi bongkar barang yang meliputi stevedoring, Car-godoring, Receiving dan Deli very diambil langkah-langkah sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh perusahaan-pe-riusahaan yang didirikan untuk tujuan tersebut.
2. Pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dilakukan dalam tiga giliran kerja (shift):
Giliran kerja I : 08.00 - 16.00
Giliran kerja II : 16.00 - 24.00
Giliran kerja III : 24.00 - 08.00,-

VII. TARIP JASA BONGKAR MUAT

1. Tarif jasa bongkar muat barang umum (general cargo) ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara penyedia jasa dengan penggunaan dengan perdoman pada cara perhitungan yang ditetapkan oleh pemerintah.
2. Biasanya upah tenaga kerja bongkar muat ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara perusahaan bongkar muat/penyedia jasa dengan tenaga kerja bongkar muat dengan berpedoman pada cara perhitungan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

VIII. PENGURUSAN BARANG DAN DOKUMEN UNTUK ANGKUTAN LAUT DAN ANGKUTAN UDARA

Dilakukan oleh EMKL/EMKU, forwarding company, dan perusahaan/ perseorangan pengirim barang atau penerima barang.

IX. KEAGENAN UMUM

Pelaksanaan keagenan umum dilakukan sebagai berikut:

conference (antara lain trampers).

2. Surat Keagenan Umum (SKU) ditiadakan.
- Perusahaan pelayaran nasional mengadakan perjanjian keagen-an dengan perusahaan pelayaran asing dan pemberitahuan hal tersebut kepada Departemen perhubungan.
3. Jangka waktu keagenan ditentukan bersama oleh kedua-belah pi-hak dalam perjanjian.
4. Bagi perusahaan pelayaran asing yang telah menunjuk agen, maka:

- a. Semua kapal yang dioperasikannya dapat memasuki perairan dan Singgah di pelabuhan pelabuhan yang telah ditentukan dalam perjanjian keagenan.
- b. Pelabuhan yang boleh disinggahi adalah semua pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangannya luar negeri.
- c. Semua kapal yang dioperasikannya dapat singgah tanpa ada batas waktu mengenai lamanya singgah maupun frekwensi memasuki pelabuhan.
- d. Semua kapal yang dioperasikannya tidak ada batasan pem-bongkaran/pemuatan barang, baik mengenai jenis maupun volumenya.
5. Untuk mencegah persaingan yang berlebihan dari trampers, maka biaya pelabuhan untuk trampers dibedakan dari biaya pelabuhan untuk kapal-kapal milik anggota conference dan regular liners lainnya.

X. TATALAKSANA OPERASIONAL PELABUHAN LAUT/BANDAR UDARA UTAMA

Untuk meningkatkan efisiensi pelabuhan laut/bandar udara utama ditetapkan tatalaksana operasional sebagai berikut:

1. Pada Pelabuhan Laut Utama dan Bandar Udara Utama ditunjuk Administrator Pelabuhan Laut Utama atau Administrator Bandar Udara Utama.
2. Administrator Pelabuhan Laut Utama dan Administrator Bandar Udara Utama masing-masing bertanggungjawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

XI. KETENTUAN-KETENTUAN PELAKSANAAN

1. Para Menteri dan pejabat yang berwenang dalam bidang masing-masing mengeluarkan ketentuan-ketentuan untuk melaksanakan kebijaksanaan yang tertuang dala Instruksi Presiden ini setelah



onomi, Keuangan, Industri, dan Peng-
2. Dengan berpedoman pada kebijaksanaan dalam Instruksi Presi-
den ini, Menteri Koordinator Bidang Ekonomi, Keuangan, Industri,
dan Pengawasan Pembangunan menggariskan kebijaksanaan yang
lebih lanjut untuk menjamin kelancaran dan pelaksanaan yang
tepat dari Instruksi Presiden ini.

- XII. PENGENDALIAN PELAKSANAAN
Pengendalian pelaksanaan ketentuan dalam Instruksi Presiden ini di-
lakukan oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi, Keuangan, In-
dustri, dan Pengawasan Pembangunan.

Dikeluarkan di : J a k a r t a

Pada tanggal : 25 Juli 1991

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

SOEHARTO

