

RANCANGAN  
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR ... TAHUN...  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN BIDANG PELAYARAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 57 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;  
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);  
3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG  
PENYELENGGARAAN BIDANG PELAYARAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan Kapal.
4. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
5. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu Pelabuhan ke Pelabuhan lainnya.
6. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang Pelayaran.
7. Usaha Pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan.
8. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi Pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas Kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

9. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat Kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa Terminal dan tempat berlabuh Kapal yang dilengkapi dengan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
10. Pelabuhan Utama adalah Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
11. Pelabuhan Pengumpul adalah Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
12. Pelabuhan Pengumpan adalah Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
13. Terminal adalah Fasilitas Pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat Kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

14. Terminal Khusus adalah Terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan Usaha Pokoknya.
15. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri adalah Terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari Pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan Usaha Pokoknya.
16. Daerah Lingkungan Kerja yang selanjutnya disebut DLKr adalah wilayah perairan dan daratan pada Pelabuhan atau Terminal Khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan Pelabuhan.
17. Daerah Lingkungan Kepentingan yang selanjutnya disebut DLKp adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan Pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan Pelayaran.
18. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang Pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan.
19. Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan Kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
20. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan Kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa Kepelabuhanan untuk Pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

21. Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara Pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.
22. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan Fasilitas Pelabuhan lainnya.
23. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak Kapal.
24. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.
25. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
26. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan Kapal yang memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal, pencegahan pencemaran perairan dari Kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum Kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal, dan manajemen keamanan Kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
27. Keselamatan Kapal adalah keadaan Kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik Kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

28. Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi Kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan Kapal, jaminan mutu material marine, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan Kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.
29. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
30. Kapal Negara adalah Kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.
31. Kapal Asing adalah Kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar Kapal Indonesia.
32. 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 sijiil.
33. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di Kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
34. Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan Pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
35. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar Kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi Kapal dan/atau lalu lintas Kapal.

36. Telekomunikasi-Pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas Pelayaran yang merupakan setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apa pun melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak-Pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan Pelayaran.
37. Pekerjaan Bawah Air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau Kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang dioperasikan dari permukaan air.
38. Pengerukan adalah pekerjaan mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang dikehendaki atau untuk mengambil material dasar perairan yang dipergunakan untuk keperluan tertentu.
39. Reklamasi adalah pekerjaan timbunan di perairan atau pesisir yang mengubah garis pantai dan/atau kontur kedalaman perairan.
40. Kerangka Kapal adalah setiap Kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.
41. *Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap Kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan Kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat Kerangka Kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.
42. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.

43. Kode Internasional Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code*) yang selanjutnya disebut Kode adalah peraturan internasional yang merupakan amandemen Konvensi *Safety of Life at Sea* 1974 untuk keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran.
44. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
45. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat Kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat, barang, berupa Terminal dan tempat berlabuh Kapal yang dilengkapi dengan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
46. Komite Keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*) yang selanjutnya disebut PSC adalah wadah yang terdiri dari seluruh pihak terkait di Pelabuhan yang terlibat dalam penanganan keamanan Pelabuhan.
47. Perwira Keamanan Pelabuhan (*Port Security Officer*) yang selanjutnya disebut PSO adalah pejabat struktural atau tingkat dibawah Kepala Kantor pada Kantor Kesyahbandaran Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam atau Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang bidang tugas dan fungsinya terkait dengan penerapan Kode.

48. Koordinator Komite Keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*) yang selanjutnya disebut Koordinator PSC adalah Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, atau Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang berada di wilayah kerja Pelabuhan yang tugas operasionalnya dibantu oleh PSO.
49. Auditor Kode Internasional Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code*) yang selanjutnya disebut Auditor ISPS Code adalah pejabat pemerintah di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diberi kewenangan untuk melaksanakan verifikasi terhadap kesesuaian persyaratan manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang memiliki kompetensi dan telah dikukuhkan.
50. Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan adalah proses pemeriksaan secara sistematis, independen, dan terdokumentasi untuk menilai keefektifan penerapan manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan terhadap Kode.
51. Fasilitas Pelabuhan adalah lokasi yang meliputi area labuh jangkar, dermaga, atau tempat kegiatan operasional Kapal dan Pelabuhan yang telah mendapatkan izin operasional dari Pemerintah.
52. Organisasi Keamanan yang Diakui (*Recognized Security Organization*) yang selanjutnya disebut RSO adalah suatu organisasi yang berbadan hukum yang mempunyai tenaga ahli di bidang keamanan, manajemen resiko, intelijen, perkapalan, dan Kepelabuhanan.

53. Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) yang selanjutnya disebut CSO adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan Kapal dilaksanakan, rencana keamanan Kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara, serta berkoordinasi dengan para Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Perwira Keamanan Kapal.
54. Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) yang selanjutnya disebut SSO adalah perwira Kapal yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggungjawab terhadap keamanan Kapal, penerapan, pemeliharaan dan revisi dari rencana keamanan Kapal dan untuk berkoordinasi dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan Fasilitas Pelabuhan.
55. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*) yang selanjutnya disebut PFSO adalah petugas yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan Fasilitas Pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, revisi dari pemeliharaan rencana keamanan Fasilitas Pelabuhan serta untuk bekerjasama dengan para SSO, CSO dan Pengelola Fasilitas Pelabuhan.
56. Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) yang selanjutnya disebut SSA adalah bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan rencana keamanan Kapal.
57. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Assessment*) yang selanjutnya disebut PFSA adalah suatu pengembangan dan pembaharuan rencana keamanan Fasilitas Pelabuhan.
58. Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) yang selanjutnya disebut SSP adalah suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa penerapan dari langkah-langkah diatas Kapal dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan,

gudang perbekalan Kapal, atau Kapal terhadap resiko suatu gangguan keamanan.

59. Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*) yang selanjutnya disebut PFSP adalah suatu perencanaan yang dikembangkan untuk memastikan penerapan tindakan yang dirancang untuk melindungi Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, orang-orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan di dalam Fasilitas Pelabuhan dari resiko suatu gangguan keamanan.
60. Kaji Ulang adalah penerapan prinsip perbaikan berkelanjutan (*continual improvement*) dari waktu ke waktu, melalui proses pengkajian secara menyeluruh untuk memastikan keberlanjutan, kesesuaian, efektifitas pelaksanaan manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.
61. Internal Audit adalah suatu kegiatan Audit independen yang dilaksanakan oleh internal organisasi dengan tujuan menguji dan mengevaluasi implementasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.
62. Deklarasi Keamanan (*Declaration of Security*) yang selanjutnya disebut DoS adalah suatu persetujuan tertulis yang disepakati dalam menetapkan langkah keamanan antara suatu Kapal dengan Fasilitas Pelabuhan atau Kapal dengan Kapal yang sedang berinteraksi, dalam menetapkan tindakan keamanan yang diterapkan masing-masing pihak.
63. Insiden Keamanan adalah tindakan mencurigakan, pelanggaran keamanan atau keadaan yang mengancam keamanan Kapal atau Fasilitas Pelabuhan atau interaksi Kapal/Fasilitas Pelabuhan atau kegiatan alih muat Kapal ke Kapal.

64. *Statement of Compliance of a Port Facility* yang selanjutnya disebut SoCPF adalah suatu pernyataan tertulis dari Menteri bahwa Fasilitas Pelabuhan memenuhi persyaratan standar yang dipersyaratkan dalam Koda.
65. Tingkat Keamanan adalah klasifikasi dari resiko Kapal dan Fasilitas Pelabuhan menurut intensitas atau kecenderungan Insiden Keamanan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data.
66. Tingkat Keamanan 1 (*security level 1*) adalah tingkat dimana tindakan minimum untuk perlindungan keamanan harus dilaksanakan terus menerus.
67. Tingkat Keamanan 2 (*security level 2*) adalah tingkat dimana tindakan tambahan untuk perlindungan keamanan diberlakukan dengan jangka waktu tertentu sebagai akibat peningkatan resiko ancaman keamanan.
68. Tingkat Keamanan 3 (*security level 3*) adalah tingkat perlindungan keamanan secara khusus yang ditetapkan dalam jangka waktu terbatas saat terjadi ancaman keamanan.
69. *International Ship Security Certificate* selanjutnya disingkat ISSC adalah Sertifikat Keamanan Kapal Internasional.
70. *International Maritime Organization* selanjutnya disingkat IMO adalah Organisasi Maritim Internasional.
71. Perizinan Berusaha adalah legalitas yang diberikan kepada pelaku usaha untuk memulai dan menjalankan usaha dan/atau kegiatannya.
72. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk Pelayaran.

73. Pemerintah Pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan Menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
74. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
75. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan di bidang Pelayaran.
76. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.

## BAB II

### PEMBINAAN PELAYARAN

#### Pasal 2

- (1) Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Menteri.
- (2) Pembinaan Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. pengaturan;
  - b. pengendalian; dan
  - c. pengawasan.
- (3) Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, paling sedikit memuat:
  - a. norma;
  - b. standar;
  - c. pedoman;
  - d. kriteria;
  - e. perencanaan;
  - f. prosedur;

- g. persyaratan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran; dan
  - h. Perizinan Berusaha.
- (4) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, Perizinan Berusaha, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
- (5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan audit, inspeksi, pengamatan (*surveillance*), pemantauan (*monitoring*), dan uji petik (*ramp check*), serta penegakan hukum.

### Pasal 3

Pembinaan Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 bertujuan untuk:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat;
- b. meningkatkan penyelenggaraan kegiatan Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
- 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 dari dan ke luar negeri;

- d. mengembangkan usaha jasa Angkutan di Perairan nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan, keringanan perpajakan, dan industri perkapalan yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing;
- e. menciptakan dan meningkatkan lapangan kerja pada jasa terkait dengan Angkutan di Perairan dan jasa terkait dengan Kepelabuhanan dengan memberikan kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan terhadap usaha mikro kecil dan menengah, dengan tetap memperhatikan keseimbangan dan kemajuan antar daerah dalam kesatuan ekonomi;
- f. meningkatkan kemampuan dan peranan Kepelabuhanan serta Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dengan menjamin tersedianya Alur-Pelayaran, Kolam Pelabuhan, dan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang memadai dalam rangka menunjang Angkutan di Perairan;
- g. mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa bahari, profesional, dan mampu mengikuti perkembangan kebutuhan penyelenggaraan Pelayaran; dan
- h. memenuhi perlindungan lingkungan maritim dengan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kegiatan Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, serta Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.

BAB III  
ANGKUTAN DI PERAIRAN

Pasal 4

- (1) Penyusunan jaringan Trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dilakukan bersama oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut.
- (2) Penyusunan jaringan Trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikoordinasikan oleh Menteri.
- (3) Jaringan Trayek tetap dan teratur disusun berdasarkan rencana Trayek tetap dan teratur yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional kepada Menteri dan usulan Trayek dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional.
- (4) Jaringan Trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Menteri.
- (5) Jaringan Trayek yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) digambarkan dalam peta jaringan Trayek dan diumumkan oleh Menteri pada forum koordinasi informasi muatan dan ruang Kapal.
- (6) Peta Jaringan Trayek yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) disebarluaskan melalui media cetak dan/atau media elektronik.

Pasal 5

- (1) Jaringan Trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) dapat dilakukan perubahan berdasarkan usulan dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan menambah 1 (satu) atau lebih Trayek baru.
- (2) Penambahan Trayek tetap dan teratur baru sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
  - a. adanya potensi kebutuhan jasa angkutan laut dengan perkiraan faktor muatan yang layak dan berkesinambungan; dan
  - b. tersedianya Fasilitas Pelabuhan yang memadai atau lokasi lain yang ditunjuk untuk kegiatan bongkar muat barang dan naik/turun penumpang yang dapat menjamin keselamatan Pelayaran.

Pasal 6

- (1) Kegiatan Angkutan Laut Khusus dilakukan oleh Badan Usaha untuk menunjang Usaha Pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan Kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi Perizinan Berusaha.
- (3) Kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dengan menggunakan Kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan kondisi dan persyaratan Kapal sesuai dengan jenis kegiatan Usaha Pokoknya.

- (4) Kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum.
- (5) Pelaksana kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan Angkutan Laut Khusus ke Pelabuhan Indonesia atau Terminal Khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk keagenan Kapal.
- (6) Pelaksana kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya dapat menjadi agen bagi Kapal miliknya sendiri.
- (7) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan Usaha Pokok di bidang:
  - a. industri;
  - b. kehutanan;
  - c. pariwisata;
  - d. pertambangan;
  - e. pertanian;
  - f. perikanan;
  - g. jasa konstruksi; dan
  - h. kegiatan penelitian, pendidikan, dan pelatihan.
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai keagenan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 7

- (1) Pelaksana kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) wajib melaporkan pengoperasian Kapalnya kepada Menteri.
- (2) Pelaksana kegiatan Angkutan Laut Khusus yang tidak menyampaikan laporan pengoperasian Kapalnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenai sanksi administratif berupa tidak diberikan pelayanan di Pelabuhan atau Terminal Khusus.

Pasal 8

- (1) Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (3) merupakan Kapal yang mengangkut bahan baku, peralatan produksi, dan/atau hasil produksi untuk kepentingan sendiri dalam menunjang Usaha Pokoknya.
- (2) Dalam hal pelaksana kegiatan angkutan laut asing tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (5), Kapal yang dioperasikan dikenai sanksi administratif berupa tidak diberikan pelayanan di Pelabuhan atau Terminal Khusus.

Pasal 9

- (1) Untuk kelancaran kegiatan Angkutan di Perairan, dapat diselenggarakan Usaha Jasa Terkait.
- (2) Usaha Jasa Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
  - a. bongkar muat barang;
  - b. jasa pengurusan transportasi;
  - c. angkutan perairan pelabuhan;
  - d. penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
  - e. *tally* mandiri;
  - f. depo peti kemas;
  - g. pengelolaan Kapal;
  - h. perantara jual beli dan/atau sewa Kapal;
  - i. keagenan Awak Kapal;
  - j. keagenan Kapal; dan
  - k. perawatan dan perbaikan Kapal

Pasal 10

- (1) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf a merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.

- (2) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di Pelabuhan.
- (3) Badan Usaha yang didirikan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang di Terminal *multipurpose* dan konvensional.
- (4) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib bekerjasama dengan:
  - a. penyelenggara Pelabuhan; atau
  - b. Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi.

#### Pasal 11

- (1) Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk Kapal yang dioperasikannya.
- (2) Kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, izin usahanya melekat pada izin Usaha Pokoknya.
- (3) Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi barang:
  - a. milik penumpang;
  - b. curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa;
  - c. curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya; dan
  - d. yang diangkut di atas kendaraan melalui Kapal ro-ro.
- (4) Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan bongkar muat semua jenis barang apabila di Pelabuhan tersebut tidak terdapat perusahaan bongkar muat barang.

- (5) Perusahaan angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus memiliki Kapal yang dilengkapi dengan peralatan bongkar muat barang dan tenaga ahli.

Pasal 12

- (1) Kegiatan usaha jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf b meliputi:
- a. penerimaan;
  - b. pengelolaan penyimpanan;
  - c. sortasi;
  - d. pengepakan;
  - e. penandaan;
  - f. pengukuran;
  - g. penimbangan;
  - h. pengelolaan transportasi;
  - i. penerbitan dokumen angkutan barang melalui moda transportasi darat, laut dan/atau udara;
  - j. pengurusan penyelesaian dokumen;
  - k. pemesanan ruangan pengangkut;
  - l. pengiriman;
  - m. pengelolaan pendistribusian;
  - n. perhitungan biaya angkutan dan logistik;
  - o. klaim;
  - p. asuransi atas pengiriman barang;
  - q. penyelesaian tagihan dan biaya lainnya yang diperlukan;
  - r. penyediaan sistem informasi dan komunikasi;
  - s. layanan logistik penyediaan layanan logistik di pasar nasional dan internasional secara konvensional dan/atau elektronik;

- t. penyediaan *e-commerce*, teknologi internet yang menggunakan sistem satelit yang memungkinkan pelacakan *real-time* barang;
  - u. pengangkut kontraktual atau *Non Vessel Operator Common Carrier* (NVOCC); dan
  - v. barang khusus bawaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Kegiatan usaha jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha jasa pengurusan transportasi.
- (3) Dalam hal pelaksanaan pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut, dan udara, pemilik barang harus menunjuk perusahaan jasa pengurusan transportasi setempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.

#### Pasal 13

- (1) Usaha jasa pengurusan transportasi yang dilakukan oleh usaha patungan dan penanaman modal asing wajib memiliki Perizinan Berusaha.
- (2) Perusahaan jasa pengurusan transportasi yang berstatus Penanaman Modal Asing wajib melaporkan Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Menteri.

#### Pasal 14

- (1) Pembukaan kantor cabang perusahaan jasa pengurusan transportasi dilakukan dengan mempertimbangkan adanya barang yang akan dikirim dan/atau diterima dari dan/atau ke wilayah setempat secara berkesinambungan.
- (2) Pembukaan kantor cabang perusahaan jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi Perizinan Berusaha.

#### Pasal 15

Untuk mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, perusahaan jasa pengurusan transportasi wajib mengasuransikan barangnya dan/atau tanggung jawabnya.

#### Pasal 16

- (1) Perusahaan nasional jasa pengurusan transportasi yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha harus memiliki sumber daya manusia yang terampil dan/atau kompeten di bidang jasa pengurusan transportasi.
- (2) Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang jasa pengurusan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh Pemerintah Pusat serta dapat bekerjasama dengan asosiasi terkait sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 17

- (1) Kegiatan usaha angkutan perairan Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf c merupakan kegiatan usaha untuk memindahkan penumpang dan/atau barang dari dermaga ke Kapal atau sebaliknya, dan dari Kapal ke Kapal di perairan Pelabuhan.
- (2) Kegiatan usaha angkutan perairan Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha angkutan perairan Pelabuhan.
- (3) Selain Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kegiatan Usaha Angkutan Perairan Pelabuhan dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- (4) Kegiatan Usaha Angkutan Perairan Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, izin usahanya melekat pada izin Usaha Pokoknya.

Pasal 18

- (1) Kegiatan usaha angkutan perairan Pelabuhan dilakukan di dalam DLKr Pelabuhan dan/atau DLKp Pelabuhan.
- (2) Bagi Pelabuhan yang belum memiliki Rencana Induk Pelabuhan dan DLKr Pelabuhan dan/atau DLKp Pelabuhan, penyelenggara Pelabuhan dapat menetapkan area kegiatan angkutan perairan Pelabuhan dengan memperhatikan aspek Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.
- (3) Kegiatan angkutan perairan Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan dengan menggunakan Kapal yang memenuhi persyaratan kelaiklautan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 19

Perusahaan angkutan laut nasional atau pemilik barang/kuasanya dapat menunjuk perusahaan angkutan perairan Pelabuhan di Pelabuhan setempat untuk melakukan pelaksanaan kegiatan memindahkan penumpang dan/atau barang dari dermaga ke Kapal atau sebaliknya, dan dari Kapal ke Kapal di perairan Pelabuhan.

Pasal 20

- (1) Untuk menunjang usaha angkutan perairan pelabuhan, perusahaan angkutan perairan di Pelabuhan dapat membuka kantor cabang perusahaan.
- (2) Kantor cabang perusahaan angkutan perairan di Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan bagian organik yang tidak terpisahkan dari kantor pusat.

Pasal 21

Tarif angkutan perairan Pelabuhan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.

#### Pasal 22

- (1) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 terdiri atas jenis tarif untuk:
  - a. kelas ekonomi; dan
  - b. kelas non-ekonomi.
- (2) Besaran tarif pelayanan jasa angkutan perairan Pelabuhan ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif dengan menggunakan pedoman perhitungan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Struktur tarif angkutan penumpang kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas tarif dasar dan tarif jarak.
- (4) Struktur tarif pelayanan kelas non-ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri atas tarif dasar, tarif jarak, dan tarif pelayanan tambahan.
- (5) Besaran tarif angkutan penumpang kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, ditetapkan oleh Menteri.
- (6) Besaran tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (5) merupakan tarif batas atas.
- (7) Besaran tarif angkutan penumpang non-ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, ditetapkan oleh penyelenggara angkutan berdasarkan tingkat pelayanan tambahan yang diberikan.

#### Pasal 23

- (1) Besaran tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ditetapkan oleh penyedia

jasa angkutan perairan Pelabuhan berdasarkan kesepakatan antara pengguna dan penyedia jasa angkutan sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.

- (2) Jenis tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. barang yang sesuai bentuk dan sifatnya memerlukan penanganan secara umum;
  - b. barang khusus yang karena sifat dan ukurannya memerlukan penanganan khusus antara lain kayu gelondongan, barang curah, rel, dan ternak;
  - c. barang berbahaya yang karena sifat, ciri khas, dan keadaannya dapat membahayakan jiwa manusia dan lingkungan yang dapat berbentuk bahan cair, bahan padat, dan bahan gas; dan
  - d. kendaraan beserta muatannya yang diangkut Kapal ro-ro.
- (3) Struktur tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan kerangka tarif yang dikaitkan dengan:
  - a. kekhususan jenis barang;
  - b. bentuk kemasan;
  - c. volume atau berat barang; dan
  - d. jarak atau waktu tempuh.
- (4) Golongan tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan penggolongan tarif yang ditetapkan berdasarkan:
  - a. jenis barang yang diangkut mencakup barang umum, peti kemas, curah kering, curah cair, gas, dan ternak;
  - b. jenis pelayanan mencakup pelayanan biasa dan pelayanan khusus misalnya menggunakan *reefer container*;
  - c. klasifikasi mencakup:
    - 1) berdasarkan sifat barang misalnya barang mengganggu dan barang berbahaya;

- 2) berdasarkan ukurannya misalnya *over dimension*; atau
  - 3) berdasarkan sifat penanganannya misalnya *project cargo* dengan ukuran dan bentuk khusus.
- d. fasilitas angkutan mencakup fasilitas angkutan unimoda dan multimoda.

#### Pasal 24

- (1) Perusahaan nasional angkutan perairan Pelabuhan yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha harus memiliki sumber daya manusia yang terampil dan/atau kompeten di bidang angkutan perairan Pelabuhan.
- (2) Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang angkutan perairan Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 25

- (1) Kegiatan usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang yang diperlukan bagi terlaksananya penyewaan peralatan angkutan laut atau penyewaan peralatan jasa terkait angkutan laut yang dapat mencakup kegiatan:
  - a. penyewaan peralatan angkutan laut;
  - b. penyewaan peralatan bongkar muat;
  - c. penyewaan peralatan jasa pengurusan transportasi;
  - d. penyewaan peralatan *tally* mandiri;
  - e. penyewaan peralatan depo peti kemas; atau
  - f. penyewaan peralatan perbaikan dan pemeliharaan Kapal.

- (2) Kegiatan usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut.
- (3) Dalam hal pelaksanaan penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan Usaha Jasa Terkait angkutan laut nasional dapat menunjuk perusahaan penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut setempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.

#### Pasal 26

- (1) Kegiatan usaha *tally* mandiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf e merupakan kegiatan jasa menghitung, mengukur, menimbang, dan membuat catatan mengenai muatan untuk kepentingan pemilik muatan dan/atau pengangkut.
- (2) Kegiatan usaha *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha *tally* mandiri.
- (3) Kegiatan usaha *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan di Kapal pada kegiatan *stevedoring* terhadap setiap Kapal Berbendera Indonesia maupun Kapal Asing yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke Kapal di wilayah kerja Pelabuhan, atas permintaan pengguna jasa *tally* mandiri.
- (4) Kegiatan *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan pada kegiatan *cargodoring*,

*receiving, delivery, stuffing* dan *stripping* di Pelabuhan, Terminal, depo peti kemas atau gudang atas permintaan pengguna jasa *tally* mandiri.

- (5) Selain Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kegiatan *tally* mandiri dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan bongkar muat atau perusahaan jasa pengurusan transportasi untuk kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving, delivery, stuffing,* dan *stripping* peti kemas bagi kepentingannya sendiri.
- (6) Kegiatan *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (5) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan bongkar muat, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi, izin usahanya melekat pada izin Usaha Pokoknya.

#### Pasal 27

- (1) Pelaksanaan kegiatan *tally* mandiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 dilaksanakan dengan menggunakan peralatan dan tenaga kerja yang memiliki keahlian dan kompetensi di bidang *tally* mandiri.
- (2) Peralatan *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan laik operasi dan menjamin keselamatan kerja.
- (3) Tenaga kerja *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki keterampilan dan/atau kompetensi ahli di bidang *tally* mandiri yang dibuktikan dengan sertifikat.
- (4) Tenaga kerja *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib mengikuti kegiatan pelatihan *tally* mandiri yang diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 28

- (1) Perusahaan angkutan laut atau pemilik barang atau kuasanya dapat menunjuk perusahaan *tally* mandiri di Pelabuhan atau Terminal setempat untuk melakukan kegiatan *tally* mandiri.
- (2) Perusahaan *tally* mandiri yang ditunjuk oleh pengguna jasa *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan kepada penyelenggara Pelabuhan sebelum melakukan kegiatannya.

Pasal 29

- (1) Untuk menunjang pelayanan kegiatan *tally* mandiri di Pelabuhan, perusahaan *tally* mandiri hanya dapat membuka kantor cabang pada provinsi tempat kantor pusatnya berdomisili.
- (2) Kantor cabang perusahaan *tally* mandiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan bagian organik yang tidak terpisahkan dari kantor pusatnya.

Pasal 30

- (1) Kegiatan usaha depo peti kemas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf f meliputi:
  - a. penyimpanan dan/atau penumpukan peti kemas;
  - b. pembersihan atau pencucian, perawatan, dan perbaikan peti kemas;
  - c. kegiatan konsolidasi bongkar atau muat barang dari dan ke dalam peti kemas yang dimiliki oleh lebih dari satu pemilik barang (*less than container load cargo*); atau
  - d. kegiatan lain terdiri atas:
    - 1) pemindahan;
    - 2) pengaturan atau angsur;

- 3) penataan;
  - 4) *lift on lift off* secara mekanik;
  - 5) pelaksanaan survei;
  - 6) pengemasan;
  - 7) pelabelan;
  - 8) pengikatan/pelepasan;
  - 9) pemeriksaan fisik barang;
  - 10) penerimaan;
  - 11) penyampaian; dan
  - 12) tempat penimbunan yang peruntukannya untuk kegiatan depo peti kemas dalam pengawasan kepabeanan.
- (2) Kegiatan usaha depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha depo peti kemas.
- (3) Kegiatan usaha depo peti kemas yang dilaksanakan oleh Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan di luar DLKr Pelabuhan.

#### Pasal 31

Untuk kegiatan usaha depo peti kemas yang dilakukan di dalam DLKr Pelabuhan dilaksanakan oleh Badan Usaha melalui mekanisme kerjasama dengan Badan Usaha Pelabuhan dan/atau penyelenggara Pelabuhan.

#### Pasal 32

- (1) Untuk menunjang pelayanan kegiatan usaha depo peti kemas, perusahaan depo peti kemas dapat membuka kantor cabang.
- (2) Perusahaan depo peti kemas yang membuka kantor cabang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Kantor cabang perusahaan depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan

bagian organik yang tidak terpisahkan dari kantor pusatnya.

#### Pasal 33

- (1) Perusahaan depo peti kemas yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha harus memiliki sumber daya manusia yang terampil dan/atau kompeten di bidang depo peti kemas.
- (2) Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang depo peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 34

- (1) Kegiatan usaha pengelolaan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf g merupakan kegiatan pengelolaan Kapal di bidang teknis Kapal meliputi perawatan, persiapan pengedokan, penyediaan suku cadang, perbekalan, pengawakan, asuransi, dan sertifikasi Kelaiklautan Kapal.
- (2) Kegiatan usaha pengelolaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha pengelolaan Kapal.
- (3) Selain Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kegiatan usaha pengelolaan Kapal dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- (4) Kegiatan usaha pengelolaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, izin usahanya melekat pada izin Usaha Pokoknya.

#### Pasal 35

Kegiatan Usaha Pengelolaan Kapal merupakan kegiatan pengelolaan Kapal di bidang teknis Kapal.

Pasal 36

- (1) Untuk memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal, perusahaan pengelolaan Kapal wajib memastikan Kapal yang dikelola memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Untuk memastikan Kapal yang dikelola memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), perusahaan pengelola Kapal harus menetapkan standar dan prosedur operasional sistem perawatan Kapal terencana.
- (3) Penetapan standar dan prosedur operasional sistem perawatan Kapal terencana sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling sedikit memuat data:
  - a. identifikasi seluruh konstruksi lambung, permesinan, peralatan dan perlengkapan Kapal;
  - b. jadwal pelaksanaan pemeliharaan dan pengujian terhadap konstruksi lambung, permesinan, peralatan dan perlengkapan Kapal sesuai persyaratan manajemen Keselamatan Kapal;
  - c. pelaksanaan pemeliharaan, pemeriksaan, dan pengujian rutin;
  - d. pengelolaan yang berhubungan dengan pihak ketiga terkait pemeliharaan Kapal; dan
  - e. laporan hasil evaluasi pemeliharaan Kapal secara berkala, dan disampaikan kepada pemilik Kapal.

Pasal 37

- (1) Penyelenggaraan kegiatan persiapan pengedokan Kapal dilakukan untuk memastikan jadwal pengedokan

Kapal yang dikelola dilaksanakan sesuai dengan waktu dan tempat yang ditetapkan.

- (2) Kegiatan persiapan pengedokan Kapal paling sedikit meliputi:
- a. pembuatan jadwal pelaksanaan pengedokan;
  - b. pembuatan daftar perbaikan Kapal sesuai pekerjaan perbaikan yang akan dilakukan termasuk daftar perbaikan pekerjaan dan catatan pada laporan pemeriksaan dari aspek *statutory* dan klasifikasi pada saat pengedokan sebelumnya;
  - c. pemeriksaan rencana pemeliharaan dan perbaikan Kapal;
  - d. koordinasi dengan pihak galangan Kapal, kontraktor untuk menetapkan pembagian jenis pekerjaan dan daftar perbaikan Kapal;
  - e. pemeriksaan gambar rencana pengedokan Kapal;
  - f. penyiapan rencana kebutuhan operasional Kapal sebelum pelaksanaan pengedokan Kapal selesai paling sedikit meliputi:
    - 1) rencana pengisian bahan bakar minyak dan air tawar;
    - 2) mengumpulkan semua dokumen dari pihak galangan termasuk laporan pengedokan untuk kepentingan pengurusan sertifikasi;
    - 3) rencana pembayaran pada pihak galangan/kontraktor; dan
  - g. inventarisasi laporan pengedokan yang paling sedikit meliputi:
    - 1) laporan hasil pengukuran *clearance as* kemudi dan *propeller*;
    - 2) laporan pengukuran jangkar dan rantai jangkar;
    - 3) laporan aktivitas kerja pengedokan;

- 4) laporan penggantian *spare part* mesin dan listrik;
- 5) laporan penggunaan bahan konstruksi;
- 6) laporan pengukuran *clearance* permesinan;
- 7) laporan hasil *megger test*;
- 8) laporan inventaris Kapal;
- 9) laporan hasil evaluasi penyelesaian pekerjaan; dan
- 10) laporan pemeriksaan aspek *statutory* dan klasifikasi, serta sertifikasi Kapal.

#### Pasal 38

- (1) Penyelenggaraan kegiatan penyediaan suku cadang Kapal dilakukan untuk memastikan ketersediaan suku cadang yang diperlukan untuk Kapal yang dikelola sesuai dengan spesifikasi dan kebutuhan.
- (2) Kegiatan penyediaan suku cadang Kapal paling sedikit:
  - a. inventarisasi suku cadang yang dibutuhkan;
  - b. pembuatan daftar suku cadang yang diperlukan secara berkala; dan
  - c. koordinasi dengan pabrik pembuat/distributor dan penyedia suku cadang.

#### Pasal 39

- (1) Penyelenggaraan kegiatan penyediaan perbekalan di Kapal dilakukan untuk memastikan kebutuhan operasional perbekalan Kapal yang dikelola terpenuhi.
- (2) Kegiatan penyediaan perbekalan di Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit:
  - a. bahan bakar minyak;
  - b. minyak pelumas;
  - c. air tawar;
  - d. bahan makanan dan obat-obatan;
  - e. peralatan kebersihan;
  - f. barang habis pakai; dan
  - g. perbekalan Awak Kapal.

- (3) Kegiatan penyediaan perbekalan bagi Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 40

- (1) Kegiatan pengelolaan pengawakan dilakukan untuk memastikan kepada pemilik Kapal bahwa setiap Awak Kapal yang bekerja di Kapal yang dikelola mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Kegiatan pengelolaan pengawakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit:
  - a. penerimaan Awak Kapal;
  - b. pemeriksaan kesehatan Awak Kapal;
  - c. administrasi Awak Kapal;
  - d. penempatan Awak Kapal;
  - e. penilaian Awak Kapal; dan
  - f. pemberhentian Awak Kapal.

#### Pasal 41

- (1) Pemenuhan asuransi pada kegiatan pengelolaan Kapal dilakukan untuk memastikan Kapal yang dikelola memiliki asuransi sesuai dengan masa berlakunya.
- (2) Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. asuransi yang bersifat wajib; dan
  - b. asuransi yang bersifat pilihan.
- (3) Asuransi yang bersifat wajib sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a berupa:
  - a. asuransi terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya;

- b. asuransi pengangkatan Kerangka Kapal (*wreck removal*); dan
  - c. asuransi ganti rugi pencemaran dari Kapal;
- (4) Asuransi yang bersifat pilihan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b berupa:
- a. asuransi lambung Kapal; dan/atau
  - b. asuransi permesinan.
- (5) Perusahaan pengelolaan Kapal dapat mewakili pemilik Kapal dalam pengurusan pembukaan, negosiasi besaran premi asuransi dan penutupan serta klaim asuransi.

#### Pasal 42

Perusahaan pengelolaan Kapal dapat mewakili pemilik Kapal dalam memelihara Kapal dan memastikan dokumen/sertifikat Kapal masih berlaku sesuai dengan persyaratan Kelaiklautan Kapal.

#### Pasal 43

- (1) Perusahaan nasional pengelolaan Kapal yang telah mendapatkan perizinan berusaha harus memiliki sumber daya manusia yang terampil dan/atau kompeten di bidang pengelolaan Kapal.
- (2) Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang pengelolaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 44

- (1) Kegiatan usaha perantara jual beli dan/atau sewa Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf h merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang yang diperlukan bagi terlaksananya

perantara jual beli Kapal baru, Kapal bekas atau Kapal rongsokan antara pihak penjual dan pembeli dan/atau sewa-menyewa Kapal antara pihak pemilik Kapal dan penyewa Kapal yang paling sedikit memuat kegiatan:

- a. perantara jual beli Kapal baru;
  - b. perantara jual beli Kapal bekas;
  - c. perantara jual beli Kapal rongsokan;
  - d. perantara penyewaan Kapal untuk kegiatan Pelayaran dari dan ke luar negeri; dan
  - e. dukungan jasa perantara jual beli dan/atau sewa Kapal meliputi konsultasi tentang keagenan Kapal, aspek legal, asuransi, keuangan, arbitrase, riset, marketing, dan administrasi.
- (2) Kegiatan usaha perantara jual beli dan/atau sewa Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha perantara jual beli dan/atau sewa Kapal.
- (3) Dalam hal pelaksanaan perantara jual beli dan/atau sewa Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), perusahaan angkutan laut nasional dapat menunjuk perusahaan perantara jual beli dan/atau sewa Kapal setempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.

#### Pasal 45

- (1) Perusahaan perantara jual beli dan/atau sewa Kapal dapat mendirikan kantor cabang di dalam negeri serta menunjuk atau bekerja sama dengan perusahaan sejenis di luar negeri.
- (2) Pendirian kantor cabang perusahaan jasa perantara jual beli dan/atau sewa Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 46

- (1) Perusahaan asing yang akan melaksanakan kegiatan perantara jual beli dan/atau sewa Kapal wajib mendirikan usaha patungan dengan perusahaan dalam negeri.
- (2) Usaha perantara jual beli dan/atau sewa Kapal yang dilakukan oleh usaha patungan dan penanaman modal asing wajib memiliki Perizinan Berusaha.

Pasal 47

Besaran tarif pelayanan jasa perantara jual beli Kapal baru, Kapal bekas atau Kapal rongsokan, dan/atau kegiatan sewa-menyewa Kapal, tarif jasa perantara ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pihak pengguna dan perusahaan perantara jual beli dan/atau sewa Kapal.

Pasal 48

- (1) Perusahaan nasional perantara jual beli dan/atau sewa Kapal yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha harus memiliki sumber daya manusia yang terampil dan/atau kompeten di bidang perantara jual beli dan/atau sewa Kapal.
- (2) Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang perantara jual beli dan/atau sewa Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 49

- (1) Kegiatan keagenan Awak Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf i meliputi:
  - a. perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di dalam negeri; atau

- b. perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di luar negeri.
- (2) Kegiatan usaha keagenan Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha keagenan Awak Kapal.
  - (3) Selain Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha keagenan Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) perusahaan angkutan laut nasional dan perusahaan pengelolaan Kapal dapat melaksanakan kegiatan perekrutan dan penempatan Awak Kapal hanya untuk kebutuhan sendiri.

#### Pasal 50

- (1) Perusahaan nasional keagenan Awak Kapal yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha keagenan Awak Kapal harus memiliki sumber daya manusia yang kompeten di bidang keagenan Awak Kapal.
- (2) **Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang keagenan Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan** oleh Pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 51

- (1) Untuk menunjang peningkatan pelayanan terhadap keagenan Awak Kapal yang diageninya, perusahaan nasional keagenan Awak Kapal yang telah memiliki Perizinan Berusaha dapat membuka kantor cabang.
- (2) Pendirian kantor cabang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mendapatkan persetujuan dari Menteri.

#### Pasal 52

Pemilik perusahaan keagenan Awak Kapal bertanggung jawab terhadap pelaut yang telah ditempatkan atau dipekerjakan pada perusahaan Pelayaran sampai dengan berakhirnya perjanjian kerja laut dan pemulangan ke tempat awal direkrut.

#### Pasal 53

- (1) Kegiatan usaha keagenan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf j merupakan kegiatan mengurus kepentingan:
  - a. operasional Kapal; dan
  - b. komersial Kapal.
- (2) Kepentingan operasional Kapal dan kepentingan komersial Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap Kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau Kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.
- (3) Kegiatan usaha keagenan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dapat dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan Kapal atau perusahaan angkutan laut nasional.
- (4) Kegiatan usaha keagenan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional keagenan Kapal yang melakukan kemitraan dengan perusahaan angkutan laut nasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang usaha mikro, kecil dan menengah.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai usaha keagenan Kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 54

- (1) Penyelenggaraan kegiatan usaha perawatan dan perbaikan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal

9 ayat (2) huruf k dilakukan oleh orang perseorangan atau Badan Usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan usaha perawatan dan perbaikan Kapal.

- (2) Penyelenggaraan kegiatan usaha perawatan dan perbaikan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit pemeliharaan untuk konstruksi lambung, permesinan, peralatan dan perlengkapan Kapal guna memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal.
- (3) Penyelenggaraan kegiatan usaha perawatan dan perbaikan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan berdasarkan kesepakatan bersama antara pemilik Kapal dan perusahaan perawatan dan perbaikan Kapal yang dituangkan dalam perjanjian.
- (4) Dalam pelaksanaan perawatan dan perbaikan Kapal, perusahaan angkutan laut nasional dapat menunjuk perusahaan perawatan dan perbaikan Kapal setempat dimana kegiatan tersebut dilakukan.

#### Pasal 55

- (1) **Penyelenggaraan perawatan** Kapal yang dilakukan oleh orang perseorangan atau Badan Usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (1) dilaksanakan pada kondisi Kapal terapung diatas permukaan air (*floating repair*).
- (2) **Perawatan** Kapal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dilakukan di atas garis air dan/atau di bawah garis air tanpa membahayakan keselamatan.
- (3) Perawatan Kapal di bawah garis air sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan dengan metode *Under Water Survey*.

#### Pasal 56

**Jenis** kegiatan usaha **perbaikan** dan perawatan Kapal yang dilaksanakan oleh orang perorangan atau Badan Usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (1) paling sedikit:

- a. perbaikan dan perlengkapan Kapal;
- b. perbaikan bangunan atas Kapal;
- c. perbaikan atau perawatan permesinan di atas Kapal;
- d. perbaikan atau perawatan peralatan navigasi Kapal;
- e. perbaikan atau perawatan peralatan radio Kapal; dan
- f. perbaikan atau perawatan peralatan Keselamatan Kapal saat terapung (*floating*).

#### Pasal 57

Besaran tarif pelayanan jasa usaha perawatan dan perbaikan Kapal, ditetapkan atas kesepakatan bersama antara pemilik Kapal dan perusahaan pengelola Kapal berdasarkan jenis, struktur dan golongan tarif dengan menggunakan pedoman perhitungan yang ditetapkan oleh Menteri.

#### Pasal 58

- (1) Orang perorangan atau Badan Usaha **perawatan dan perbaikan Kapal yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha harus memiliki sumber daya manusia yang terampil dan/atau kompeten di bidang perawatan dan perbaikan Kapal.**
- (2) **Peningkatan keterampilan dan/atau kompetensi sumber daya manusia di bidang perawatan dan perbaikan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan** oleh Pemerintah dan/atau asosiasi melalui pendidikan dan pelatihan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### BAB IV

### KEPELABUHANAN

#### Pasal 59

- (1) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (2) huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana

telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dibentuk pada Pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

- (2) Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab:
  - a. menyediakan lahan di daratan dan di perairan Pelabuhan;
  - b. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, Kolam Pelabuhan, Alur-Pelayaran, dan jaringan jalan;
  - c. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
  - d. menjamin keamanan dan ketertiban di Pelabuhan;
  - e. menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di Pelabuhan;
  - f. menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta DLKr dan DLKp Pelabuhan;
  - g. mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan Fasilitas Pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa Kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
  - h. menjamin kelancaran arus barang.
- (3) Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.
- (4) Dalam keadaan tertentu untuk pelaksanaan pemeliharaan penahan gelombang, Kolam Pelabuhan, Alur-Pelayaran, dan jaringan jalan sebagaimana

dimaksud pada ayat (2) huruf b dapat dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi atau pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri yang dituangkan dalam perjanjian Konsesi atau kerjasama bentuk lainnya.

- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan kerja sama bentuk lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 60

- (1) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (2) huruf b Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dibentuk pada Pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- (2) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada:
  - a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan
  - b. Gubernur atau Bupati/Walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.
- (3) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melaksanakan fungsi pengaturan pengendalian, dan pengawasan kegiatan Kepelabuhanan, mempunyai tugas dan tanggung jawab:
  - a. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, Kolam Pelabuhan, dan Alur-Pelayaran;
  - b. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
  - c. menjamin keamanan dan ketertiban di Pelabuhan;

- d. menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di Pelabuhan;
  - e. menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan;
  - f. menjamin kelancaran arus barang; dan
  - g. menyediakan Fasilitas Pelabuhan.
- (4) Dalam kondisi tertentu pemeliharaan penahan gelombang, Kolam Pelabuhan, dan Alur-Pelayaran, sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a dapat dilaksanakan oleh pengelola Terminal untuk Kepentingan Sendiri yang dituangkan dalam perjanjian Konsesi atau kerja sama bentuk lainnya.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan kerja sama bentuk lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 61

- (1) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kapal, penumpang, dan barang terdiri atas:
- a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
  - b. penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
  - c. penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
  - d. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
  - e. penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan Pelabuhan;
  - f. penyediaan dan/atau pelayanan jasa Terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan ro-ro;

- g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
  - h. penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
  - i. penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan Kapal.
- (2) Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan.
  - (3) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g yang dilakukan di Terminal *multipurpose* dan konvensional dapat dilaksanakan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di Pelabuhan melalui kerjasama dengan Badan Usaha Pelabuhan.
  - (4) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan pada Terminal yang fasilitas pelayanan Pelabuhannya telah ditingkatkan berupa:
    - a. Terminal peti kemas;
    - b. Terminal curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipanisasi;
    - c. Terminal curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya; dan
    - d. Terminal kendaraan yang mengangkut kendaraan melalui Kapal ro-ro.

#### Pasal 62

- (1) Badan Usaha Pelabuhan dalam penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 ayat (2) dapat melakukan kegiatan perusahaan untuk lebih dari satu Terminal.
- (2) Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melakukan kegiatan usahanya wajib memiliki Perizinan Berusaha Badan Usaha Pelabuhan dari:

- a. Bupati/ Walikota untuk Badan Usaha Pelabuhan di Pelabuhan Pengumpan lokal;
- b. Gubernur untuk Badan Usaha Pelabuhan di Pelabuhan Pengumpan regional; dan
- c. Menteri untuk Badan Usaha Pelabuhan di Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul.

### Pasal 63

- (1) Pembangunan Pelabuhan laut dilaksanakan oleh:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan;
  - b. instansi Pemerintah Pusat; atau
  - c. instansi Pemerintah Daerah.
- (2) Instansi Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri dari:
  - a. Otoritas Pelabuhan; dan
  - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah.
- (3) Instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah.
- (4) Pembangunan Pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib memperoleh Perizinan Berusaha dari:
  - a. Bupati/Walikota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal;
  - b. Gubernur untuk Pelabuhan Pengumpan regional; atau
  - c. Menteri untuk Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul.
- (5) Pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh instansi Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

Pasal 64

- (1) Pembangunan Pelabuhan sungai dan danau dilaksanakan oleh:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan;
  - b. instansi Pemerintah Pusat; atau
  - c. instansi Pemerintah Daerah.
  
- (2) Pembangunan Pelabuhan sungai dan danau yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib memenuhi Perizinan Berusaha dari Bupati/Walikota.
  
- (3) Pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan sungai dan danau yang dilaksanakan oleh instansi Pemerintah Pusat atau instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c, harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

Pasal 65

- (1) Pembangunan Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (1) huruf a dilakukan berdasarkan Konsesi atau kerja sama bentuk lainnya dari Menteri.
  
- (2) Badan Usaha Pelabuhan, instansi Pemerintah Pusat, instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (1), dalam membangun Pelabuhan wajib:
  - a. melaksanakan pekerjaan pembangunan Pelabuhan paling lama 2 (dua) tahun sejak tanggal berlakunya Perizinan Berusaha pembangunan Pelabuhan;
  - b. melaksanakan pekerjaan pembangunan Pelabuhan sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan yang telah ditetapkan;
  - c. melaporkan pelaksanaan kegiatan pembangunan Pelabuhan secara berkala kepada

Menteri, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya; dan

- d. bertanggung jawab terhadap dampak yang timbul selama pelaksanaan pembangunan Pelabuhan yang bersangkutan.

#### Pasal 66

Pengembangan Pelabuhan dilakukan setelah diperolehnya Perizinan Berusaha dari:

- a. Bupati/Walikota Untuk Pelabuhan Pengumpan Lokal Serta Pelabuhan Sungai dan Danau;
- b. Gubernur untuk Pelabuhan Pengumpan regional; dan
- c. Menteri untuk Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul.

#### Pasal 67

- (1) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 66 diberikan berdasarkan permohonan dari:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan;
  - b. instansi Pemerintah Pusat; atau
  - c. instansi Pemerintah Daerah.
- (2) Instansi Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri dari:
  - a. Otoritas Pelabuhan; dan
  - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah.
- (3) Instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah.
- (4) Pengembangan Pelabuhan laut yang dilaksanakan oleh instansi Pemerintah Pusat atau instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

Pasal 68

- (1) Pengoperasian Pelabuhan dilaksanakan oleh:
  - a. Badan Usaha Pelabuhan;
  - b. Instansi Pemerintah Pusat; atau
  - c. Instansi Pemerintah Daerah.
- (2) Pengoperasian Pelabuhan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan setelah memperoleh Perizinan Berusaha dari:
  - a. Bupati/Walikota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau;
  - b. Gubernur untuk Pelabuhan Pengumpan regional; dan
  - c. Menteri untuk Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul.

Pasal 69

- (1) Instansi Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) huruf b terdiri dari:
  - a. Otoritas Pelabuhan; dan
  - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (2) Instansi Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah.

Pasal 70

- (1) Pengoperasian Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 97 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dilakukan setelah mendapat Perizinan Berusaha.

- (2) Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan oleh penyelenggara Pelabuhan kepada:
- a. Menteri untuk Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul;
  - b. Gubernur untuk Pelabuhan Pengumpan regional; dan
  - c. Bupati/Walikota untuk Pelabuhan Pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau.

#### Pasal 71

- (1) Perizinan Berusaha pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan dapat dicabut apabila pemegang Perizinan Berusaha melanggar kewajiban dalam Perizinan Berusaha pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan.
- (2) Pencabutan Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila telah dilakukan peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemegang Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak melakukan usaha perbaikan atas peringatan yang telah diberikan, Perizinan Berusaha pembangunan dan pengoperasian Pelabuhan dicabut.

#### Pasal 72

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 sampai dengan Pasal 70 diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 73

Terminal Khusus hanya dapat dibangun dan dioperasikan dalam hal:

- a. Pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokoknya; atau
- b. berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran apabila membangun dan mengoperasikan Terminal Khusus.

Pasal 74

Pembangunan Terminal Khusus dilakukan oleh pengelola Terminal Khusus berdasarkan Perizinan Berusaha.

Pasal 75

Pengoperasian Terminal Khusus dilakukan setelah diperolehnya Perizinan Berusaha.

Pasal 76

Terminal Khusus yang sudah tidak dioperasikan sesuai dengan Perizinan Berusaha yang telah diberikan:

- a. dapat diserahkan kepada Pemerintah atau Pemerintah Daerah;
- b. dikembalikan seperti keadaan semula;
- c. diusulkan untuk perubahan status menjadi Terminal Khusus untuk menunjang Usaha Pokok yang lain; atau
- d. dijadikan Pelabuhan.

Pasal 77

- (1) Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus hanya dapat dialihkan apabila Usaha Pokoknya dialihkan kepada pihak lain.

- (2) Pengalihan Usaha Pokok Terminal Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada Menteri paling lama 3 (tiga) bulan setelah dilakukan pengalihan.
- (3) Pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib dilakukan penyesuaian Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus sesuai dengan norma, standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berlaku juga pada perubahan data Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus.

#### Pasal 78

- (1) Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus dapat dicabut apabila pemegang Perizinan Berusaha:
  - a. melanggar kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Perizinan Berusaha berbasis Risiko dan Tata Cara Pengawasan; atau
  - b. menggunakan Terminal Khusus untuk melayani kepentingan umum tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
- (2) Pencabutan Perizinan Berusaha pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila telah dilakukan peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemegang Perizinan Berusaha Terminal Khusus tidak melakukan usaha

perbaikan atas peringatan yang telah diberikan, Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus dicabut.

#### Pasal 79

Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus dicabut tanpa melalui proses peringatan, apabila pengelola Terminal Khusus yang bersangkutan:

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara; atau
- b. memperoleh Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Khusus dengan cara tidak sah.

#### Pasal 80

Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri hanya dapat dilakukan setelah memperoleh Perizinan Berusaha dari:

- a. Menteri bagi Terminal Untuk Kepentingan Sendiri yang berlokasi di dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul;
- b. Gubernur bagi Terminal Untuk Kepentingan Sendiri yang berlokasi di dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan Pengumpan regional; dan
- c. Bupati/Walikota bagi Terminal Untuk Kepentingan Sendiri yang berlokasi di dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan Pengumpan lokal.

#### Pasal 81

- (1) Penggunaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri selain untuk melayani kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, dapat dilakukan

untuk sementara melayani kepentingan umum setelah mendapat penetapan dari Menteri.

- (2) Penetapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah memenuhi persyaratan:
  - a. pernyataan dari penyelenggara Pelabuhan bahwa Pelabuhan yang ada tidak dapat melayani jasa Kepelabuhanan karena keterbatasan kemampuan fasilitas yang tersedia;
  - b. kemampuan dermaga dan fasilitas lain yang dimiliki oleh Terminal Untuk Kepentingan Sendiri dapat memenuhi permintaan jasa Kepelabuhanan;
  - c. pernyataan mengenai rencana kegiatan yang dinilai dari aspek keamanan, ketertiban dan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dari Syahbandar pada Pelabuhan setempat;
  - d. upaya peningkatan pelayanan kepada pengguna jasa Kepelabuhanan;
  - e. pungutan tarif jasa kepelabuhan dilakukan oleh penyelenggara Pelabuhan yang bersangkutan; dan
  - f. memberlakukan ketentuan sistem dan prosedur pelayanan jasa Kepelabuhanan pada Pelabuhan yang bersangkutan.

#### Pasal 82

- (1) Perizinan Berusaha pengoperasian Terminal Untuk Kepentingan Sendiri dicabut jika pengelola:
  - a. melanggar kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Perizinan Berusaha berbasis Risiko dan Tata Cara Pengawasan;
  - b. menggunakan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri untuk melayani kepentingan umum tanpa Konsesi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor

61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan; atau

- c. menggunakan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri untuk melayani kepentingan umum tanpa penetapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1).

- (2) Pencabutan Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila telah dilakukan peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri tidak melakukan usaha perbaikan atas peringatan yang telah diberikan, Perizinan Berusaha atau penetapan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri dicabut.

### Pasal 83

Ketentuan lebih lanjut mengenai Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 sampai dengan Pasal 82 diatur dengan Peraturan Menteri.

## BAB V

### PERKAPALAN

#### Pasal 84

- (1) Setiap pengadaan, pembangunan, pengerjaan, perlengkapan, dan pengoperasian Kapal di Perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan Keselamatan

Kapal yang sesuai dengan ketentuan standar internasional.

- (2) Ketentuan standar internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi referensi persyaratan Keselamatan Kapal yang disesuaikan dengan kondisi geografis dan budaya dalam pembuatan standar nasional bagi Kapal non-konvensi berbendera Indonesia.
- (3) Persyaratan Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) meliputi:
  - a. material;
  - b. konstruksi;
  - c. bangunan;
  - d. permesinan dan perlistrikan;
  - e. stabilitas;
  - f. tata susunan perlengkapan dan peralatan keselamatan, dan pemadam kebakaran; dan
  - g. elektronika Kapal.
- (4) Selain persyaratan keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) pengadaan Kapal dapat dilakukan jika Kapal memiliki dokumen dan surat Kapal yang lengkap dan sah.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengadaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 85

- (1) Rancang bangun Kapal wajib memenuhi persyaratan keselamatan yang sesuai dengan ketentuan peraturan nasional atau internasional dan dituangkan dalam gambar rancang bangun Kapal.
- (2) Setiap Kapal yang akan didaftarkan dan beroperasi sebagai Kapal berbendera Indonesia, wajib memiliki gambar rancang bangun Kapal dan perhitungan serta data kelengkapannya.
- (3) Sebelum pembangunan atau pengerjaan Kapal termasuk perlengkapannya, pemilik Kapal atau

galangan Kapal wajib membuat gambar rancang bangun Kapal dan perhitungan serta data kelengkapannya.

- (4) Gambar rancang bangun Kapal dan perhitungan serta data kelengkapannya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) wajib mendapat pengesahan dari Menteri.
- (5) Pengesahan gambar rancang bangun Kapal dan perhitungan serta data kelengkapannya sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditentukan melalui penelitian dan pemeriksaan rancang bangun Kapal.
- (6) Penelitian dan pemeriksaan rancang bangun Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal.
- (7) Penelitian dan pemeriksaan rancang bangun Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (6) meliputi pemenuhan Keselamatan Kapal juga kesesuaian dengan:
  - a. tata letak dan susunan;
  - b. peruntukan;
  - c. standarisasi;
  - d. kemudahan pengoperasian dan perawatan Kapal; dan
  - e. perkembangan teknologi.
- (8) Pengesahan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diberikan melalui surat pengesahan gambar disertai gambar dan perhitungan Kapal yang ditandatangani menjadi 1 (satu) kesatuan sebagai dokumen pengesahan gambar rancang bangun Kapal yang harus berada diatas Kapal.
- (9) Dokumen pengesahan gambar rancang bangun Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (8) berisi informasi nama Kapal atau nomor lambung, jenis dan bahan Kapal, ukuran utama, tahun pembangunan, nama dan lokasi galangan Kapal, pemilik Kapal, dan nomor pengesahan.

- (10) Galangan Kapal atau pemilik Kapal harus melaporkan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila terdapat perubahan data gambar yang telah mendapat pengesahan.
- (11) Dokumen pengesahan gambar rancang bangun Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (9) tidak berlaku apabila:
  - a. Kapal ditutuh;
  - b. Kapal ganti bendera;
  - c. Kapal ganti nama;
  - d. Kapal tenggelam atau hilang;
  - e. Kapal mengalami perombakan Kapal yang mengakibatkan perubahan konstruksi Kapal, ukuran utama Kapal, fungsi, atau jenis Kapal;
  - f. gambar Kapal tidak sesuai dengan kondisi fisik Kapal; dan/atau
  - g. Kapal dilelang atau dihibah.

#### Pasal 86

- (1) Sebelum pembangunan atau pengerjaan perombakan Kapal, pemilik Kapal atau galangan Kapal harus melaporkan kepada Menteri.
- (2) Pembangunan atau pengerjaan Kapal harus mengikuti gambar rancang bangun Kapal dan perhitungan serta data kelengkapannya yang telah mendapatkan pengesahan dan dilaksanakan pada galangan Kapal yang memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Selama pembangunan atau pengerjaan perombakan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus dilakukan pengawasan.
- (4) Pengawasan terhadap pembangunan atau pengerjaan perombakan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Menteri.
- (5) Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat menunjuk pejabat pemeriksa Keselamatan Kapal untuk melakukan pengawasan.

- (6) Kegiatan pengawasan terhadap pembangunan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling sedikit meliputi:
  - a. peletakan lunas;
  - b. pembangunan konstruksi bangunan Kapal;
  - c. kesesuaian gambar dengan kondisi fisik Kapal;
  - d. pemasangan dan uji coba perlengkapan Kapal;
  - e. peluncuran Kapal;
  - f. uji stabilitas Kapal; dan
  - g. uji coba berlayar.
- (7) Kegiatan pengawasan terhadap pengerjaan perombakan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling sedikit meliputi:
  - a. pelaksanaan pembangunan konstruksi Kapal;
  - b. verifikasi kesesuaian gambar dengan kondisi fisik Kapal;
  - c. pemasangan dan uji coba perlengkapan Kapal;
  - d. uji stabilitas Kapal perubahan berat Kapal lebih dari 2% (dua persen) dari berat Kapal kosong dan/atau adanya pergeseran titik berat memanjang Kapal lebih dari 1% (satu persen); dan
  - e. uji coba berlayar.
- (8) Galangan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib membantu dan menyediakan fasilitas yang dibutuhkan untuk kegiatan pengawasan.
- (9) Selesai pembangunan atau pengerjaan perombakan Kapal, Kapal dengan jenis dan ukuran panjang tertentu wajib dilakukan:
  - a. uji stabilitas Kapal; dan
  - b. uji coba berlayar.
- (10) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengesahan gambar rancang bangun Kapal, pelaksanaan pembangunan dan pengerjaan Kapal, perombakan serta kegiatan pengawasan diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 87

- (1) Setiap Kapal wajib memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal yang meliputi:
  - a. Keselamatan Kapal;
  - b. pencegahan pencemaran dari Kapal;
  - c. pengawakan Kapal;
  - d. garis muat Kapal dan pemuatan;
  - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
  - f. status hukum Kapal;
  - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal; dan
  - h. manajemen keamanan Kapal.
- (2) Pemenuhan setiap persyaratan Kelaiklautan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat, surat, dan/atau dokumen Kelaiklautan Kapal terdiri atas:
  - a. sertifikat Keselamatan Kapal penumpang;
  - b. sertifikat Keselamatan Kapal barang;
  - c. sertifikat kelaikan dan pengawakan Kapal penangkap ikan;
  - d. sertifikat pencegahan pencemaran;
  - e. sertifikat *Maritime Labour Convention* (MLC);
  - f. dokumen keselamatan pengawakan minimum;
  - g. sertifikat garis muat;
  - h. surat ukur dan surat tanda kebangsaan Kapal;
  - i. sertifikat manajemen Keselamatan Kapal dan pencegahan pencemaran dari Kapal; dan
  - j. sertifikat manajemen keamanan Kapal.
- (3) Khusus Kapal penumpang yang berlayar di Perairan Indonesia, wajib dilengkapi dengan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawakan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diatur dengan Peraturan Menteri.

- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai sertifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 88

Berdasarkan kondisi geografi dan meteorologi ditetapkan daerah Pelayaran dengan urutan sebagai berikut:

- a. daerah Pelayaran semua lautan;
- b. daerah Pelayaran Perairan Indonesia;
- c. daerah Pelayaran lokal;
- d. daerah Pelayaran terbatas;
- e. daerah Pelayaran Pelabuhan; dan
- f. daerah Pelayaran perairan sungai dan danau.

#### Pasal 89

- (1) Setiap Kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Menteri.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi Kapal Negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.
- (3) Atas permintaan pemilik Kapal, Kapal yang tidak digunakan untuk berlayar dan Kapal Negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan dapat diukur.

#### Pasal 90

- (1) Pejabat pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 ayat (1) merupakan pejabat yang telah memenuhi kualifikasi sebagai ahli ukur Kapal.
- (2) Pelaksanaan pengukuran Kapal oleh ahli ukur Kapal harus dilakukan sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

#### Pasal 91

- (1) Pemilik Kapal, operator Kapal, atau Nakhoda harus segera melaporkan secara tertulis kepada Menteri apabila terjadi perombakan Kapal yang menyebabkan perubahan data yang ada dalam surat ukur.
- (2) Pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara elektronik.
- (3) Dalam hal terjadi perubahan data sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus segera dilakukan pengukuran ulang.
- (4) Pemilik Kapal, operator Kapal, Nakhoda dan galangan Kapal wajib membantu pelaksanaan pengukuran Kapal.

#### Pasal 92

Pelaksanaan pengukuran Kapal penangkap ikan dapat dilakukan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perikanan berdasarkan kompetensi, standar, dan prosedur pengukuran yang ditetapkan oleh Menteri.

#### Pasal 93

- (1) Kapal yang telah diukur dan mendapat surat ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh pemilik Kapal kepada pejabat pendaftar dan pencatat balik nama Kapal yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Kapal yang dapat didaftarkan kepemilikannya di Indonesia yaitu:
  - a. Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *gross tonnage*);
  - b. Kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; dan
  - c. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

- (3) Pendaftaran terhadap hak milik atas Kapal dilakukan dengan pembuatan akta pendaftaran Kapal dan dicatat dan didokumentasikan dalam daftar Kapal Indonesia.
- (4) Sebagai bukti hak milik atas Kapal telah terdaftar, kepada pemilik Kapal diberikan *grosse* akta pendaftaran Kapal yang berfungsi sebagai bukti hak milik atas Kapal yang telah didaftar.
- (5) Kapal yang telah didaftar sebagaimana yang dimaksud pada ayat (4) wajib dipasang tanda pendaftaran oleh pemilik Kapal.

#### Pasal 94

- (1) Pendaftaran Kapal meliputi pendaftaran hak milik dan pembebanan hipotek.
- (2) Pendaftaran Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dicatat dalam buku daftar Kapal berbendera Indonesia yang terdiri atas:
  - a. daftar harian;
  - b. daftar induk; dan
  - c. daftar pusat.
- (3) Buku daftar Kapal berbendera Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diselenggarakan sebagai berikut:
  - a. daftar harian dan daftar induk diselenggarakan di setiap tempat pendaftaran Kapal; dan
  - b. daftar pusat diselenggarakan secara terpusat di tempat yang ditetapkan oleh Menteri.
- (4) Buku pendaftaran Kapal berbendera Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terbuka untuk umum.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan buku daftar Kapal berbendera Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 95

- (1) Pendaftaran Kapal dilakukan di tempat yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Pemilik Kapal bebas memilih salah satu dari tempat pendaftaran Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk mendaftarkan Kapal nya.

Pasal 96

- (1) *Grosse* akta pendaftaran Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (4) merupakan salinan resmi dari minuta akta.
- (2) *Grosse* akta pendaftaran Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memuat hal sebagai berikut:
  - a. nomor dan tanggal akta;
  - b. nomor, tanggal, dan tempat penerbitan surat ukur;
  - c. data Kapal;
  - d. kategori pendaftaran Kapal;
  - e. nama dan tempat kedudukan Pejabat Pendaftar dan pencatat balik nama Kapal;
  - f. nama dan domisili pemilik Kapal; dan
  - g. uraian singkat kepemilikan Kapal.
- (3) Dalam hal *grosse* akta pendaftaran Kapal hilang, dapat diterbitkan *grosse* akta pengganti berdasarkan penetapan pengadilan.

Pasal 97

- (1) Pendaftaran hak milik atas Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (2) harus dilengkapi dengan dokumen terdiri atas:
  - a. bukti hak milik atas Kapal;
  - b. identitas pemilik Kapal; dan
  - c. surat ukur.
- (2) Kapal yang dibeli atau diperoleh dari luar negeri dan sudah terdaftar di negara asal, selain dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilengkapi

surat keterangan penghapusan dari daftar Kapal yang diterbitkan oleh negara bendera asal Kapal.

#### Pasal 98

Tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (5) berupa rangkaian angka dan huruf yang terdiri atas angka tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat Kapal didaftar, nomor urut akta pendaftaran, dan kode kategori pendaftaran Kapal.

#### Pasal 99

Setiap peralihan hak milik atas Kapal yang telah didaftar, pemegang hak yang baru harus mengajukan permohonan pembuatan akta dan pencatatan balik nama Kapal kepada pejabat pendaftar dan pencatat balik nama Kapal di tempat Kapal didaftar.

#### Pasal 100

- (1) Roya hipotek dilakukan oleh pejabat pendaftar dan pencatat balik nama Kapal atas permintaan tertulis dari penerima hipotek.
- (2) Dalam hal permintaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diajukan oleh pemberi hipotek harus melampirkan surat persetujuan roya dari penerima hipotek.
- (3) Selain atas permintaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) roya hipotek dapat dilakukan berdasarkan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

#### Pasal 101

- (1) Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberi surat tanda kebangsaan Kapal Indonesia oleh Menteri.
- (2) Surat tanda kebangsaan Kapal Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk:
  - a. surat Laut untuk Kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *gross tonnage*) atau lebih;
  - b. pas besar untuk Kapal berukuran GT 7 (tujuh *gross tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *gross tonnage*); atau
  - c. pas kecil untuk Kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *gross tonnage*).
- (3) Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberi pas sungai dan danau.
- (4) Surat tanda kebangsaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b diberikan jika dilengkapi persyaratan:
  - a. fotokopi *grosse* akta pendaftaran/balik nama Kapal;
  - b. fotokopi surat ukur;
  - c. surat pernyataan dari pemilik mengenai data dan peruntukan Kapal.
- (5) Surat tanda kebangsaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dan huruf d diberikan jika dilengkapi persyaratan:
  - a. bukti kepemilikan Kapal; dan
  - b. surat pernyataan dari pemilik mengenai data dan peruntukan Kapal.

#### Pasal 102

- (1) Surat tanda kebangsaan Kapal yang bersifat sementara diberikan kepada Kapal yang belum memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 101 ayat (4) huruf a tetapi telah memenuhi

persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 101 ayat (4) huruf b dan huruf c dan Kapal Negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.

- (2) Surat tanda kebangsaan Kapal yang bersifat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dalam bentuk surat laut sementara atau pas besar sementara yang berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) bulan.
- (3) Surat tanda kebangsaan Kapal yang bersifat sementara yang diberikan kepada Kapal Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku untuk 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang dengan masa berlaku yang sama.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penerbitan surat tanda kebangsaan Kapal yang bersifat sementara atau pas tahunan sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 103

- (1) Dalam rangka percepatan kemudahan berusaha, proses pengukuran, pendaftaran, dan penetapan kebangsaan Kapal pada Kapal penangkap ikan dilakukan secara terintegrasi melalui pelayanan 1 (satu) atap.
- (2) Sarana dan Prasarana penyelenggaraan sistem 1 (satu) atap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disediakan oleh Pemerintah Pusat.

#### Pasal 104

- (1) Kelaiklautan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1) ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian yang dibuktikan dengan sertifikat.
- (2) Terhadap Kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan

penilikan secara terus-menerus sampai Kapal tidak digunakan lagi.

- (3) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) wajib dilakukan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.
- (4) Dalam kondisi tertentu, pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan melalui aplikasi dalam jaringan.

#### Pasal 105

- (1) Jenis pemeriksaan Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan berdasarkan waktu pelaksanaan, terdiri atas:
  - a. pemeriksaan pertama;
  - b. pemeriksaan tahunan;
  - c. pemeriksaan pembaharuan;
  - d. pemeriksaan antara;
  - e. pemeriksaan diluar jadwal atau tambahan;dan
  - f. pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan.
- (2) Jenis pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mengikuti tata cara dan petunjuk pemeriksaan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan petunjuk pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 106

- (1) Setiap Kapal yang berdasarkan hasil pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 yang telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal, diberikan sertifikat Kelaiklautan Kapal.

- (2) Kapal harus memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan daerah Pelayarannya.
- (3) Kapal untuk daerah Pelayaran semua lautan atau Pelayaran internasional harus memiliki sertifikat sesuai dengan ketentuan standar internasional.
- (4) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. sertifikat sementara;
  - b. sertifikat pertama; dan
  - c. sertifikat pembaharuan.
- (5) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diberikan oleh Menteri.

#### Pasal 107

- (1) Sertifikat Kapal yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang dari negara asing, dapat diakui oleh Pemerintah jika persyaratan untuk mendapatkannya dinilai paling sedikit sepadan dengan persyaratan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.
- (2) Selain sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku juga untuk sertifikat pengujian yang dilakukan terhadap:
  - a. perlengkapan Kapal; dan
  - b. komponen Kapal.
- (3) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Menteri.
- (4) Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat mendelegasikan pengujian kepada Badan Klasifikasi yang diakui dan ditunjuk.

Pasal 108

- (1) Perlengkapan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) huruf a paling sedikit terdiri atas:
  - a. perlengkapan Navigasi;
  - b. pencegahan pencemaran;
  - c. alat penolong;
  - d. pendeteksi asap dan pemadam kebakaran;
  - e. radio dan elektronika Kapal; dan
  - f. peta dan publikasi nautika, perlengkapan pengamatan meteorologi untuk Kapal dengan ukuran dan daerah Pelayaran tertentu.
- (2) Komponen Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) huruf b paling sedikit terdiri atas:
  - a. bahan;
  - b. peralatan;
  - c. permesinan;
  - d. propulsi;
  - e. sistem akomodasi;
  - f. peralatan geladak;
  - g. peralatan bongkar muat; dan
  - h. peralatan keselamatan.
- (3) Pengujian terhadap komponen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan terhadap komponen Kapal yang akan diproduksi dan digunakan di atas Kapal.
- (4) Pengujian terhadap perlengkapan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan komponen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan berdasarkan ketentuan standar internasional dan nasional, sesuai dengan daerah Pelayarannya.
- (5) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal atau pejabat fungsional lainnya yang ditunjuk atau diangkat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (6) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi:
- a. pengujian pertama;
  - b. pengujian berkala; dan
  - c. pemeriksaan tahunan.

Pasal 109

- (1) Sertifikat Kapal tidak berlaku apabila:
- a. masa berlaku sudah berakhir;
  - b. tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (*endorsement*);
  - c. Kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal;
  - d. Kapal berubah nama;
  - e. Kapal berganti bendera;
  - f. Kapal tidak sesuai lagi dengan data-data teknis dalam sertifikat Keselamatan Kapal;
  - g. Kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi Kapal, perubahan ukuran utama Kapal, dan perubahan fungsi atau jenis Kapal;
  - h. Kapal tenggelam atau hilang; atau
  - i. Kapal ditutuh (*scrapping*).
- (2) Sertifikat Kapal dibatalkan jika:
- a. keterangan dalam dokumen Kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya;
  - b. Kapal sudah tidak memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal; atau
  - c. sertifikat diperoleh secara tidak sah.
- (3) Tidak berlakunya sertifikat Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan pembatalan sertifikat Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat disesuaikan berdasarkan ketentuan standar internasional.

Pasal 110

- (1) Pembatalan sertifikat Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (2) dilakukan melalui proses sebagai berikut:
  - a. pemanggilan secara patut dan wajar;
  - b. penelitian sertifikat dan dokumen Kapal;
  - c. pemeriksaan; dan
  - d. pembatalan sertifikat.
- (2) Pembatalan sertifikat Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Menteri.
- (3) Pembatalan sertifikat Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan setelah melalui proses pemeriksaan oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal.
- (4) Dalam hal pejabat pemeriksa keselamatan Kapal menemukan bukti adanya pemalsuan sertifikat Kapal, sertifikat Kapal dibatalkan oleh Menteri tanpa melalui proses sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

#### Pasal 111

- (1) Pemilik Kapal, operator Kapal, dan Nakhoda wajib memelihara dan merawat Kapal nya sehingga Kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat Kapal.
- (2) Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan Keselamatan Kapal.
- (3) Pemeliharaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
- (4) Setiap Kapal dengan ukuran tertentu wajib dilimbungkan sesuai dengan jadwal yang ditentukan untuk pelaksanaan pemeliharaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 112

- (1) Untuk keperluan persyaratan Keselamatan Kapal, Kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada Badan Klasifikasi.
- (2) Badan Klasifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas Badan Klasifikasi nasional atau Badan Klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian yang berkenaan dengan pemenuhan persyaratan Keselamatan Kapal.
- (3) Pengakuan dan Penunjukan Badan Klasifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Menteri.
- (4) Menteri dapat menggunakan hasil pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sebagai pendukung dari laporan pemeriksaan yang dilakukan oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal dalam proses penerbitan sertifikat keselamatan Kapal.
- (5) Badan Klasifikasi yang diakui dan ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib melaporkan kegiatannya kepada Menteri.

Pasal 113

- (1) Pembangunan atau perombakan Kapal harus memperhatikan:
  - a. material dari bahan yang memenuhi persyaratan dan mempunyai legalitas pengujian bahan yang dikukuhkan dalam bentuk sertifikat yang didapat melalui proses pemeriksaan dan pengujian; dan
  - b. konstruksi dan bangunan Kapal yang memenuhi persyaratan tata letak, susunan, dan dikonstruksikan sesuai dengan ketentuan Keselamatan Kapal.
- (2) Kekuatan konstruksi dan bangunan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b harus memenuhi ketentuan Badan Klasifikasi.

- (3) Kapal dengan jenis dan/atau panjang tertentu harus dibangun dengan konstruksi dasar ganda dan/atau lambung ganda pada seluruh luas lantai kamar mesin sampai ke sekat ceruk haluan atau pada ruang muat.
- (4) Setiap Kapal paling sedikit harus mempunyai sekat tubrukan, sekat buritan, dan sekat kedap air yang membatasi sebelah depan dan belakang kamar mesin.
- (5) Sekat tubrukan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus dikonstruksikan sedemikian kokoh serta membentang sampai dengan geladak sekat atau geladak lambung timbul, dan harus ditempatkan pada jarak tertentu dari garis tegak depan Kapal.
- (6) Setiap Kapal harus mempunyai peralatan tambat yang tepat guna, digerakkan dengan sumber tenaga yang sesuai, dan dapat dilayani dengan cepat dan tepat dalam situasi apapun yang terjadi terhadap Kapal.
- (7) Setiap Kapal harus mempunyai daya apung dan stabilitas yang aman, dibangun dengan kompartemen, pintu, bukaan, dan jendela kedap air serta memenuhi kriteria stabilitas sesuai dengan persyaratan bagi peruntukannya yang ditunjukkan dalam informasi stabilitas Kapal.
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembangunan dan perombakan, serta kriteria dan informasi stabilitas Kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 114

- (1) Perlengkapan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108 ayat (1) dan komponen Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108 ayat (2) harus dipelihara, dirawat, dan diperbaiki sesuai dengan persyaratan keselamatan Kapal.
- (2) Pemeliharaan Kapal dan perawatan perlengkapan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang memerlukan pemeliharaan dan perawatan di darat, harus dilakukan pada bengkel pemeliharaan dan perawatan Kapal.

- (3) Perbaikan komponen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pabrikan, Badan Usaha yang bergerak di bidang pemeliharaan, perawatan, dan perbaikan komponen Kapal, atau ahli yang bersertifikat.

#### Pasal 115

Setiap perangkat komunikasi radio Kapal harus memiliki izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang telekomunikasi dan informatika komunikasi.

#### Pasal 116

- (1) Setiap Kapal yang berlayar harus ditetapkan lambung timbulnya dan dipasang marka garis muat secara tetap sesuai dengan persyaratan.
- (2) Perhitungan lambung timbul untuk setiap Kapal harus mendapat pengesahan dari Menteri.
- (3) Penetapan besarnya lambung timbul Kapal berdasarkan atas perhitungan dan pemeriksaan pemenuhan persyaratan lambung timbul Kapal oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal.
- (4) Lambung timbul Kapal dengan Pelayaran internasional ditetapkan:
  - a. berdasarkan ketentuan internasional mengenai garis muat internasional; dan
  - b. lambung timbul Kapal dengan Pelayaran kawasan Indonesia ditetapkan berdasarkan ketentuan nasional.
- (5) Besarnya lambung timbul Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dinyatakan dalam sertifikat garis muat.
- (6) Sertifikat garis muat sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diterbitkan oleh Menteri.
- (7) Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dapat mendelegasikan penerbitan sertifikat garis muat kepada Badan Klasifikasi yang diakui dan ditunjuk.

- (8) Marka garis muat Kapal yang telah ditetapkan dalam sertifikat garis muat tidak diperkenankan diubah tanpa persetujuan Menteri.

Pasal 117

- (1) Setiap peti kemas yang dibangun dan digunakan sebagai bagian dari alat angkut harus memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Kelaikan peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan terhadap:
  - a. peti kemas baru; dan
  - b. peti kemas lama.
- (3) Peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang telah mendapatkan persetujuan dari pemerintah negara lain anggota konvensi atau organisasi yang ditunjuk oleh pemerintah negara lain anggota konvensi, diakui sebagai peti kemas yang telah mendapat persetujuan dan tidak perlu diberikan persetujuan kelaikan peti kemas ulang.
- (4) Persetujuan dari pemerintah negara lain anggota konvensi atau organisasi yang ditunjuk oleh pemerintah negara lain anggota konvensi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berupa pemasangan pelat persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety Approval Plates*) pada peti kemas yang digunakan sebagai alat angkut di atas Kapal.
- (5) Pemenuhan kelaikan peti kemas baru sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a yang dibangun dan/atau diproduksi di dalam negeri wajib mendapat persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety Approval Plates*) oleh Menteri.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety Approval Plates*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 118

- (1) Peti kemas baru dan peti kemas lama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) yang telah memenuhi persyaratan pemeriksaan dan pengujian diberikan Persetujuan berupa dilekatkan pelat persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety Approval Plates*).
- (2) Dalam hal peti kemas diproduksi secara seri, pada setiap jumlah tertentu diadakan pengujian terhadap produksi yang dihasilkan dan jika ternyata tidak memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas, produksi harus dihentikan.

Pasal 119

- (1) Peti kemas yang akan diangkut ke Kapal wajib memiliki berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*).
- (2) Peti kemas beserta kemasan dan muatannya dilarang diangkut ke Kapal apabila Nakhoda, Badan Usaha Pelabuhan, pengelola Terminal Khusus, dan/atau pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri belum mendapatkan informasi berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*).
- (3) Metode penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) terdiri atas:
  - a. metode ke-1 yaitu penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) dengan cara menimbang peti kemas beserta isinya secara bersamaan setelah proses pengemasan dan/atau penyegelan; atau
  - b. metode ke-2 yaitu penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) dengan cara menimbang isi peti kemas keseluruhan secara terpisah dan ditambah berat peti kemas kosong.

- (4) Metode ke-1 dan metode ke-2 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus menggunakan peralatan penimbangan yang telah terkalibrasi dan memperoleh sertifikat dari instansi yang berwenang di bidang kemetrolgian.
- (5) Penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus dilakukan oleh *shipper* dan sebelum masuk Terminal peti kemas di Pelabuhan wajib dilakukan verifikasi akhir melalui fasilitas penimbangan peti kemas di Pelabuhan.
- (6) *Shipper* sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dapat menunjuk pihak ketiga untuk melakukan penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*).
- (7) *Shipper* sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dapat melakukan penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) di tempat yang ditentukan oleh *shipper*.
- (8) Metode penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) yang dilakukan oleh *shipper* dan pihak ketiga harus mendapatkan persetujuan dan Menteri.
- (9) Ketentuan lebih lanjut mengenai berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 120

- (1) Pemilik peti kemas wajib melakukan pemeliharaan agar tetap memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeliharaan peti kemas diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 121

- (1) Dalam hal ditemukan kerusakan, peti kemas harus melakukan perbaikan untuk tetap memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- (2) Perbaikan peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh:
  - a. perusahaan depo peti kemas; atau
  - b. bengkel usaha perbaikan peti kemas.

#### Pasal 122

- (1) Pemilik peti kemas bertanggung jawab dan menjamin bahwa peti kemasnya dalam keadaan laik peti kemas, baik pada saat penyimpanan maupun penggunaan.
- (2) *Shipper* bertanggung jawab menentukan dan mendokumentasikan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*).

#### Pasal 123

- (1) Pengawasan pemasangan pelat persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety approval plates*) dilaksanakan oleh petugas pengawas dari Syahbandar di Pelabuhan setempat.
- (2) Pengawasan pemenuhan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) dilaksanakan oleh penyelenggara Pelabuhan di Pelabuhan setempat.
- (3) Selain pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dilaksanakan uji petik oleh Menteri.

#### Pasal 124

- (1) Peti kemas dilarang atau dihentikan sementara untuk digunakan dalam hal:
  - a. belum dipasang pelat persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety Approval Plates*); dan/atau
  - b. terdapat kerusakan struktur pada peti kemas yang dapat membahayakan bagi keselamatan.
- (2) Pelarangan dan penghentian sementara penggunaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus

diberitahukan kepada pemilik peti kemas atau kuasanya oleh petugas pengawas dari Syahbandar di Pelabuhan setempat.

- (3) Pelaksanaan pengawasan pemenuhan kelaikan peti kemas dan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) harus dilaporkan kepada Menteri.
- (4) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat disampaikan secara elektronik.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengawasan, uji petik, dan penunjukan petugas pengawas diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 125

Pemilik peti kemas, Nakhoda, atau operator Terminal peti kemas wajib membantu pelaksanaan tugas pengawasan yang dilakukan oleh petugas pengawas dengan menyediakan peralatan pendukung yang diperlukan oleh petugas pengawas.

#### Pasal 126

Setiap pemilik Kapal, operator Kapal, Nakhoda, dan anak buah Kapal wajib mencegah timbulnya pencemaran lingkungan oleh minyak, bahan berbahaya dan beracun, kotoran, sampah, emisi gas buang, dan bahan berbahaya dan beracun, serta persebaran biota air yang dapat merugikan lingkungan perairan lain dari Kapalnya.

#### Pasal 127

- (1) Kapal Asing yang beroperasi di perairan Indonesia wajib memenuhi persyaratan pencegahan pencemaran sesuai ketentuan internasional di bidang pencegahan pencemaran yang sudah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

- (2) Pejabat pemeriksa keselamatan dan keamanan Kapal Asing dapat melakukan pengujian peralatan, bahan atau baku mutu sesuai persyaratan pencegahan pencemaran untuk Kapal Asing di seluruh Pelabuhan di Indonesia.

#### Pasal 128

- (1) Kapal yang telah dilengkapi dengan peralatan dan perencanaan prosedur untuk pencegahan pencemaran yang memenuhi persyaratan dan telah diperiksa, diberikan sertifikat pencegahan pencemaran dengan masa berlaku tidak melebihi 5 (lima) tahun.
- (2) Sertifikat yang dikeluarkan sesuai dengan ketentuan internasional mengenai pencegahan pencemaran laut dari Kapal pada Kapal Asing oleh pejabat asing yang berwenang diakui sama dengan sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Sertifikat pencegahan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Menteri.

#### Pasal 129

- (1) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu dapat diberikan pembebasan pemenuhan manajemen air balas bagi Kapal yang hanya berlayar di Perairan Indonesia, jika:
  - a. Kapal dalam Pelayaran antar Pelabuhan atau wilayah/lokasi rute Pelayaran yang sama dan terus menerus yang telah ditetapkan oleh Menteri dengan waktu tempuh paling lama 3 (tiga) jam;
  - b. Kapal yang beroperasi secara tetap dan teratur dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan secara terus menerus; dan/atau
  - c. Kapal beroperasi dalam Pelayaran antar Pelabuhan atau wilayah/lokasi dengan waktu

tempuh lebih dari 3 (tiga) jam namun memiliki karakteristik perairan Pelabuhan sama berdasarkan hasil penilaian resiko.

- (2) Pembebasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disetujui dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. sesuai dengan hasil penilaian resiko yang berpedoman pada konvensi manajemen air balas (*ballast water management convention*) oleh Pemerintah Pusat;
  - b. efektif untuk masa berlaku tidak lebih dari 5 (lima) tahun dengan survei antara; dan
  - c. diberikan kepada Kapal yang kapasitas air balas tidak tercampur dengan air balas dan sedimen yang berasal dari wilayah/lokasi lain di luar Perairan Indonesia.
- (3) Pembebasan yang disetujui sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dicatat di buku catatan air balas (*Ballast Water Record Book*) dan ditandatangani oleh pejabat pemeriksa Keselamatan Kapal.
- (4) Setiap Kapal berbendera Indonesia yang melakukan Pelayaran internasional atau Kapal Asing harus menyampaikan laporan kepada Syahbandar apabila peralatan pada sistem manajemen air balas di Kapal tidak dapat berfungsi dengan baik dan Syahbandar dapat menentukan lokasi pertukaran air balas bagi Kapal tersebut.

#### Pasal 130

- (1) Setiap peralatan, bahan, dan perencanaan prosedur pencegahan pencemaran yang digunakan di Kapal harus mendapatkan persetujuan oleh Menteri.
- (2) Pemeriksaan kelengkapan dan pengujian peralatan pencegahan pencemaran dalam rangka penerbitan sertifikat pencegahan pencemaran dilakukan oleh

pejabat pemeriksa Keselamatan Kapal atau dilakukan oleh Badan Klasifikasi yang diakui dan ditunjuk.

#### Pasal 131

- (1) Setiap Kapal wajib memiliki buku catatan untuk mencatat kegiatan operasional mengenai penanganan muatan, bahan bakar dan/atau penanganan limbah serta bahan lain yang merugikan.
- (2) Buku catatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa buku catatan manual atau elektronik.
- (3) Catatan kegiatan operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapatkan persetujuan oleh Menteri.
- (4) Catatan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus tersimpan di atas Kapal minimal untuk catatan 3 (tiga) tahun terakhir.

#### Pasal 132

- (1) Setiap Kapal wajib menggunakan bahan bakar dengan kandungan sulfur maksimal 0,5% m/m (nol koma lima persen *mass by mass*).
- (2) Kapal Asing yang masih menggunakan bahan bakar dengan kandungan sulfur lebih dari 0,5% m/m (nol koma lima persen *mass by mass*) wajib dilengkapi sistem pembersihan gas buang (*scrubber*) yang disetujui pemerintah negara Kapal.
- (3) Kapal berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu wajib melaporkan konsumsi pemakaian bahan bakarnya setiap tahun ke Menteri.
- (4) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat disampaikan secara elektronik.
- (5) Kapal yang telah melaporkan konsumsi pemakaian bahan bakarnya sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diberikan pernyataan kesesuaian (*statement of compliance*) oleh Menteri.

- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai pencatatan dan pelaporan konsumsi pemakaian bahan bakarnya diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 133

- (1) Dalam hal terjadi pencemaran yang bersumber dari Kapal, pemilik Kapal atau operator Kapal bertanggung jawab terhadap penanggulangan pencemaran dan kerugian yang diakibatkan oleh pencemaran yang bersumber dari Kapal nya.
- (2) Untuk memenuhi tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik Kapal dan/atau operator Kapal wajib mengasuransikan kewajibannya ke perusahaan asuransi atau lembaga jaminan keuangan lainnya yang diakui oleh Menteri.
- (3) Perusahaan asuransi atau lembaga jaminan keuangan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang memberikan jaminan ganti rugi pencemaran atau jaminan ganti rugi penyingkiran kerangka Kapal wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. bagi perusahaan asuransi asing atau lembaga jaminan keuangan nasional asing lainnya merupakan anggota dari *Protection and Indemnity Club Internasional*;
  - b. bagi perusahaan asuransi nasional atau lembaga jaminan keuangan nasional lainnya wajib terdaftar pada Otoritas Jasa Keuangan Indonesia sebagai badan asuransi di bidang Perkapalan;
  - c. memiliki layanan laman yang bisa diakses untuk pengecekan keabsahan dokumen pertanggungan atau polis asuransi yang diterbitkan;
  - d. melaporkan kepada Menteri apabila terjadi perubahan atau pembatalan jaminan pertanggungan asuransi; dan

- e. menyampaikan laporan kepada Menteri apabila menggunakan jasa pihak ketiga dalam penerbitan dokumen jaminan pertanggungan asuransi atau *blue card*.
- (4) Pemilik Kapal wajib menyampaikan dokumen jaminan pertanggungan asuransi yang diterbitkan oleh perusahaan asuransi atau lembaga jaminan keuangan lainnya terhadap Kapal nya dan wajib menyampaikan laporan jika terjadi perubahan atau pembatalan jaminan pertanggungan asuransi kepada Menteri.
- (5) Dalam hal nilai atau besaran pertanggungjawaban yang disediakan oleh asuransi yang digunakan oleh pemilik Kapal lebih kecil dari total biaya pertanggungjawaban kerusakan akibat pencemaran yang ditimbulkan dari Kapal nya, pemilik Kapal wajib menanggung semua biaya yang ditimbulkan untuk penanggulangan pencemaran dan pemulihan lingkungan yang disebabkan karena pencemaran di perairan yang berasal dari Kapal nya.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai penanggulangan dan pemulihan lingkungan akibat pencemaran dari Kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 134

- (1) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 133, pemilik Kapal atau operator Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab untuk jenis dan ukuran Kapal tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 135

Pemilik Kapal atau operator Kapal yang telah memiliki bukti adanya jaminan asuransi sebagaimana dimaksud

dalam Pasal 134 diberikan sertifikat penyingkiran kerangka Kapal oleh Menteri.

#### Pasal 136

- (1) Untuk melakukan *dumping* di perairan dan pencucian tangki Kapal harus mendapat Perizinan Berusaha dari pejabat yang bertanggung jawab di bidang pengendalian dampak lingkungan hidup serta pejabat yang bertanggung jawab di bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.
- (2) Lokasi *dumping* di perairan dan pencucian tangki Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan secara terkoordinasi antara pejabat yang bertanggung jawab di bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, dampak lingkungan dan pertahanan keamanan, dan Pemerintah Daerah.
- (3) Limbah hasil pencucian tangki Kapal dilarang dibuang ke perairan melainkan harus ditampung di fasilitas penampungan limbah di Pelabuhan atau Terminal Khusus.
- (4) Setiap perusahaan atau Kapal yang akan melakukan kegiatan pencucian tangki Kapal harus melapor kepada Syahbandar untuk dilakukan pengawasan selama kegiatan pencucian tangki Kapal.
- (5) Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus memastikan perusahaan atau Kapal yang akan melakukan kegiatan pencucian tangki Kapal memiliki peralatan dan tenaga ahli yang memadai termasuk memiliki atau bekerja sama dengan fasilitas penampungan limbah untuk menampung hasil pencucian tangki Kapal.

#### Pasal 137

- (1) Kapal dengan dengan jenis dan ukuran tertentu yang berlayar di Perairan Indonesia wajib memenuhi persyaratan kesiapan penutuhan Kapal sebelum dilakukan penutuhan Kapal.

- (2) Kapal berbendera Indonesia dapat diterbitkan sertifikat atau persetujuan persiapan penutuhan Kapal setelah memenuhi persyaratan berdasarkan hasil pemeriksaan oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal sebelum dilakukan penghapusan dari Kapal terdaftar di Indonesia.
- (3) Kapal Asing yang akan ditutuh di Indonesia wajib dilengkapi dengan sertifikat persiapan penutuhan Kapal yang diterbitkan oleh negara bendera Kapal nya dan selanjutnya dapat mengajukan penghapusan Kapal nya dari Kapal terdaftar.
- (4) Penutuhan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) harus dilakukan di fasilitas penutuhan Kapal (*ship recycling facilities*) yang mendapatkan pengakuan dari Menteri.
- (5) Sertifikat atau persetujuan persiapan penutuhan Kapal diterbitkan untuk Kapal yang direncanakan untuk dilakukan penutuhan dan tidak diperuntukkan bagi Kapal yang mengalami musibah di perairan.
- (6) Pemilik Kapal harus melapor kepada Syahbandar sebelum melaksanakan penutuhan Kapal nya.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai penutuhan Kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 138

Penutuhan terhadap Kapal yang mengalami kecelakaan harus memiliki Perizinan Berusaha.

#### Pasal 139

- (1) Setiap Pelabuhan, Terminal Khusus, dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri termasuk galangan Kapal wajib menampung atau menangani limbah atau residu yang dihasilkan dari hasil kegiatannya maupun limbah atau residu yang disampaikan dari Kapal yang beroperasi di Pelabuhan, Terminal Khusus, dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri.

- (2) Pengelola fasilitas penampungan limbah wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. memastikan fasilitas penampungan limbah dalam kondisi layak untuk digunakan tanpa mengakibatkan pencemaran bagi lingkungan dan memiliki kecukupan kapasitas sesuai jenis limbah yang diterima dari Kapal tanpa menyebabkan penundaan operasional Kapal;
  - b. memberikan tanda bukti penerimaan limbah atau residu (*Waste Delivery Receipt/WDR*) kepada Nakhoda atau Kapal;
  - c. membuat laporan kegiatan penampungan atau penerimaan limbah atau residu kepada Menteri minimal sekali dalam setahun; dan
  - d. membuat laporan kepada Menteri apabila fasilitas penampungan limbah tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya.
- (3) Untuk menjamin kelancaran penyampaian limbah atau residu dari Kapal ke fasilitas penampungan limbah di Pelabuhan, Terminal Khusus, dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri termasuk galangan Kapal maka Menteri membuat *data base* fasilitas penampungan limbah di seluruh Pelabuhan Indonesia yang dapat diakses secara umum dan diinformasikan juga kepada Organisasi Maritim Internasional.

#### Pasal 140

- (1) Setiap pemasok bahan bakar Kapal harus menjamin bahan bakar yang digunakan Kapal telah memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang energi sumber daya mineral.
- (2) Setiap pemasok bahan bakar wajib memberikan catatan pengiriman bahan bakar kepada Kapal yang menerima pasokan bahan bakarnya yang memuat informasi sedikitnya:

- a. nama dan nomor IMO Kapal penerima bahan bakar;
  - b. Pelabuhan dimana Kapal melakukan pengisian bahan bakar;
  - c. nama, alamat, dan nomor telepon pemasok bahan bakar;
  - d. nama produk bahan bakar;
  - e. jumlah bahan bakar yang diisi/diterima Kapal;
  - f. masa jenis bahan bakar pada suhu 15<sup>o</sup> C (lima belas derajat Celsius);
  - g. kandungan sulfur pada bahan bakar; dan
  - h. titik nyala (*flash point*) bahan bakar.
- (3) Setiap pemasok bahan bakar juga wajib memberikan *sample* bahan bakar kepada Kapal yang menerima pasokan bahan bakarnya dengan dilengkapi label yang memuat informasi paling sedikit:
- a. lokasi di mana, dan metode yang digunakan, *sample* diambil;
  - b. tanggal dimulainya pengiriman;
  - c. jenis bahan bakar;
  - d. nama dan nomor IMO dari Kapal penerima;
  - e. tanda tangan dan nama perwakilan pemasok dan perwakilan Kapal; dan
  - f. rincian identifikasi meteran (*flow meter*); dan
  - g. tingkat bahan bakar.
- (4) Tambahan di luar informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dapat dimasukkan pada catatan pengiriman bahan bakar sesuai dengan persyaratan lokal dan persyaratan komersial pemasok.
- (5) Catatan pengiriman bahan bakar sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus ditandatangani oleh perwakilan pemasok bahan bakar dan perwakilan Kapal penerima dan disimpan di Kapal selama minimal 3 (tiga) tahun.
- (6) Pemasok bahan bakar harus memiliki izin sebagai pemasok bahan bakar yang diterbitkan oleh menteri

yang menyelenggarakan urusan di bidang energi sumber daya mineral.

- (7) Pemasok bahan bakar sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dalam melaksanakan pemasokan harus diawasi oleh Syahbandar.
- (8) Pemasok bahan bakar harus memiliki sistem manajemen mutu (*Quality Management supplier System/QMS*) dan dapat memberikan bukti atau ditunjukkan kepada pembeli bahan bakar jika diperlukan.
- (9) Pencampuran bahan bakar oleh produsen atau pemasok bahan bakar hanya dapat dilakukan di tangki atau fasilitas darat untuk memastikan produk akhir homogen dan kualitas hasil pencampuran harus diuji di laboratorium yang memenuhi persyaratan serta sampel yang dikirim untuk pengujian harus diambil sesuai dengan pedoman untuk mendapatkan sampel yang representatif (posisi bawah, tengah dan atas tangki).

#### Pasal 141

- (1) Perusahaan yang mengoperasikan Kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus menerapkan persyaratan manajemen keselamatan pengoperasian Kapal dan pencegahan pencemaran dari Kapal.
- (2) Perusahaan yang menerapkan sistem manajemen keselamatan harus menunjuk seorang petugas darat (*designated person*) dari internal perusahaan yang memenuhi kualifikasi guna memastikan pelaksanaan sistem manajemen keselamatan di perusahaan dan Kapal yang dioperasikan.
- (3) Perusahaan dan Kapal yang telah menerapkan persyaratan manajemen keselamatan pengoperasian Kapal dan pencegahan pencemaran dari Kapal diberikan sertifikat manajemen keselamatan pengoperasian Kapal dan pencegahan pencemaran

berdasarkan hasil verifikasi oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal.

- (4) Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa dokumen penyesuaian manajemen keselamatan untuk perusahaan dan sertifikat manajemen keselamatan untuk Kapal.
- (5) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemeriksa keselamatan Kapal atau Badan Klasifikasi yang diakui dan ditunjuk.
- (6) Sertifikat manajemen keselamatan dan Pencegahan Pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diterbitkan oleh Menteri.

## BAB VI KENAVIGASIAN

### Pasal 142

- (1) Penyelenggaraan Alur-Pelayaran dilaksanakan oleh Menteri.
- (2) Penyelenggaraan Alur-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi perencanaan, pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan.
- (3) Badan Usaha dapat diikutsertakan dalam pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharaan Alur-Pelayaran yang menuju ke Terminal Khusus atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri yang dikelola oleh Badan Usaha.
- (4) Penyelenggaraan Alur-Pelayaran oleh Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan setelah mendapat persetujuan dari Menteri.

### Pasal 143

- (1) Pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 5

Tahun 2010 tentang Kenavigasian dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk melakukan pekerjaan Pengerukan dan Reklamasi.

- (2) Perusahaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mempunyai kemampuan dan kompetensi yang dibuktikan dengan sertifikat.
- (3) Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diterbitkan oleh instansi yang berwenang.
- (4) Pelaksanaan pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi Perizinan Berusaha.
- (5) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi:
  - a. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran;
  - b. kelestarian lingkungan;
  - c. Tata Ruang perairan; dan
  - d. tata pengairan khusus untuk pekerjaan di sungai dan danau.
- (6) Persyaratan teknis Keselamatan dan Keamanan Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf a meliputi:
  - a. desain, lebar alur, luas kolam, dan kedalaman sesuai dengan ukuran Kapal yang akan melewati alur;
  - b. lokasi pembuangan hasil Pengerukan; dan
  - c. memperhatikan daerah kabel laut, pipa instalasi bawah air, bangunan lepas pantai, pengangkatan Kerangka Kapal, dan daerah lainnya yang diatur oleh ketentuan internasional atau instansi terkait.
- (7) Persyaratan teknis kelestarian lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf b berupa persetujuan lingkungan yang dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.

- (8) Persyaratan teknis Tata Ruang perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf c dilakukan sesuai dengan rencana Tata Ruang dan/atau rencana zonasi.

#### Pasal 144

Pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian harus mendapat Perizinan Berusaha dari:

- a. Bupati/Walikota untuk pekerjaan Pengerukan di wilayah perairan Pelabuhan laut pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau;
- b. Gubernur untuk pekerjaan Pengerukan di wilayah perairan Pelabuhan laut pengumpan regional; dan
- c. Menteri untuk pekerjaan Pengerukan di Alur-Pelayaran dan wilayah perairan Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul serta di wilayah perairan Terminal Khusus.

#### Pasal 145

- (1) Dalam hal pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, yang pelaksanaannya menggunakan pendanaan yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, material hasil pekerjaan pengerukannya dapat dioptimalkan setelah penyelenggara Pelabuhan menyatakan adanya potensi manfaat ekonomi masa depan.
- (2) Material hasil pekerjaan Pengerukan yang dapat dioptimalkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilaian oleh penilai pemerintah atau penilai publik untuk mendapatkan nilai wajar.
- (3) Optimalisasi material hasil pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam jangka waktu paling lama 12 (dua belas) bulan sejak tanggal pelaporan.

- (4) Bentuk optimalisasi material hasil pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat berupa:
  - a. digunakan; dan/atau
  - b. dipindahtangankan.
- (5) Optimalisasi material hasil pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pengelolaan barang milik negara.

#### Pasal 146

- (1) Dalam hal pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, yang pelaksanaannya menggunakan pendanaan yang berasal dari non Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau pekerjaan Pengerukan di wilayah Terminal Khusus, Badan Usaha dapat mengoptimalkan material hasil pekerjaan Pengerukan yang diperoleh.
- (2) Material hasil pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilaian oleh penilai pemerintah atau penilai publik untuk mendapatkan nilai wajar.
- (3) Optimalisasi material hasil pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai kontribusi sebagai sumber penerimaan negara bukan pajak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, kecuali pekerjaan Pengerukan di bidang penambangan.
- (4) Bentuk optimalisasi material hasil pekerjaan Pengerukan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat berupa:
  - a. digunakan; dan/atau
  - b. dipindahtangankan.

Pasal 147

- (1) Untuk membangun Pelabuhan dan Terminal Khusus yang berada di perairan dapat dilaksanakan pekerjaan Reklamasi.
- (2) Pekerjaan Reklamasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk melakukan pekerjaan Pengerukan dan Reklamasi.
- (3) Pelaksanaan pekerjaan Reklamasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis Perizinan Berusaha.
- (4) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
  - a. kesesuaian dengan Rencana Induk Pelabuhan bagi kegiatan Reklamasi yang lokasinya berada di dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan atau rencana umum Tata Ruang wilayah kabupaten/kota yang bersangkutan bagi kegiatan pembangunan Terminal Khusus;
  - b. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran;
  - c. kelestarian lingkungan; dan
  - d. desain teknis.
- (5) Pekerjaan reklamasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat Perizinan Berusaha dari:
  - a. Bupati/Walikota untuk pekerjaan Reklamasi di wilayah perairan Pelabuhan laut pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau;
  - b. Gubernur untuk pekerjaan Reklamasi di wilayah perairan Pelabuhan laut pengumpan regional; dan
  - c. Menteri untuk pekerjaan Reklamasi di wilayah perairan Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul serta di wilayah perairan Terminal Khusus.

Pasal 148

Dalam hal pelaksanaan Reklamasi dilakukan di dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan maka permohonan Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 147 ayat (3) diajukan oleh perusahaan berbentuk Badan Usaha Pengerukan dan Reklamasi kepada:

- a. Bupati/Walikota, Pelabuhan Pengumpan lokal dan Pelabuhan sungai dan danau;
- b. Gubernur, pada Pelabuhan Pengumpan regional; dan
- c. Menteri, pada Pelabuhan Utama dan Pelabuhan Pengumpul serta di wilayah perairan Terminal Khusus.

#### Pasal 149

- (1) Lahan hasil Reklamasi di dalam DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan dapat dimohonkan hak atas tanahnya oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Lahan hasil Reklamasi di wilayah perairan Terminal Khusus dapat dimohonkan hak pengelolaan atas tanahnya oleh pengelola Terminal Khusus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Badan Usaha Pelabuhan, pengelola Terminal untuk Kepentingan Sendiri, dan pengelola Terminal Khusus wajib menyerahkan seluas 5% (lima persen) dari total lahan hasil Reklamasi kepada penyelenggara Pelabuhan untuk kepentingan Pemerintah.
- (4) Pemanfaatan lahan hasil pekerjaan Reklamasi yang dilakukan Badan Usaha Pelabuhan yang belum mendapatkan Konsesi dikenakan tarif sewa tanah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Pemanfaatan lahan hasil pekerjaan Reklamasi yang dilakukan oleh pengelola Terminal untuk Kepentingan Sendiri atau Terminal Khusus dikenakan tarif sewa tanah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 150

- (1) Pemilik Kapal wajib mengasuransikan Kapal.
- (2) Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kewajiban mengangkat atau menyingkirkan Kerangka Kapal dan/atau muatannya.
- (3) Kewajiban mengasuransikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan bagi:
  - a. Kapal perang;
  - b. Kapal Negara yang digunakan untuk melakukan tugas pemerintahan;
  - c. Kapal layar dan Kapal layar motor; atau
  - d. Kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*).
- (4) Kewajiban mengasuransikan mengangkat atau menyingkirkan kerangka Kapal dan/atau muatannya sebagaimana pada ayat (2) dibuktikan dengan pemilikan polis asuransi atau sertifikat penyingkiran Kerangka Kapal.

Pasal 151

- (1) Pemilik Kapal dan/atau Nakhoda wajib melaporkan segera kerangka Kapal yang berada di Perairan Indonesia kepada Syahbandar.
- (2) Berdasarkan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar menyampaikan informasi berupa data Kapal dan posisi koordinat sementara kepada Menteri.
- (3) Pemilik Kapal atau operator Kapal wajib melakukan survei keberadaan Kerangka Kapal dan/atau muatannya bersama Syahbandar untuk memperoleh data yang meliputi:
  - a. posisi *fix* Kerangka Kapal dalam bentuk koordinat geografis (lintang dan bujur); dan

- b. kondisi perairan dalam bentuk peta *bathymetric*.
- (4) Dalam hal Kerangka Kapal dan/atau muatannya mengganggu keselamatan berlayar berdasarkan hasil evaluasi dan penelitian data sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Syahbandar menetapkan tingkat gangguan keselamatan berlayar.

#### Pasal 152

Tingkat gangguan keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (4) ditetapkan berdasarkan lokasi kerangka Kapal dan/atau muatannya, jenis dan ukuran kerangka Kapal, daerah sensitif di sekitar kerangka Kapal, kepadatan lalu lintas Pelayaran, jenis, dan jumlah muatan/bahan bakar minyak sebagai berikut:

- a. tingkat gangguan I apabila kerangka Kapal dan/atau muatannya berada di perairan pada DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan; dan
- b. tingkat gangguan II apabila kerangka Kapal dan/atau muatannya berada di perairan di luar DLKr Pelabuhan dan DLKp Pelabuhan berdasarkan hasil penilaian resiko.

#### Pasal 153

- (1) Dalam hal berdasarkan hasil penilaian risiko sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 huruf b tidak mengganggu keamanan, keselamatan Pelayaran, operasional Pelabuhan, dan lingkungan maritim, Syahbandar dapat memberikan pembebasan kewajiban penyingkiran kerangka Kapal dan/atau muatannya.
- (2) Pembebasan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Syahbandar di Pelabuhan terdekat kepada pemilik Kapal dan/atau operator Kapal dengan menerbitkan surat keterangan pembebasan kewajiban penyingkiran kerangka Kapal dan/atau muatannya.

Pasal 154

- (1) Dalam hal kerangka Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (1) posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
- (2) Posisi Kerangka Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diumumkan melalui maklumat Pelayaran, stasiun radio pantai dan berita pelaut Indonesia.
- (3) Pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, dan penyingkiran kembali Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi tanggung jawab pemilik Kapal dan/atau operator Kapal.

Pasal 155

Posisi Kerangka Kapal yang belum dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, belum diumumkan melalui maklumat Pelayaran, stasiun radio pantai, dan berita pelaut Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 154 ayat (2) sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan Kapal, pemilik Kapal atau operator Kapal wajib membayar ganti rugi kepada pihak yang mengalami kecelakaan dan kerugian pihak lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 156

- (1) Pemilik Kerangka Kapal wajib menyingkirkan Kerangka Kapal dan/atau muatannya ke tempat lain yang ditentukan oleh Menteri.
- (2) Penyingkiran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak Kapal tenggelam.
- (3) Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pemilik Kapal belum melaksanakan

penyingkiran Kerangka Kapal nya, penyingkiran Kerangka Kapal wajib dilakukan oleh Menteri atas biaya pemilik Kerangka Kapal.

- (4) Pemilik kerangka Kapal yang lalai melaksanakan penyingkiran kerangka Kapal nya dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan Kapal, wajib membayar ganti kerugian kepada pihak yang mengalami kecelakaan.

#### Pasal 157

- (1) Dalam hal posisi kerangka Kapal dan/atau muatannya sangat membahayakan keamanan dan keselamatan berlayar, mengganggu kelancaran operasional Pelabuhan, dan/atau pencemaran lingkungan maritim, Syahbandar dapat memerintahkan kepada pemilik Kapal untuk segera mengangkat atau menyingkirkan kerangka Kapal dan/atau muatannya.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penanganan pengangkatan atau penyingkiran kerangka Kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 158

- (1) Kegiatan *Salvage* dilakukan terhadap Kerangka Kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan atau tenggelam.
- (2) Pelaksanaan kegiatan *Salvage* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis yang meliputi:
  - a. metode kerja;
  - b. kelengkapan peralatan; dan
  - c. tenaga kerja.
- (3) Setiap pelaksanaan kegiatan *Salvage* sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapat Perizinan Berusaha dari Menteri.

Pasal 159

- (1) Kegiatan *Salvage* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 158 ayat (1) dilakukan untuk:
  - a. memberikan pertolongan terhadap Kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan Kapal atau dalam keadaan bahaya;
  - b. mengangkat atau menyingkirkan Kerangka Kapal dan/atau muatannya; dan/atau
  - c. mengangkat atau menyingkirkan rintangan bawah air atau benda lainnya.
- (2) Rintangan bawah air atau benda lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c meliputi:
  - a. benda yang tidak secara permanen dipasang di perairan; dan
  - b. benda lain yang berasal dari selain kegiatan Pelayaran.
- (3) Kegiatan *Salvage* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara:
  - a. survei;
  - b. pemindahan muatan dan/atau bahan bakar (*cargo and fuel transferring*);
  - c. penarikan (*towing*);
  - d. pengapungan (*refloating*); dan/atau
  - e. pemotongan, penutuhan (*scrapping*), atau penghancuran.

Pasal 160

- (1) Pelaksanaan kegiatan *Salvage* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 159 ayat (1) terhadap Kapal berbendera Indonesia yang mengalami musibah kandas dapat dilakukan sendiri oleh pemilik Kapal atau operator Kapal berbendera Indonesia dan/atau Badan Usaha *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air untuk menanganinya.
- (2) Dalam hal kegiatan *Salvage* membutuhkan kecepatan bertindak yang disebabkan kecelakaan Kapal yang

dapat mengganggu keselamatan Pelayaran dan operasional Pelabuhan, pemilik Kapal atau operator Kapal berbendera Indonesia atau Badan Usaha *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air dapat melakukan segera kegiatan *Salvage* dan wajib melaporkan tindakan yang telah dilakukan kepada Menteri.

- (3) Dalam waktu 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam sejak dilakukan kegiatan *Salvage*, pemilik Kapal atau operator Kapal berbendera Indonesia atau Badan Usaha *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air mengajukan permohonan Perizinan Berusaha.

#### Pasal 161

- (1) Kegiatan pekerjaan bawah air dapat dilakukan untuk bangunan atau instalasi di perairan.
- (2) Bangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. bangunan lepas pantai (*offshore*); dan/atau
  - b. kabel saluran udara.
- (3) Instalasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. pipa bawah air; dan/atau
  - b. kabel bawah air.
- (4) Pelaksanaan kegiatan pekerjaan bawah air sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis yang meliputi:
  - a. metode kerja;
  - b. kelengkapan peralatan; dan
  - c. tenaga kerja.
- (5) Setiap pelaksanaan kegiatan pekerjaan bawah air sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat Perizinan Berusaha.

#### Pasal 162

- (1) Bangunan atau instalasi di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 160 ayat (1) paling sedikit harus memenuhi persyaratan:
  - a. penempatan, pemendaman, dan penandaan;
  - b. tidak menimbulkan kerusakan terhadap bangunan atau instalasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan fasilitas Telekomunikasi-Pelayaran;
  - c. memperhatikan ruang bebas dalam pembangunan kabel saluran udara dan/atau jembatan; dan
  - d. memperhatikan koridor pemasangan kabel dan pipa bawah laut.
- (2) Setiap pembangunan dan/atau pemindahan dan/atau pembongkaran bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat Perizinan Berusaha.

#### Pasal 163

- (1) Pemendaman dilakukan terhadap instalasi di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a terdiri atas:
  - a. pipa bawah air; dan
  - b. kabel bawah air.
- (2) Pemendaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. pipa bawah air:
    - 1) dari garis pantai menuju arah lepas pantai sampai dengan kedalaman perairan kurang dari 20 (dua puluh) meter, pipa bawah air harus dipendam 2 (dua) meter di bawah permukaan dasar perairan (*natural seabed*);
    - 2) pada perairan mulai dari kedalaman 20 (dua puluh) meter atau lebih, pipa bawah air dapat digelar di atas permukaan dasar perairan (*natural seabed*) dan harus diusahakan tetap stabil pada posisinya; dan

- 3) pemendaman harus duduk stabil pada posisinya.
- b. kabel bawah air:
- 1) dari garis pantai menuju arah lepas pantai sampai dengan kedalaman perairan 10m (sepuluh meter), kabel bawah air harus dipendam 2m (dua meter) di bawah permukaan dasar perairan;
  - 2) pada perairan mulai dari kedalaman 10m (sepuluh meter) sampai 15m (lima belas meter), kabel bawah air harus dipendam 1m (satu meter) di bawah permukaan dasar perairan;
  - 3) pada perairan yang kedalamannya lebih dari 15m (lima belas meter) dan kurang dari 28m (dua puluh delapan meter), kabel bawah air harus dipendam 0,5m (nol koma lima meter) sedangkan pada perairan yang kedalamannya lebih dari 28m (dua puluh delapan meter) kabel bawah air dapat digelar di atas permukaan dasar perairan dan harus diusahakan tetap stabil pada posisinya; dan
  - 4) pemendaman harus duduk stabil pada tempatnya.

#### Pasal 164

- (1) Pada lokasi tertentu pembangunan instalasi di perairan dapat dilakukan tanpa harus dilakukan pemendaman setelah dilakukan kajian penilaian risiko.
- (2) Lokasi tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. dasar perairan yang keras (batu atau karang);

- b. persilangan dengan instalasi eksisting;
- c. pengaruh terhadap daya hantar; dan
- d. daerah lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 165

- (1) Pemberian Perizinan Berusaha membangun kabel saluran udara di atas perairan diberikan oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. administrasi; dan
  - b. teknis.
- (2) Pembangunan kabel saluran udara di atas perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memperhatikan ruang bebas.
- (3) Pemilik instalasi kabel saluran udara di atas perairan yang telah memperoleh Perizinan Berusaha wajib melaksanakan kegiatan membangun kabel saluran udara dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak Perizinan Berusaha diterbitkan.
- (4) Dalam hal pemilik kabel saluran udara di atas perairan tidak membangun dalam jangka waktu paling lama 12 (dua belas) bulan sejak Perizinan Berusaha diterbitkan, pemilik instalasi kabel saluran udara dapat mengajukan permohonan perpanjangan Perizinan Berusaha.

Pasal 166

- (1) Dalam hal pemilik bangunan atau instalasi di perairan tidak membangun dalam jangka waktu paling lama 12 (dua belas) bulan sejak Perizinan Berusaha diterbitkan, pemilik bangunan dan/atau instalasi di perairan dapat mengajukan permohonan perpanjangan Perizinan Berusaha.

- (2) Perpanjangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah mendapat pertimbangan teknis.

## BAB VII

### SURAT DOKUMEN DAN WARTA KAPAL

#### Pasal 167

- (1) Dalam waktu paling lambat 1x24 (satu kali dua puluh empat) jam sebelum Kapal tiba, pemilik Kapal, operator Kapal, atau Nakhoda menyampaikan kepada Syahbandar pemberitahuan kedatangan Kapal dengan dilampiri dokumen berupa:
  - a. surat Kapal;
  - b. dokumen Kapal; dan
  - c. warta Kapal.
- (2) Surat dan dokumen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b disampaikan oleh pemilik Kapal, operator Kapal, atau Nakhoda secara manual atau elektronik sebelum Kapal tiba di Pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan.
- (3) Warta Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c disampaikan dan ditandatangani oleh Nakhoda secara manual atau elektronik.

#### Pasal 168

- (1) Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167 ayat (1) melakukan pemeriksaan atas kelengkapan surat, dokumen, dan warta Kapal.
- (2) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memverifikasi masa berlaku surat Kapal dan dokumen Kapal.
- (3) Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak bertanggungjawab atas keabsahan surat dan dokumen Kapal.
- (4) Dalam hal berdasarkan pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) surat, dokumen, dan warta

Kapal dinyatakan lengkap, Syahbandar memberikan persetujuan kegiatan Kapal di Pelabuhan.

#### Pasal 169

- (1) Setelah dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) surat, dokumen, dan warta Kapal disimpan oleh Syahbandar untuk diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkannya surat persetujuan berlayar.
- (2) Penyerahan kembali surat dan dokumen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk surat dan dokumen Kapal yang disampaikan secara manual.
- (3) Dalam penyimpanan surat, dokumen, dan warta Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar harus menyediakan sistem penyimpanan secara elektronik dan/atau tempat penyimpanan (arsip).

### BAB VIII

#### MANAJEMEN KEAMANAN KAPAL

#### Pasal 170

- (1) Manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan diberlakukan untuk:
  - a. jenis Kapal berbendera Indonesia yang melakukan Pelayaran internasional meliputi:
    - 1) Kapal penumpang, termasuk Kapal penumpang yang berkecepatan tinggi;
    - 2) Kapal barang, termasuk Kapal yang berkecepatan tinggi dan memiliki *Gross Tonnage* lebih atau sama dengan GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*); dan
    - 3) unit pengeboran lepas pantai yang bergerak/berpindah (*mobile offshore drilling unit*).
  - b. Fasilitas Pelabuhan yang melayani Kapal Barang

sebagaimana dimaksud dalam huruf a meliputi Terminal yang dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan, Terminal Khusus, dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, fasilitas migas lepas pantai dan area alih muat Kapal ke Kapal.

- (2) Fasilitas Pelabuhan yang tidak termasuk dalam ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b disebabkan Fasilitas Pelabuhan telah berinteraksi dengan Kapal yang telah memenuhi ketentuan Koda, dikenai penerapan manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dengan mengajukan permohonan atau rekomendasi kepada Koordinator PSC.

#### Pasal 171

- (1) Otoritas yang ditunjuk untuk melaksanakan Koda memiliki tanggung jawab untuk:
- a. menetapkan Tingkat Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan secara nasional;
  - b. menyetujui SSA dan PFSA termasuk perubahannya;
  - c. menyetujui SSP dan PFSP termasuk perubahannya;
  - d. menentukan Fasilitas Pelabuhan yang akan dipersyaratkan untuk menerapkan koda;
  - e. melakukan pengawasan dan mengambil langkah langkah untuk implementasi Koda;
  - f. melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap RSO; dan
  - g. menetapkan persyaratan DoS.
- (2) Selain tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Otoritas yang ditunjuk memiliki kewenangan:
- a. menerbitkan dan mencabut ISSC dan SoCPF; dan
  - b. menetapkan dan mencabut surat penetapan

sebagai RSO.

- (3) Otoritas yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Menteri.

#### Pasal 172

- (1) Untuk melaksanakan keamanan dan ketertiban di Pelabuhan, Koordinator PSC membentuk PSC.
- (2) Pembentukan PSC sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melibatkan seluruh unsur terkait di Pelabuhan dan dituangkan dalam Keputusan Kepala Unit Pelaksana Teknis tentang pembentukan PSC.
- (3) Unsur terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi wakil dari:
  - a. Kantor Kesyahbandaran Utama, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan;
  - b. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;
  - c. Distrik Kenavigasian;
  - d. bea cukai;
  - e. imigrasi;
  - f. Tentara Nasional Indonesia;
  - g. Kepolisian Negara Republik Indonesia;
  - h. karantina;
  - i. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan;
  - j. Badan Usaha Pelabuhan, Pengelola Terminal Khusus, atau Pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri;
  - k. Pemerintah Daerah; dan
  - l. pihak lain yang terkait.

#### Pasal 173

- (1) Koordinator PSC memiliki tanggung jawab:
  - a. mengkoordinir pelaksanaan keamanan dan ketertiban Pelabuhan sesuai ketentuan standar internasional;
  - b. menyusun PSA dan PSP;

- c. menyusun jaring koordinasi, komunikasi, dan informasi di Pelabuhan;
  - d. mengambil tindakan yang sesuai dengan ketentuan terhadap interaksi setiap Kapal yang telah/belum/tidak memiliki ISSC dengan Fasilitas Pelabuhan yang telah/belum/tidak menerapkan ketentuan Koda;
  - e. melaksanakan pengawasan, monitoring dan pembinaan program keamanan Fasilitas Pelabuhan; dan
  - f. melakukan pemeriksaan atau inspeksi rutin dan sewaktu-waktu terkait implementasi Koda terhadap Fasilitas Pelabuhan yang berada di wilayah kerjanya.
- (2) Selain tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Koordinator PSC juga memiliki kewenangan:
- a. menentukan dan menetapkan Tingkat Keamanan di Pelabuhan dengan mempertimbangkan ancaman atau Insiden Keamanan yang terjadi;
  - b. menentukan dan mengambil langkah keamanan yang sesuai dengan Tingkat Keamanan yang akan dan/atau sedang terjadi di Pelabuhan;
  - c. memasuki Fasilitas Pelabuhan untuk meminta informasi dan hal lain yang terkait dalam hal penerapan aturan ini;
  - d. meminta bantuan kepada pihak Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia pada Tingkat Keamanan 2 dan/atau Tingkat Keamanan 3, jika diperlukan; dan
  - e. memberikan sanksi administrasi atas ketidakpatuhan atau pelanggaran ketentuan keamanan Fasilitas Pelabuhan.

Pasal 174

- (1) Koordinator PSC melaksanakan penilaian keamanan Pelabuhan (*Port Security Assessment/PSA*), yang disusun dengan mempertimbangkan jenis dan skenario ancaman, aset, dan infrastruktur penting serta kelemahan keamanan di wilayah Pelabuhan secara keseluruhan.
- (2) Setelah pelaksanaan PSA, Koordinator PSC menyusun Rencana Keamanan Pelabuhan (*Port Security Plan/PSP*) yang meliputi rencana keamanan dari seluruh Fasilitas Pelabuhan yang berada di wilayah kerjanya.
- (3) Penyusunan PSP harus mempertimbangkan resiko keamanan Pelabuhan secara keseluruhan yang diidentifikasi dalam PSA dan sumber daya manusia, peralatan, dan prosedur keamanan di seluruh Fasilitas Pelabuhan.
- (4) PSA sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan oleh RSO dan/atau tim yang dibentuk oleh PSC.
- (5) RSO dapat memberikan bantuan pada saat penyusunan PSP.

Pasal 175

- (1) Otoritas yang ditunjuk dapat melimpahkan tugas tertentu terkait penerapan koda kepada RSO.
- (2) Badan Usaha yang mendapatkan penetapan sebagai RSO harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas yang bergerak di bidang konsultansi manajemen keamanan Pelabuhan;
  - b. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak;
  - c. memiliki paling sedikit 1 (satu) orang tenaga ahli yang dibuktikan dengan sertifikat dan

memiliki pengetahuan tentang Kode untuk masing-masing bidang yang meliputi:

- 1) keamanan;
- 2) perkapalan;
- 3) Kepelabuhanan;
- 4) manajemen risiko; dan
- 5) intelijen.

d. harus mempunyai akta pendirian RSO yang bergerak di bidang konsultan keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang mendapatkan pengesahan dari menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hukum.

- (3) Penunjukan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku selama 3 (tiga) tahun dan dapat diperpanjang setelah memenuhi persyaratan secara administrasi dan teknis sebagai RSO.
- (4) Tenaga ahli sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berkewarganegaraan Indonesia dan hanya dapat didaftarkan dalam 1 (satu) RSO.

#### Pasal 176

- (1) Tugas dan kewenangan RSO adalah:
  - a. menyusun SSA dan PFSA;
  - b. membantu penyusunan SSP dan PFSP; dan
  - c. melaksanakan *training* IMO *Model Course* yang diwajibkan terhadap personil Fasilitas Pelabuhan, perwira keamanan perusahaan dan internal auditor ISPS Code.
- (2) Dalam melaksanakan tugas dan kewenangan terhadap pelaksanaan Kode, dapat dilaksanakan oleh RSO setelah mendapatkan surat penetapan RSO dari Menteri.
- (3) Selain tugas dan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), RSO dapat membantu pelaksanaan *drill*, *exercise*, dan kegiatan lain yang diwajibkan kepada

pihak Kapal dan/atau Fasilitas Pelabuhan sesuai dengan persyaratan.

Pasal 177

RSO yang telah mendapat penetapan mempunyai kewajiban:

- a. melaksanakan peraturan mengenai perjanjian kerja dan jaminan sosial sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- b. menyampaikan setiap rencana dan laporan kegiatan kepada Menteri paling lama 2 (dua) minggu sebelum dan setelah selesainya kegiatan;
- c. menyampaikan laporan berkala setiap 6 (enam) bulan tentang kegiatan perusahaan kepada Menteri; dan
- d. melaporkan secara tertulis kepada Menteri setiap kali terjadi perubahan akta dan/atau alamat perusahaan dan/atau perubahan tenaga ahli.

Pasal 178

- (1) Pelaksanaan SSA dan penyusunan SSP dapat dilaksanakan oleh CSO dan/atau oleh pihak yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan.
- (2) CSO harus memastikan bahwa pihak yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai kemampuan dan pengetahuan untuk mengevaluasi/menilai dan merencanakan keamanan Kapal.
- (3) RSO dapat melaksanakan SSA dan membantu menyusun SSP, namun tidak dapat melakukan pengkajian dan persetujuan terhadap hasil pelaksanaan SSA dan bantuan penyusunan SSP yang dikerjakan oleh RSO.
- (4) SSA dan SSP harus dibuat dalam 2 (dua) versi bahasa yaitu bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

Pasal 179

- (1) SSA harus memuat:
  - a. identifikasi langkah pengamanan prosedur dan operasional yang ada;
  - b. identifikasi dan evaluasi operasional Kapal yang penting untuk dilindungi;
  - c. identifikasi ancaman dan kemungkinan terjadinya terhadap operasional penting Kapal untuk menetapkan dan memprioritaskan langkah pengamanan;
  - d. identifikasi kelemahan pengamanan di Kapal termasuk faktor manusia, sarana dan prasarana, serta kebijakan dan prosedur;
  - e. identifikasi dampak yang dapat ditimbulkan oleh ancaman;
  - f. penilaian resiko keamanan; dan
  - g. identifikasi langkah mitigasi keamanan.
- (2) Elemen yang harus dinilai pada saat pelaksanaan SSA meliputi:
  - a. pengamanan fisik Kapal;
  - b. integritas struktural Kapal;
  - c. sistem perlindungan bagi semua Awak Kapal;
  - d. kebijakan dan prosedur pengamanan;
  - e. radio dan sistem komunikasi, termasuk sistem komputer dan jaringan; dan
  - f. area lain yang apabila dirusak atau digunakan untuk hal terlarang akan menimbulkan resiko terhadap orang, barang dan kegiatan operasional di Kapal atau di Fasilitas Pelabuhan;
- (3) Setiap pelaksanaan SSA dapat mengembangkan metodologi sendiri dengan tetap berpedoman pada metodologi umum SSA sebagai berikut:
  - a. pra penilaian yaitu melakukan pengumpulan data;
  - b. survei lapangan (*on-scene security survey*) yaitu melakukan survey langsung ke objek;

- c. strategi mitigasi yaitu melakukan langkah perbaikan untuk mengurangi kemungkinan ancaman; dan
  - d. kesimpulan dan rekomendasi.
- (4) Format hasil pelaksanaan SSA harus memuat:
- a. lembar persetujuan;
  - b. metodologi yang digunakan;
  - c. gambaran umum dan detail kondisi Kapal saat dilakukan SSA;
  - d. hasil penilaian keamanan Kapal; dan
  - e. kesimpulan dan rekomendasi.

#### Pasal 180

- (1) SSP harus memuat:
- a. langkah pengamanan untuk mencegah masuknya senjata, bahan, atau barang berbahaya, dan alat yang dapat digunakan untuk membahayakan orang, Kapal, atau Pelabuhan;
  - b. identifikasi area terbatas dan langkah pencegahan masuknya orang yang tidak berkepentingan ke area terbatas tersebut;
  - c. langkah untuk mencegah masuknya orang yang tidak berkepentingan ke Kapal;
  - d. prosedur untuk merespon ancaman atau pelanggaran keamanan termasuk ketentuan untuk menjaga operasional penting di Kapal atau interaksi Kapal atau Fasilitas Pelabuhan;
  - e. prosedur untuk merespon setiap instruksi keamanan dari otoritas yang ditunjuk yang mungkin diberikan pada Tingkat Keamanan 3;
  - f. prosedur untuk evakuasi saat terjadi ancaman keamanan dan pelanggaran keamanan;

- g. tugas dari SSO yang ditunjuk untuk bertanggung jawab terhadap keamanan dan tugas Awak Kapal lainnya terhadap aspek keamanan Kapal;
- h. prosedur untuk mengaudit kegiatan pengamanan;
- i. prosedur untuk *training*, *drill*, dan *exercise* yang merupakan satu kesatuan dengan SSP;
- j. prosedur interaksi dengan kegiatan pengamanan Fasilitas Pelabuhan;
- k. prosedur untuk Kaji Ulang secara berkala dan pemutahiran SSP;
- l. prosedur pelaporan untuk setiap Insiden Keamanan;
- m. identifikasi SSO;
- n. indentifikasi CSO meliputi nama, surat penunjukkan dari manajemen, email, nomor telepon seluler, dan kantor yang dapat dihubungi 24 (dua puluh empat) jam;
- o. prosedur untuk memastikan pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan pemeliharaan dari setiap peralatan keamanan yang terdapat di atas Kapal;
- p. frekuensi pengujian atau kalibrasi setiap peralatan keamanan yang ada diatas Kapal;
- q. identifikasi lokasi titik pengaktifan sistem siaga pengamanan Kapal (*Ship Security Alert System/SSAS*); dan
- r. prosedur, instruksi, dan petunjuk dalam menggunakan SSAS termasuk pengujian, pengaktifan, dan penonaktifan serta pengaturan kembali dan untuk membatasi terjadinya peringatan palsu.

(2) Selain memuat hal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) SSP harus memuat keterangan sebagai berikut:

- a. struktur organisasi pengamanan Kapal;
- b. hubungan antara Kapal dengan perusahaan, Fasilitas Pelabuhan, Kapal lainnya serta instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang keamanan;
- c. prosedur DoS;
- d. sistem komunikasi yang berkelanjutan dan efektif di Kapal dan antara Kapal dengan Kapal lainnya termasuk dengan Fasilitas Pelabuhan;
- e. langkah pengamanan untuk Tingkat Keamanan 1 meliputi kesiapan pengamanan operasional dan fisik;
- f. langkah pengamanan tambahan yang memungkinkan Kapal dapat segera bertindak ke tingkat keamanan 2 dan jika perlu ke Tingkat Keamanan 3;
- g. melaksanakan Kaji Ulang atau audit secara berkala terhadap SSP maupun perubahannya sebagai akibat dari perubahan keadaan; dan
- h. prosedur pelaporan kepada otoritas yang ditunjuk.

(3) Format SSP harus memuat hal-hal sebagai berikut:

- a. lembar persetujuan;
- b. Kaji Ulang dan perubahan;
- c. prosedur keamanan pada setiap Tingkat Keamanan dan prosedur menghadapi keadaan darurat;
- d. data kontak pemilik Kapal dan operator Kapal;

- e. detail data dan gambar Kapal dan penandaan area terbatas dan area umum;
  - f. identifikasi personel, kontrol tamu, dan rekrutmen Kapal;
  - g. daftar inventaris dan pemeliharaan peralatan keamanan yang ada di atas Kapal dan peralatan komunikasi;
  - h. laporan dan dokumen *training*, *drill*, dan *exercise*, DoS, *Pre-Arrival Notification Security*, Insiden Keamanan, serta hal terkait lainnya.
- (4) SSP harus secara periodik dikaji ulang paling sedikit sekali dalam 12 (dua belas) bulan.
- (5) Perubahan terhadap SSA dan/atau SSP harus disahkan oleh otoritas yang ditunjuk.

#### Pasal 181

- (1) Pelaksanaan PFSA hanya dapat dilaksanakan oleh RSO yang telah mendapat penetapan dari Menteri.
- (2) Penyusunan PFSP dilaksanakan oleh PFSO serta dapat dibantu oleh RSO jika diperlukan.

#### Pasal 182

- (1) PFSA harus memuat:
  - a. identifikasi dan evaluasi infrastruktur serta aset penting untuk dilindungi;
  - b. identifikasi ancaman yang mungkin terjadi terhadap aset dan infrastruktur serta kemungkinan terjadinya, untuk menentukan dan memprioritaskan langkah keamanan;
  - c. identifikasi, pemilihan, dan prioritas tindakan pencegahan serta perubahan prosedural serta tingkat efektifitasnya dalam mengurangi kerentanan; dan
  - d. identifikasi kelemahan termasuk faktor

manusia di dalam infrastruktur, kebijakan, dan prosedur.

- (2) Elemen yang harus dinilai pada saat pelaksanaan PFSA sebagai berikut:
  - a. pengamanan fisik;
  - b. keutuhan struktur;
  - c. sistem perlindungan personel;
  - d. kebijakan dan prosedur pengamanan;
  - e. radio dan sistem komunikasi termasuk sistem komputer dan jaringan;
  - f. infrastruktur transportasi yang relevan;
  - g. utilitas; dan
  - h. area lain yang apabila dirusak atau digunakan untuk hal terlarang akan menimbulkan risiko terhadap orang, barang, dan kegiatan di Fasilitas Pelabuhan.
- (3) Setiap pelaksanaan PFSA dapat mengembangkan metodologi sendiri, dengan tetap berpedoman pada metodologi umum PFSA sebagai berikut:
  - a. pra penilaian yaitu melakukan pengumpulan data;
  - b. survei lapangan yaitu melakukan survei langsung kepada objek;
  - c. strategi mitigasi yaitu melakukan langkah perbaikan untuk mengurangi kemungkinan ancaman; dan
  - d. kesimpulan dan rekomendasi.
- (4) Format hasil pelaksanaan PFSA secara umum harus memuat hal-hal sebagai berikut:
  - a. lembar persetujuan;
  - b. metodologi yang digunakan;
  - c. gambaran umum dan detail kondisi Fasilitas Pelabuhan saat dilakukan PFSA;
  - d. hasil pelaksanaan PFSA; dan
  - e. kesimpulan dan rekomendasi.

- (1) PFSP harus memuat:
  - a. langkah yang dirancang untuk mencegah senjata, unsur, dan alat yang berbahaya yang dimaksudkan untuk digunakan terhadap orang, Kapal, atau Pelabuhan yang tidak diperbolehkan dibawa ke Fasilitas Pelabuhan atau ke atas Kapal;
  - b. tindakan yang dirancang untuk mencegah akses tanpa izin ke Fasilitas Pelabuhan, ke Kapal yang ditambatkan di fasilitas, dan ke area terbatas Fasilitas Pelabuhan;
  - c. prosedur untuk merespon ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan, termasuk ketentuan untuk menjaga kegiatan penting Fasilitas Pelabuhan atau interaksi Kapal Pelabuhan;
  - d. prosedur untuk merespon instruksi keamanan yang disampaikan oleh otoritas yang ditunjuk pada Tingkat Keamanan 3;
  - e. prosedur untuk evakuasi dalam hal terdapat ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan;
  - f. tugas personil Fasilitas Pelabuhan yang ditunjuk bertanggung jawab masalah keamanan dan tugas personil fasilitas lainnya terkait aspek keamanan;
  - g. prosedur untuk interaksi dengan kegiatan pengamanan Kapal;
  - h. prosedur Kaji Ulang dan pemutakhiran PFSP secara berkala;
  - i. prosedur untuk melaporkan Insiden Keamanan;
  - j. identifikasi PFSO dan rincian kontak 24 (dua puluh empat) jam;
  - k. langkah untuk memastikan keamanan informasi yang terdapat dalam PFSP;
  - l. langkah yang dirancang untuk memastikan

efektifitas keamanan muatan dan peralatan penanganan muatan di Fasilitas Pelabuhan;

- m. prosedur untuk mengaudit PFSP;
- n. prosedur untuk merespon jika SSAS suatu Kapal yang sedang berada di Fasilitas Pelabuhan telah diaktifkan; dan
- o. prosedur untuk memfasilitasi kunjungan ke darat bagi Awak Kapal atau pergantian Awak Kapal, termasuk akses pengunjung ke Kapal yang mencakup perwakilan kesejahteraan pelaut dan organisasi buruh.

(2) Selain memuat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) PFSP juga harus memuat:

- a. rincian organisasi keamanan Fasilitas Pelabuhan;
- b. hubungan organisasi keamanan Fasilitas Pelabuhan dengan instansi terkait lainnya dan sistem komunikasi yang diperlukan untuk memungkinkan komunikasi yang efektif dan berkesinambungan antara organisasi keamanan Fasilitas Pelabuhan dengan instansi lain termasuk dengan Kapal di Fasilitas Pelabuhan;
- c. rincian langkah dasar Tingkat Keamanan 1 baik operasional maupun fisik yang selalu diterapkan;
- d. rincian langkah keamanan tambahan yang memungkinkan Fasilitas Pelabuhan dapat segera bergerak ke Tingkat Keamanan 2, dan jika perlu ke Tingkat Keamanan 3;
- e. Kaji Ulang berkala atau audit PFSP atau perubahannya sebagai respon dari perubahan yang terjadi; dan
- f. rincian prosedur pelaporan aktifitas keamanan kepada Koordinator PSC.

(3) Format PFSP harus memuat hal sebagai berikut:

- a. lembar persetujuan PFSP;
- b. lembar Kaji Ulang dan perubahan;

- c. struktur organisasi keamanan Fasilitas Pelabuhan dan PSC beserta rincian kontak;
  - d. rincian gambar Fasilitas Pelabuhan dan penandaan area terbatas dan area umum;
  - e. prosedur pengawasan di titik akses untuk setiap Tingkat Keamanan;
  - f. prosedur penanganan muatan untuk setiap Tingkat Keamanan;
  - g. prosedur barang yang tidak didampingi pemilik untuk setiap Tingkat Keamanan;
  - h. prosedur pengiriman perbekalan ke Kapal untuk setiap Tingkat Keamanan;
  - i. prosedur pengawasan keamanan di Fasilitas Pelabuhan untuk setiap Tingkat Keamanan;
  - j. prosedur keamanan lainnya yang dianggap perlu di setiap Tingkat Keamanan;
  - k. prosedur menghadapi keadaan darurat;
  - l. daftar inventaris dan pemeliharaan peralatan keamanan dan komunikasi;
  - m. format dokumen dan laporan *training*, *drill*, dan *exercise*, *DoS*, *Pre-Arrival Notification Security*, kejadian keamanan serta hal terkait lainnya; dan
  - n. format dokumen audit internal.
- (4) PFSA harus secara periodik dikaji ulang paling sedikit sekali dalam 12 (dua belas) bulan dengan mempertimbangkan perubahan ancaman keamanan, dan/atau perubahan yang terjadi di Fasilitas Pelabuhan terkait aspek operasional.
- (5) PFSP harus secara periodik dikaji ulang paling sedikit sekali dalam 12 (dua belas) bulan sekali dan/atau sebagai tindak lanjut hal dibawah ini:
- a. terdapat perubahan pada PFSA;
  - b. dalam audit internal dan/atau verifikasi dan/atau inspeksi oleh otoritas yang ditunjuk

ditemukan elemen dari PFSP yang sudah tidak relevan;

- c. terjadi Insiden Keamanan yang melibatkan Fasilitas Pelabuhan; dan
- d. pelaksanaan *drill* atau *exercise* yang berskala besar.

#### Pasal 184

- (1) Personil yang bertanggung jawab terhadap keamanan Kapal terdiri dari:
  - a. CSO; dan
  - b. SSO.
- (2) Personil yang bertanggung jawab terhadap keamanan Fasilitas Pelabuhan yaitu PFSO.

#### Pasal 185

- (1) Perusahaan angkutan laut nasional wajib menunjuk CSO.
- (2) CSO sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat bertanggungjawab untuk 1 (satu) Kapal atau lebih berdasarkan jumlah Kapal dan kebijakan manajemen.
- (3) Perusahaan dapat menunjuk lebih dari 1 (satu) CSO dan wajib menentukan Kapal yang menjadi tanggung jawab masing-masing CSO.
- (4) Untuk ditetapkan menjadi CSO harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. memiliki bukti penunjukan dari perusahaan angkutan laut nasional;
  - b. memiliki keterampilan yang dibuktikan dengan sertifikat CSO; dan
  - c. melaksanakan pemutakhiran terhadap sertifikat CSO setiap 3 (tiga) tahun.

#### Pasal 186

Tugas dan tanggung jawab CSO meliputi:

- a. menginformasikan tingkat ancaman yang mungkin dihadapi oleh Kapal dengan menggunakan penilaian keamanan yang tepat dan informasi relevan lainnya;
- b. memastikan SSA telah dilaksanakan;
- c. memastikan pengembangan, penyampaian untuk persetujuan, penerapan dan pemeliharaan SSP;
- d. memastikan SSP dimodifikasi yang sesuai untuk mengoreksi kekurangan dan memenuhi persyaratan dari masing-masing jenis Kapal;
- e. mengatur pelaksanaan audit internal dan Kaji Ulang terhadap SSA dan SSP;
- f. mempersiapkan pelaksanaan verifikasi oleh otoritas yang ditunjuk;
- g. memastikan pemenuhan kekurangan dan ketidaksesuaian audit internal dan Kaji Ulang;
- h. meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan;
- i. menjamin pelatihan yang cukup dan sesuai untuk personel yang bertanggung jawab terhadap keamanan Kapal;
- j. menjamin keberhasilan komunikasi dan kerjasama antara SSO dan PFSO terkait;
- k. memastikan kesesuaian antara persyaratan keamanan dan persyaratan keselamatan; dan
- l. memastikan bahwa pengaturan alternatif atau setara yang telah disetujui untuk sebuah atau sekumpulan Kapal tertentu telah diterapkan.

#### Pasal 187

- (1) Perusahaan angkutan laut nasional wajib menunjuk SSO untuk setiap Kapal yang menerapkan Koda.
- (2) Untuk ditetapkan menjadi SSO harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. memiliki bukti penunjukan dari perusahaan angkutan laut; dan
  - b. memiliki bukti keterampilan SSO yang dapat diakses melalui laman resmi Kementerian

Perhubungan.

Pasal 188

Tugas dan tanggung jawab SSO sebagai berikut:

- a. melaksanakan pemeriksaan rutin pada setiap Kapal untuk memastikan terpeliharanya langkah keamanan;
- b. memelihara dan mengawasi penerapan SSP maupun perubahannya;
- c. melakukan koordinasi pengamanan penanganan muatan dan perbekalan Kapal dengan Awak Kapal lainnya dan dengan PFSO;
- d. mengajukan perubahan terhadap SSP, jika dianggap perlu;
- e. melaporkan kepada CSO kekurangan dan ketidaksesuaian yang diidentifikasi dalam audit internal, Kaji Ulang berkala, inspeksi dan verifikasi keamanan untuk selanjutnya menerapkan tindakan perbaikan;
- f. meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas Kapal;
- g. memastikan telah dilaksanakannya training yang cukup untuk semua Awak Kapal sesuai ketentuan;
- h. melaporkan seluruh Insiden Keamanan;
- i. melakukan koordinasi dengan CSO dan PFSO terkait penerapan SSP; dan
- j. memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji dan dipelihara.

Pasal 189

- (1) PFSO sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188 huruf c harus ditunjuk untuk masing-masing Fasilitas Pelabuhan.
- (2) Seorang PFSO sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditunjuk sebagai petugas keamanan untuk 1

(satu) atau lebih Fasilitas Pelabuhan dalam 1 (satu) manajemen dan 1 (satu) wilayah Pelabuhan.

(3) Untuk ditetapkan menjadi PFSO sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. memiliki bukti penunjukan dari manajemen Fasilitas Pelabuhan;
- b. memiliki sertifikat pengetahuan dan keterampilan sebagai seorang PFSO; dan
- c. melaksanakan pemutakhiran terhadap sertifikat PFSO setiap 3 (tiga) tahun.

(4) Tugas dan tanggung jawab PFSO sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebagai berikut:

- a. melaksanakan pemeriksaan awal yang komprehensif terhadap keamanan Fasilitas Pelabuhan, dengan mempertimbangkan PFSA;
- b. memastikan pengembangan dan pemeliharaan PFSP
- c. menerapkan PFSP;
- d. melaksanakan inspeksi keamanan Fasilitas Pelabuhan secara berkala untuk memastikan keberlanjutan langkah keamanan yang sesuai;
- e. merekomendasikan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi terhadap PFSP untuk memperbaiki kekurangan dan memperbaharui PFSP dengan mempertimbangkan perubahan terhadap Fasilitas Pelabuhan;
- f. meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan personel Fasilitas Pelabuhan;
- g. menjamin *training* yang cukup bagi petugas keamanan Fasilitas Pelabuhan;
- h. melaporkan kepada pihak yang berwenang dan mencatat kejadian yang mengancam keamanan Fasilitas Pelabuhan;
- i. berkoordinasi dengan CSO dan SSO untuk penerapan PFSP;

- j. berkoordinasi dengan instansi keamanan terkait;
- k. memastikan bahwa petugas keamanan Fasilitas Pelabuhan memenuhi standar.
- l. memastikan peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara; dan
- m. membantu SSO untuk memastikan bahwa orang yang akan naik ke atas Kapal telah teridentifikasi.

#### Pasal 190

- (1) SSA dan SSP yang telah dikaji dan dinyatakan memenuhi ketentuan, diberikan persetujuan oleh Menteri.
- (2) PFSA dan PFSP yang telah dikaji dan dinyatakan memenuhi ketentuan, diberikan persetujuan oleh Koordinator PSC dan Menteri.
- (3) Untuk pelaksanaan pengkajian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pengguna atau pemohon wajib mengajukan permohonan kepada Menteri.

#### Pasal 191

- (1) Pengkajian dan evaluasi hasil pelaksanaan PFSA dilakukan secara kolektif dengan melibatkan pihak terkait, terdiri atas:
  - a. pejabat di lingkungan Kementerian Perhubungan;
  - b. Koordinator PSC dan atau PSO;
  - c. RSO pelaksana PFSA;
  - d. manajemen Fasilitas Pelabuhan; dan
  - e. PFSO.
- (2) Dalam rapat pengkajian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) RSO penyusun PFSA diwajibkan

menyampaikan hasil pelaksanaan PFSA kepada seluruh peserta rapat untuk dievaluasi, dibahas dan disepakati secara bersama-sama.

- (3) Perubahan terhadap PFSA dan/atau PFSP disampaikan kepada Koordinator PSC untuk mendapatkan persetujuan.

#### Pasal 192

- (1) Audit Internal terhadap Kapal dan/atau Fasilitas Pelabuhan wajib dilaksanakan sebelum dilakukan verifikasi oleh *Auditor ISPS Code* guna memastikan bahwa penerapan Koda telah sesuai dengan SSP atau PFSP yang telah disetujui oleh Menteri.
- (2) Pelaksanaan audit internal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan rencana atau jadwal yang telah dicantumkan dalam SSP atau PFSP dengan tidak melebihi batas waktu 12 (dua belas) bulan untuk 1 (satu) kali audit internal.

#### Pasal 193

- (1) Audit internal harus dilaksanakan oleh tim atau auditor internal yang telah ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut nasional, Badan Usaha Pelabuhan, pengelola Terminal Khusus atau pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri.
- (2) Tim atau auditor internal yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan sebagai auditor internal yang dibuktikan dengan sertifikat, serta harus independen atau tidak terlibat dengan kegiatan implementasi Koda terhadap Kapal atau Fasilitas Pelabuhan.
- (3) Audit internal yang dilaksanakan oleh pihak luar perusahaan tidak diakui atau tidak sah.

#### Pasal 194

Untuk memastikan penerapan manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan wajib dilakukan audit dalam bentuk kegiatan verifikasi.

Pasal 195

- (1) Jenis verifikasi terhadap Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 194 terdiri atas:
  - a. verifikasi awal (*initial verification*) merupakan verifikasi sebelum Kapal dioperasikan untuk pertama kali atau sebelum *ISSC* yang dipersyaratkan diterbitkan pertama kali;
  - b. verifikasi antara (*intermediate verification*) merupakan verifikasi antara tahun kedua dan tahun ketiga pada tanggal ulang tahun *ISSC*;
  - c. verifikasi pembaharuan (*renewal verification*) merupakan verifikasi untuk memperpanjang masa berlaku *ISSC*, tetapi tidak melebihi masa lima tahun; dan
  - d. verifikasi tambahan (*additional verification*) merupakan verifikasi yang ditentukan oleh Menteri.
- (2) Jenis verifikasi terhadap Fasilitas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 194 terdiri atas:
  - a. verifikasi pertama (*first verification*) merupakan verifikasi sebelum *SoCPF* yang dipersyaratkan diterbitkan pertama kali;
  - b. verifikasi kedua (*second verification*) merupakan verifikasi antara tahun kedua dan tahun ketiga pada tanggal ulang tahun *SoCPF*;
  - c. verifikasi ketiga (*third verification*) merupakan verifikasi untuk memperpanjang masa berlaku *SoCPF*, tetapi tidak melebihi masa 5 (lima) tahun; dan
  - d. verifikasi keempat (*fourth verification*) merupakan verifikasi yang ditentukan oleh Menteri.

Pasal 196

- (1) Verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 195 ayat (1) huruf a dan ayat (2) huruf a dilakukan setelah mendapatkan persetujuan terhadap SSA/PFSA dan SSP/PFSP.
- (2) Otoritas yang ditunjuk memiliki kewenangan penuh untuk melakukan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.
- (3) Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dilaksanakan oleh Auditor ISPS Code.

Pasal 197

- (1) Pelaksanaan verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 196 ayat (1) wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. pelaksanaan Audit Internal yang dibuktikan dengan dokumentasi hasil Internal Audit;
  - b. melaksanakan paling sedikit 2 (dua) jenis aktifitas meliputi *training* dan *drill*; dan
  - c. melakukan reviu atau revisi SSA, SSP, PFSA dan PFSP.
- (2) Terhadap verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 195 ayat (1) huruf b dan huruf c serta ayat (2) huruf b dan huruf c selain persyaratan sebagaimana pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
  - a. melaksanakan *exercise*;
  - b. telah dilaksanakan verifikasi sebelumnya; dan
  - c. pemenuhan temuan verifikasi sebelumnya.
- (3) Pada saat pelaksanaan verifikasi, pemilik Kapal dan fasilitas Pelabuhan wajib menghadirkan semua pihak terkait.
- (4) Pihak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi:
  - a. untuk verifikasi Kapal:
    - 1) Nakhoda;

- 2) SSO;
  - 3) Awak Kapal; dan
  - 4) CSO.
- b. untuk verifikasi Fasilitas Pelabuhan:
- 1) Koordinator PSC dan atau pejabat setingkat dibawahnya selaku PSO;
  - 2) PFSO, deputi PFSO dan petugas keamanan lainnya; dan
  - 3) Pihak lain yang dianggap perlu sesuai dengan kebutuhan.
- (5) Verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 195 ayat (1) yang berlokasi di luar negeri hanya dilakukan oleh Auditor ISPS Code.
- (6) Biaya yang timbul dari pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dalam rangka penerbitan atau pengesahan ISSC dan SoCPF dibebankan kepada pemohon sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 198

Dokumen dan peralatan yang diperlukan dalam pelaksanaan verifikasi meliputi:

- a. untuk verifikasi Kapal;
- 1) SSA dan SSP;
  - 2) internal audit;
  - 3) *Automatic Identification System (AIS)*;
  - 4) *Ship Security Alert System (SSAS)*;
  - 5) identifikasi IMO;
  - 6) identifikasi daerah terbatas;
  - 7) peralatan keamanan standar lain yang tercantum dalam SSP;
  - 8) catatan atau dokumentasi dari kegiatan *training, drill, dan exercise*; dan
  - 9) catatan lain yang dipersyaratkan seperti *DoS, pre-arrival notification, ten last port, security incidents, continous synopsis record*.

- b. Untuk verifikasi Fasilitas Pelabuhan:
- 1) PFSA dan PFSP;
  - 2) internal Audit;
  - 3) peralatan keamanan standar yang tertulis di dalam PFSP;
  - 4) catatan atau dokumentasi dari kegiatan *training, drill, dan exercise*; dan
  - 5) catatan lain yang dipersyaratkan seperti DoS, *pre-arrival notification ship security*, insiden keamanan.

#### Pasal 199

- (1) Setiap pelaksanaan verifikasi, Auditor ISPS Code diharuskan untuk membuat laporan verifikasi dan ditandatangani oleh:
  - a. Auditor ISPS Code bersangkutan;
  - b. Nakhoda, RSO dan SSO untuk verifikasi Kapal; dan
  - c. PFSO dan PSC atau PSO untuk verifikasi Fasilitas Pelabuhan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur dan tata cara pelaksanaan verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Pasal 200

Dalam kondisi tertentu verifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 195 dapat dilaksanakan melalui aplikasi dalam jaringan.

#### Pasal 201

- (1) Fasilitas Pelabuhan yang telah dilakukan verifikasi dan telah mendapatkan SoCPF yang permanen harus didaftarkan dalam situs resmi IMO GISIS untuk mendapatkan nomor IMO.
- (2) PFSO wajib menyampaikan pemutakhiran data informasi IMO GISIS kepada Menteri.

Pasal 202

- (1) Auditor ISPS Code wajib memiliki kompetensi di bidang manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dengan mengikuti pelatihan auditor sistem manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang dibuktikan dengan sertifikat dan telah dikukuhkan.
- (2) Pelatihan auditor sistem manajemen keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.

Pasal 203

- (1) Penilaian ulang terhadap Kapal dan/atau Fasilitas Pelabuhan yang menerapkan Koda, dilakukan apabila Kapal dan/atau Fasilitas Pelabuhan tersebut dalam kondisi:
  - a. terjadi perubahan kepemilikan atau manajemen bagi Kapal atau Fasilitas Pelabuhan;
  - b. terjadi perubahan konstruksi Kapal;
  - c. terjadi perubahan yang signifikan berupa penambahan dan/atau pengurangan area atau aset Fasilitas Pelabuhan yang dikenakan Koda yang berdampak pada resiko keamanan;
  - d. terjadi gangguan keamanan yang luar biasa yang disebabkan tidak dilaksanakannya SSP dan/atau PFSP sehingga operasional Kapal dan/atau Fasilitas Pelabuhan terganggu; dan/atau
  - e. Dokumen SSA atau PFSA yang telah disetujui oleh otoritas yang ditunjuk tidak ada atau hilang.
- (2) Untuk pelaksanaan penilaian ulang terhadap Kapal, pemilik Kapal dapat meminta RSO dan/atau tim yang dibentuk oleh manajemen perusahaan dengan beranggotakan CSO, SSO, dan pihak terkait yang dianggap mampu dan cakap.

- (3) Pelaksanaan penilaian ulang terhadap Fasilitas Pelabuhan dilaksanakan oleh RSO.
- (4) RSO yang melaksanakan penilaian awal tidak diperbolehkan untuk melaksanakan penilaian ulang terhadap Fasilitas Pelabuhan yang sama.
- (5) Terhadap penilaian ulang sebagaimana dimaksud ayat (1) ISSC dan SoCPF yang dimiliki oleh Kapal atau Fasilitas Pelabuhan dinyatakan tidak berlaku dan akan diterbitkan kembali ISSC dan SoCPF sementara.

#### Pasal 204

- (1) Setiap Kapal berbendera Indonesia dan/atau Fasilitas Pelabuhan yang telah melewati tahapan verifikasi diberikan *ISSC* dan/atau *SoCPF*.
- (2) Menteri dapat melimpahkan sebagian kewenangannya kepada Badan Klasifikasi nasional melalui proses penunjukan untuk mengeluarkan *ISSC* sementara terhadap Kapal berbendera Indonesia.
- (3) Format *ISSC* sementara dan permanen serta *SoCPF* sementara dan permanen menggunakan format sesuai dengan Koda.

#### Pasal 205

- (1) *ISSC* dan *SoCPF* permanen diterbitkan oleh Menteri dan berlaku selama 5 (lima) tahun.
- (2) *ISSC* sementara (interim) diterbitkan oleh Menteri dan berlaku selama 6 (enam) bulan.
- (3) *SoCPF* sementara (interim) diterbitkan oleh Menteri dan berlaku selama 6 (enam) bulan.

#### Pasal 206

- (1) Kapal yang melakukan penggantian bendera dari bendera asing ke bendera Indonesia yang dilakukan di luar negeri dapat diberikan *ISSC* Sementara untuk satu kali Pelayaran.
- (2) *ISSC* sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku hanya untuk 1 (satu) kali Pelayaran dari Pelabuhan

negara asal sampai Kapal tiba di Pelabuhan Indonesia.

- (3) Setelah Kapal tiba di Pelabuhan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberlakukan ketentuan dan persyaratan Koda.

#### Pasal 207

- (1) Dalam hal Kapal dalam suatu Pelayaran dan ISSC yang baru belum dapat diterbitkan, ISSC lama dinyatakan masih berlaku tetapi tidak melebihi 3 (tiga) bulan terhitung dari tanggal verifikasi.
- (2) Dalam hal SoCPF baru belum dapat diterbitkan, SoCPF yang lama dinyatakan masih berlaku tetapi tidak melebihi 1 (satu) bulan terhitung dari tanggal verifikasi.
- (3) Auditor ISPS Code harus memberikan pengesahan bahwa ISSC dan SoCPF sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) berlaku sementara sebelum ISSC dan SoCPF baru diterbitkan.

#### Pasal 208

Dalam hal terjadi kerusakan dan atau kehilangan ISSC dan SoCPF, perusahaan mengajukan permohonan penerbitan kembali ISSC dan SoCPF.

#### Pasal 209

- (1) Setiap Kapal dan/atau Fasilitas Pelabuhan yang telah menerapkan Koda wajib melaksanakan *training*, *drill* dan *exercise*.
- (2) *Drill* dan *exercise* bertujuan untuk memastikan bahwa Awak Kapal dan personil Fasilitas Pelabuhan mahir dalam melaksanakan tugas keamanan sesuai dengan tanggung jawabnya, pada semua Tingkat Keamanan dan untuk mengidentifikasi kekurangan yang perlu diperbaiki.
- (3) *Drill* dan *exercise* dilaksanakan dengan mempertimbangkan ancaman keamanan.

Pasal 210

- (1) CSO, SSO dan PFSO harus mempunyai pengetahuan dan telah mendapatkan *training* keamanan sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya.
- (2) Awak Kapal dan personil Fasilitas Pelabuhan yang mempunyai tugas dan tanggung jawab khusus terkait keamanan harus memahami tanggung jawabnya terkait keamanan Kapal atau Fasilitas Pelabuhan sesuai yang tercantum dalam SSP atau PFSP dan harus mempunyai pengetahuan dan kemampuan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.
- (3) Personil Fasilitas Pelabuhan atau Awak Kapal lainnya harus mempunyai pengetahuan dan telah menerima pelatihan kesadaran keamanan.

Pasal 211

- (1) Pelaksanaan *drill* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 209 ayat (1) dilaksanakan paling singkat sekali setiap 3 (tiga) bulan.
- (2) Jika terjadi sekaligus pergantian Awak Kapal lebih dari 25 % (dua puluh lima persen), dengan personil yang belum mengikuti *drill* di Kapal tersebut dalam 3 (tiga) bulan terakhir, harus dilaksanakan *drill* dalam waktu seminggu dari pergantian Awak Kapal dimaksud.

Pasal 212

- (1) Pelaksanaan *exercise* dilaksanakan paling sedikit sekali dalam 12 (dua belas) bulan dan paling lama 18 (delapan belas) bulan untuk setiap *exercise*.
- (2) Pelaksanaan *exercise*, meliputi:
  - a. skala penuh atau langsung;
  - b. simulasi diatas meja atau seminar; atau
  - c. kombinasi dengan pelaksanaan *exercise* yang lain, berupa *exercise* respon keadaan darurat.

- (3) Dalam waktu 5 (lima) tahun masa berlaku SoCPF, Fasilitas Pelabuhan harus melaksanakan minimal 1 (satu) kali *exercise* skala penuh.
- (4) *Exercise* harus menguji komunikasi, koordinasi, ketersediaan sumber daya dan respon terhadap ancaman keamanan.
- (5) PFSO harus membuat laporan pelaksanaan *exercise* Fasilitas Pelabuhan dan mendapat pengesahan dari Koordinator PSC.

#### Pasal 213

- (1) Pelaksanaan *exercise* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 212 ayat (1) dapat dilaksanakan oleh lebih dari 1 (satu) Fasilitas Pelabuhan.
- (2) Pelaksanaan *exercise* lebih dari 1 (satu) Fasilitas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan skenario yang disusun berdasarkan pertimbangan ancaman keamanan yang diidentifikasi dalam masing-masing PFSA.
- (3) Seluruh Fasilitas Pelabuhan yang terlibat dalam *exercise* lebih dari 1 (satu) Fasilitas Pelabuhan wajib melaksanakan langkah keamanan yang tercantum dalam PFSP masing-masing untuk merespon skenario ancaman keamanan.

#### Pasal 214

- (1) Setiap Kapal yang akan memasuki Pelabuhan, Terminal Khusus, atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri di Indonesia harus memberitahukan kedatangan Kapal 24 (dua puluh empat) jam lebih awal kepada Koordinator PSC dan PFSO sebelum Kapal tiba di Pelabuhan, Terminal Khusus, atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri.
- (2) Pemberitahuan kedatangan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh pemilik

Kapal, keagenan Kapal, CSO atau Nakhoda dengan terlebih dahulu mengirimkan *pre-arrival notification*.

- (3) Koordinator PSC segera memberitahukan dan melakukan koordinasi dengan PFSO terkait, guna menindaklanjuti atau mengadakan persiapan untuk kedatangan Kapal.

#### Pasal 215

- (1) DoS diberlakukan dalam kondisi sebagai berikut:
  - a. Kapal sedang beroperasi pada tingkat keamanan yang lebih tinggi daripada Fasilitas Pelabuhan atau Kapal lain;
  - b. terdapat suatu ancaman atau peristiwa keamanan yang melibatkan Kapal atau melibatkan Fasilitas Pelabuhan;
  - c. Kapal atau fasilitas Pelabuhan sedang beroperasi pada Tingkat Keamanan 3;
  - d. terjadi perubahan Tingkat Keamanan bagi Kapal atau Fasilitas Pelabuhan yang sedang berinteraksi;
  - e. terjadi interaksi antara Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang dapat membahayakan penduduk setempat;
  - f. terjadi interaksi antara Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang dapat menimbulkan resiko pencemaran;
  - g. terjadi interaksi antara Kapal dan Fasilitas Pelabuhan yang melibatkan embarkasi atau debarkasi penumpang atau penanganan barang berbahaya;
  - h. Kapal sedang beraktifitas di Fasilitas Pelabuhan yang tidak diwajibkan mengimplementasikan Kode;
  - i. Kapal sedang melakukan aktifitas dengan Kapal yang tidak diwajibkan mengimplementasikan Kode;

- j. melakukan transfer penumpang atau barang berbahaya di laut;
  - k. aktifitas Kapal ke Kapal yang memiliki resiko pencemaran laut;
  - l. kesepakatan antar pemerintah yang mensyaratkan DoS, untuk Pelayaran internasional tertentu dan Kapal yang melakukan Pelayaran dimaksud atau kegiatan Kapal ke Kapal selama Pelayaran dimaksud;
  - m. Kapal yang tidak diwajibkan mengimplementasikan Kode mengajukan untuk menggunakan Fasilitas Pelabuhan yang mengimplementasikan koda;
  - n. kebutuhan untuk pemberlakuan DoS yang dinyatakan oleh otoritas yang ditunjuk; dan/atau
  - o. Kapal tidak mempunyai ISSC yang valid.
- (2) Pemberlakuan DoS harus dilaporkan oleh agen Pelayaran atau pihak Fasilitas Pelabuhan kepada Kepala Unit Pelaksana Teknis atau Koordinator PSC setempat.
- (3) Apabila pemberlakuan DoS melibatkan Fasilitas Pelabuhan yang tidak diwajibkan mengimplementasikan koda, pihak Fasilitas Pelabuhan harus menunjuk personil untuk menandatangani DoS dan bertanggung jawab terhadap penerapan tindakan keamanan di Fasilitas Pelabuhan.

#### Pasal 216

- (1) Syahbandar diberikan kewenangan untuk tidak melayani Pelabuhan, Terminal Khusus, atau Terminal untuk Kepentingan Sendiri yang tidak menerapkan Kode tetapi melayani Kapal Asing dan/atau Kapal berbendera Indonesia yang telah menerapkan koda.

- (2) Syahbandar dilarang menerbitkan surat persetujuan berlayar terhadap Kapal berbendera Indonesia yang akan melakukan Pelayaran ke luar negeri apabila Kapal tersebut tidak menerapkan Koda.

Pasal 217

- (1) RSO yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 177 dikenai sanksi peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut.
- (2) Apabila telah dilakukan peringatan tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) RSO tidak melakukan usaha perbaikan atas peringatan yang telah diberikan, dikenai sanksi berupa pembekuan Penetapan RSO untuk jangka waktu 1 (satu) bulan.
- (3) Dalam hal telah dilakukan pembekuan penetapan RSO sebagaimana dimaksud pada ayat (2) RSO tidak melakukan usaha perbaikan atas sanksi yang telah diberikan, dikenakan sanksi berupa pencabutan Penetapan RSO.
- (4) Pencabutan Penetapan RSO tanpa peringatan tertulis dan pembekuan Penetapan RSO jika:
  - a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
  - b. melakukan tindakan yang mengakibatkan terancamnya keselamatan jiwa manusia;
  - c. mendapat penetapan sebagai RSO dengan cara tidak sah;
  - d. menggunakan tenaga ahli yang tidak sesuai dalam daftar tenaga ahli yang disampaikan kepada Menteri dan/atau menggunakan tenaga ahli yang terdaftar pada RSO lain; atau
  - e. Badan hukum menyatakan membubarkan diri.

Pasal 218

- (1) Sanksi administratif bagi Fasilitas Pelabuhan yang tidak menerapkan Kode namun melayani Kapal Pelayaran internasional:
  - a. peringatan; dan
  - b. rekomendasi pencabutan SoCPF.
- (2) Sanksi administratif bagi Fasilitas Pelabuhan yang tidak melaksanakan tindakan perbaikan atas temuan inspeksi keamanan:
  - a. peringatan; dan/atau
  - b. rekomendasi pencabutan SoCPF.

#### Pasal 219

Badan Klasifikasi nasional diberikan tugas dan kewenangan oleh Menteri berdasarkan nota kesepahaman untuk:

- a. melaksanakan pengkajian dan persetujuan SSA dan SSP;
- b. melaksanakan verifikasi terhadap Kapal; dan
- c. menerbitkan ISSC sementara.

#### Pasal 220

- (1) Setiap Orang yang melakukan pelanggaran kewajiban dan/atau larangan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang terkait dengan Pelayaran yang menimbulkan kerugian terhadap barang, harta benda, kecelakaan Kapal dan/atau kerusakan terhadap kesehatan, keselamatan, keamanan, dan/atau lingkungan namun tidak menimbulkan korban jiwa dan/atau cedera pada manusia dapat dikenai sanksi administratif.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. peringatan tertulis;
  - b. tidak diberikan pelayanan;
  - c. pembekuan kegiatan usaha;
  - d. pencabutan Perizinan Berusaha; dan/atau
  - e. denda administrasi.

- (3) Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan berdasarkan tingkat kesalahan yang ditemukan pada kegiatan pengawasan.

#### Pasal 221

Pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 220 dilaksanakan secara langsung atau bertahap.

#### Pasal 222

- (1) Pengenaan sanksi administratif secara langsung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 221 dilakukan jika pelanggaran tersebut dapat membahayakan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.
- (2) Pengenaan sanksi administratif secara langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pembekuan dan/atau pencabutan Perizinan Berusaha.

#### Pasal 223

- (1) Sanksi peringatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 220 ayat (2) huruf a terdiri atas peringatan pertama sampai dengan peringatan ketiga dengan jangka waktu tertentu.
- (2) Sanksi pembekuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 220 ayat (2) huruf c dikenai dengan jangka waktu tertentu.
- (3) Dalam hal Setiap Orang tidak melaksanakan kewajibannya sesuai jangka waktu pembekuan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai sanksi pencabutan Perizinan Berusaha.

#### Pasal 224

Besaran denda administrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 220 ayat (2) huruf e yang sudah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan dinyatakan tetap berlaku.

## BAB IX KONSESI

### Pasal 225

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa Kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan diselenggarakan berdasarkan perjanjian konsesi atau kerjasama bentuk lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### Pasal 226

- (1) Perjanjian konsesi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 225 berakhir sesuai dengan batas jangka waktu yang ditetapkan dalam perjanjian Konsesi dan dapat diperpanjang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Dalam hal masa konsesi telah berakhir, lahan dan fasilitas Pelabuhan hasil konsesi beralih atau diserahkan kepada penyelenggara Pelabuhan.
- (3) Pengaturan kembali penggunaan dan pemanfaatan lahan dan fasilitas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai perjanjian Konsesi diatur dengan Peraturan Menteri.

## BAB X EVALUASI

Pasal 227

- (1) Pemerintah melakukan evaluasi atas pelaksanaan Peraturan Pemerintah ini dengan memperhatikan perkembangan dan peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha dalam rangka percepatan cipta kerja.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Menteri, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangan masing-masing yang dikoordinasikan oleh menteri yang mengoordinasikan urusan pemerintahan di bidang perekonomian.

BAB XI

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 228

Ketentuan pelaksanaan Peraturan Pemerintah ini tidak berlaku bagi pelaku usaha atau pihak yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha sebelum Peraturan Pemerintah ini berlaku, kecuali ketentuan tersebut lebih menguntungkan bagi pemegang Perizinan Berusaha.

Pasal 229

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, Perizinan Berusaha yang sudah terbit masih tetap berlaku sampai dengan berakhirnya Perizinan Berusaha tersebut.

BAB XII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 230

Perizinan Berusaha di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Perizinan Berusaha berbasis Risiko dan Tata Cara Pengawasan.

Pasal 231

Dalam hal Peraturan Pemerintah ini memberikan pilihan tidak mengatur, tidak lengkap, atau tidak jelas, dan/atau adanya stagnasi Pemerintahan, Menteri dapat melakukan diskresi untuk mengatasi persoalan konkret dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan terkait.

Pasal 232

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan dari Peraturan Pemerintah yang telah diubah dengan Peraturan Pemerintah ini dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Pemerintah ini.

Pasal 233

- (1) Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku,
  - a. Pasal 7, Pasal 8, Pasal 39, Pasal 40 ayat (1), Pasal 41, Pasal 42, Pasal 43 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 79, Pasal 80, Pasal 82, Pasal 83, Pasal 84, Pasal 85, Pasal 86, Pasal 87, Pasal 89, Pasal 90, Pasal 92, Pasal 93, Pasal 94, Pasal 95, Pasal 97, Pasal 99, Pasal 100, Pasal 101, Pasal 102, Pasal 103, Pasal 104, Pasal 105, Pasal 106, Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 111, Pasal 112, Pasal 113, Pasal 114, Pasal 116, Pasal 117, Pasal 119, Pasal 121, Pasal 122, Pasal 123, Pasal 124, Pasal 125, Pasal 126, Pasal 127, Pasal 128, Pasal 129, Pasal 130, Pasal 131, Pasal 132, Pasal 133, Pasal 135, Pasal 136, Pasal 128, Pasal 139, Pasal 140, Pasal 141, Pasal 143, Pasal 144, Pasal 145, Pasal 146, Pasal 147, Pasal 148, Pasal 149, Pasal 150, Pasal 151, Pasal 152, Pasal 153, Pasal 154, Pasal 155, Pasal 157, Pasal 158, Pasal 160, Pasal 161, Pasal 162, Pasal 163, Pasal 164, Pasal 165 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26,

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);

- b. Pasal 42, Pasal 44, Pasal 69, Pasal 71, Pasal 73, Pasal 75, Pasal 80, Pasal 81, Pasal 82, Pasal 83, Pasal 84, Pasal 85, Pasal 87, Pasal 90, Pasal 91, Pasal 92, Pasal 94, Pasal 95, Pasal 96, Pasal 98, Pasal 103, Pasal 111, Pasal 117, Pasal 118, Pasal 119, Pasal 120, Pasal 121, Pasal 122, Pasal 123, Pasal 127, Pasal 128, Pasal 131, Pasal 132, Pasal 134, Pasal 136, Pasal 137, Pasal 141, Pasal 142, Pasal 143, dan Pasal 144 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
- c. Pasal 2, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 8, Pasal 10, Pasal 12, Pasal 18, Pasal 19, Pasal 20, Pasal 23, Pasal 24, Pasal 26, Pasal 29, Pasal 30, Pasal 34, Pasal 35, Pasal 41, Pasal 44, Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, Pasal 59, Pasal 60, Pasal 71, Pasal 75, Pasal 90, Pasal 94, Pasal 95, Pasal 96, Pasal 97, Pasal 99, Pasal 102, Pasal 103, Pasal 104, Pasal 106, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 114, Pasal 115, Pasal 116, Pasal 120, Pasal 121,

Pasal 123, Pasal 125, Pasal 126 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227 ); dan

- d. Pasal 6 ayat (4), Pasal 99, Pasal 100, Pasal 103, Pasal 105, Pasal 106, Pasal 119, Pasal 120, Pasal 121, Pasal 122, Pasal 126, Pasal 127, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093),

dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

- (2) Terhadap pasal yang dicabut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang menjadi acuan pada:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);

- b. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151), Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun

2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);

- c. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227);
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);

pengacuannya menyesuaikan dengan pasal dan ayat dalam Peraturan Pemerintah ini.

#### Pasal 234

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal

PRESIDEN REPUBLIK  
INDONESIA,

JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA

YASONNA H LAOLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN ... NOMOR ...

RANCANGAN  
PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR ... TAHUN ...  
TENTANG  
PENYELENGGARAAN BIDANG PELAYARAN

I. UMUM

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia dengan garis pantai terpanjang dan letak geografis yang sangat penting dari segi politis dan ekonomi memberikan tanggung jawab yang besar dalam hal pembinaan wilayah khususnya di bidang pelayaran.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja merupakan upaya Pemerintah Pusat untuk menciptakan dan memperluas lapangan kerja dalam rangka penurunan jumlah pengangguran dan menampung pekerja baru serta mendorong pengembangan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian nasional yang akan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Kebijakan dan langkah-langkah strategis Cipta Kerja memerlukan keterlibatan semua pihak yang terkait terutama dari bidang pelayaran dengan tujuan untuk menciptakan lapangan kerja yang seluas-luasnya bagi rakyat Indonesia secara merata di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka memenuhi hak atas penghidupan yang layak.

Untuk mendukung kebijakan Cipta Kerja tersebut perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia

seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi.

Pengaturan mengenai angkutan di perairan, kepelabuhanan, perkapalan, kenavigasian, kesyahbandaran, serta manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang merupakan beberapa unsur yang berperan penting dan strategis dalam penyelenggaraan pelayaran dan perekonomian nasional perlu ditata kembali untuk mempermudah perizinan berusaha dan membuka peluang berusaha bagi pengembangan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah, dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Berdasarkan hal tersebut di atas perlu ditetapkan Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan bidang Pelayaran.

## II. PASAL DEMI PASAL

### Pasal 1

Cukup jelas.

### Pasal 2

#### Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “dikuasai oleh negara” adalah bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan pelayaran yang perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.

#### Ayat (2)

Cukup jelas.

#### Ayat (3)

Cukup jelas.

#### Ayat (4)

Cukup jelas.

#### Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Pasal ini berasal dari Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Ayat (1)

Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan usaha serta pelayanan kepada pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan laut.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 5

Pasal ini berasal dari Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah

diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

#### Pasal 6

Pasal ini berasal dari Pasal 39, Pasal 41, dan Pasal 43 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Pelaksana kegiatan angkutan laut asing merupakan perusahaan angkutan laut asing yang mengangkut muatan impor bahan baku dan/atau peralatan produksi untuk menunjang usaha pokok tertentu dari pelaksana kegiatan angkutan laut khusus.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Pasal 7

Pasal ini berasal dari Pasal 40 ayat (2) dan ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Ayat (1)

Kewajiban melaporkan kepada Menteri mencakup rencana dan realisasi kegiatan dan penggunaan Kapal angkutan laut khusus.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Usaha Jasa Terkait dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk menyelenggarakan kegiatan Usaha Jasa Terkait dengan angkutan di perairan, yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia, kecuali untuk usaha bongkar muat barang dan jasa pengurusan transportasi.

Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk menyelenggarakan kegiatan Usaha Jasa Terkait dengan

angkutan di perairan, Usaha Jasa Terkait dengan angkutan di perairan dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang seluruh sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia, kecuali untuk usaha jasa pengurusan transportasi, serta usaha perawatan dan perbaikan Kapal.

Penyelenggaraan kegiatan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan seperti:

- a. depo peti kemas;
- b. keagenan Kapal;
- c. pengelolaan Kapal (*ship management*);
- d. *stevedoring*; dan
- e. keagenan awak Kapal (*ship manning agency*) dapat dilakukan oleh:
- f. perusahaan angkutan laut asing;
- g. badan hukum asing; atau
- h. warga negara asing

yang bekerjasama dengan perusahaan angkutan laut nasional dalam bentuk usaha patungan (*joint venture*) dimana mayoritas sahamnya dimiliki oleh perusahaan angkutan laut nasional.

#### Pasal 10

Pasal ini berasal dari Pasal 80 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

##### Ayat (1)

Kegiatan usaha bongkar muat meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

##### Ayat (2)

Cukup jelas.

##### Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Penyelenggara Pelabuhan merupakan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Yang dimaksud dengan “bekerja sama” adalah kerja sama yang di tuangkan dalam perjanjian kerja sama dengan memuat antara lain standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan, penyediaan sarana dan prasarana bongkar muat, dan kontribusi badan usaha terhadap Badan Usaha Pelabuhan.

Badan Usaha Pelabuhan yang dapat melakukan kegiatan bongkar muat adalah Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Konsesi.

Pasal 11

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Kegiatan bongkar muat barang curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa yang dilakukan dengan menggunakan pipa milik atau dikuasai oleh perusahaan angkutan laut nasional.

Huruf d

Kegiatan bongkar muat barang curah kering yang di bongkar atau di muat melalui *conveyor* atau sejenisnya yang dilakukan dengan menggunakan *conveyor* milik atau dikuasai oleh perusahaan angkutan laut nasional.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 12

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pengelolaan penyimpanan” adalah kegiatan penyimpanan barang yang dilakukan di gudang tertutup maupun gudang terbuka (lapangan penumpukan) untuk menunjang kegiatan usahanya.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Yang dimaksud dengan “dokumen angkutan” antara lain *bill of lading*, *airway bill*, dokumen kepabeanan, kekarantinaan, surat jalan, dan dokumen angkutan barang.

Huruf j

pengurusan penyelesaian dokumen antara lain dokumen pengiriman barang domestik atau antarwilayah dalam

negeri dan/atau dari dan ke luar negeri termasuk dokumen kepabeanan.

Huruf k

Cukup jelas.

Huruf l

Cukup jelas.

Huruf m

Cukup jelas.

Huruf n

Cukup jelas.

Huruf o

Cukup jelas.

Huruf p

Cukup jelas.

Huruf q

Cukup jelas.

Huruf r

Cukup jelas.

Huruf s

Cukup jelas.

Huruf t

Cukup jelas.

Huruf u

Cukup jelas.

Huruf v

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Cukup jelas.

Pasal 26

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “*stuffing* peti kemas” adalah pekerjaan memuat barang dari tempat yang ditentukan ke dalam peti kemas.

Yang dimaksud dengan “*stripping* peti kemas” adalah pekerjaan membongkar barang dari dalam peti kemas sampai dengan menyusun di tempat yang ditentukan.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Kegiatan usaha pengelolaan Kapal (*Ship Management*) meliputi perawatan, persiapan *docking*, penyediaan suku cadang, perbekalan, pengawakan, asuransi, dan sertifikasi kelaiklautan Kapal.

Pasal 36

Cukup jelas.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Cukup jelas.

Pasal 39

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Pemeriksaan gambar rencana pengedokan Kapal antara lain rencana pengedokan, gambar rencana garis, gambar rencana umum (*general arrangement*), peralatan Keselamatan Kapal (*safety and fire control plan*) gambar rencana konstruksi dan permesinan (*profile constructions and machinery*), serta gambar bukaan kulit (*shell expansion*).

Huruf f

Yang dimaksud “barang habis pakai” dikenal dengan *running store*, contohnya tali tambat.

Huruf g

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Cukup jelas.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

Cukup jelas.

Pasal 47

Cukup jelas.

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Cukup jelas.

Pasal 53

Cukup jelas.

Pasal 54

Cukup jelas.

Pasal 55

Cukup jelas.

Pasal 56

Cukup jelas.

Pasal 57

Cukup jelas.

Pasal 58

Cukup jelas.

Pasal 59

Pasal ini berasal dari Pasal 42 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “Jaringan jalan” adalah jalan akses (*access road*) ke terminal.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Keamanan dan ketertiban secara umum di pelabuhan dijamin oleh Otoritas Pelabuhan yang dilakukan secara terpadu dan untuk itu dapat dibentuk satuan pengaman oleh Otoritas Pelabuhan, namun untuk masing-masing terminal menjadi tanggung jawab Badan Usaha Pelabuhan.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah terjadinya sesuatu yang dapat menghambat pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan yang harus segera dilakukan pemulihan dan tidak dapat menunggu pembiayaan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara sehingga diperlukan tindakan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan atau pengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri seizin Otoritas Pelabuhan.

Ayat (5)

Cukup jelas.

#### Pasal 60

Pasal ini berasal dari Pasal 44 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “kondisi tertentu” antara lain anggaran pemerintah pada tahun anggaran berjalan tidak tersedia untuk pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan.

Yang dimaksud dengan “Kerja sama bentuk lainnya” berupa kerjasama pemanfaatan, persewaan, kontrak manajemen dan kerja sama operasi.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 61

Pasal ini berasal dari Pasal 69 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Badan Usaha Pelabuhan yang melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang pada terminal *multipurpose* dan konvensional wajib melakukan kemitraan dengan badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan dalam rangka pemberdayaan usaha mikro, kecil dan menengah dengan memperhatikan prinsip kesetaraan dan keadilan dalam berusaha.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 62

Cukup jelas.

Pasal 63

Cukup jelas.

Pasal 64

Cukup jelas.

Pasal 65

Cukup jelas.

Pasal 66

Cukup jelas.

Pasal 67

Cukup jelas.

Pasal 68

Cukup jelas.

Pasal 69

Cukup jelas.

Pasal 70

Cukup jelas.

Pasal 71

Cukup jelas.

Pasal 72

Cukup jelas.

Pasal 73

Cukup jelas.

Pasal 74

Cukup jelas.

Pasal 75

Cukup jelas.

Pasal 76

Pasal ini berasal dari Pasal 127 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang

Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009  
tentang Kepelabuhanan.

Pasal 77

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “perubahan data” antara lain  
perubahan penanggungjawab, dan perubahan domisili.

Pasal 78

Cukup jelas.

Pasal 79

Cukup jelas.

Pasal 80

Cukup jelas.

Pasal 81

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “fasilitas lain” antara lain  
peralatan bongkar muat, gudang, akses jalan masuk,  
dan sumber daya manusia yang menangani.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

#### Pasal 82

Cukup jelas.

#### Pasal 83

Cukup jelas.

#### Pasal 84

Pasal ini berasal dari Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pengadaan Kapal” adalah kegiatan memasukkan Kapal dari luar negeri, baik Kapal bekas maupun Kapal baru untuk didaftarkan dalam daftar Kapal Indonesia.

Yang dimaksud dengan “pembangunan Kapal” adalah pembuatan Kapal baru baik di dalam negeri maupun di luar negeri yang langsung berbendera Indonesia.

Yang dimaksud dengan “pengerjaan Kapal” adalah tahapan pekerjaan dan kegiatan pada saat dilakukan perombakan, perbaikan, dan perawatan Kapal.

Yang dimaksud dengan “perlengkapan Kapal” adalah bagian yang termasuk dalam perlengkapan navigasi, alat penolong, penemu (*smoke detector*), dan pemadam kebakaran, radio dan elektronika Kapal, dan peta-peta serta publikasi nautika, serta perlengkapan pengamatan meteorologi untuk Kapal dengan ukuran dan daerah pelayaran tertentu.

Yang dimaksud dengan “ketentuan standar internasional” adalah berpedoman pada antara lain *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention*, 1974.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

#### Pasal 85

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “pengerjaan Kapal” adalah tahapan pekerjaan dan kegiatan pada saat dilakukan perombakan, perbaikan, dan perawatan Kapal.

Yang dimaksud dengan “perombakan Kapal” adalah perombakan konstruksi dan memerlukan pengesahan gambar dan perhitungan konstruksi karena mengubah fungsi, stabilitas, struktur, dan dimensi Kapal.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Ayat (9)

Cukup jelas.

Ayat (10)

Cukup jelas.

Ayat (11)

Cukup jelas.

Pasal 86

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “pengerjaan Kapal” adalah tahapan pekerjaan dan kegiatan pada saat dilakukan perombakan, perbaikan, dan perawatan Kapal.

Yang dimaksud dengan “perombakan Kapal” adalah perombakan konstruksi dan memerlukan pengesahan gambar dan perhitungan konstruksi karena mengubah fungsi, stabilitas, struktur, dan dimensi Kapal.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Ayat (9)

Yang dimaksud dengan “jenis dan ukuran panjang tertentu” adalah Kapal penumpang semua ukuran dan Kapal barang ukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih.

Ayat (10)

Cukup jelas.

#### Pasal 87

Pasal ini berasal dari Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “pemuatan” adalah segala hal yang berkaitan dengan aspek pemuatan Kapal, termasuk di dalamnya garis muat Kapal yang dibuktikan dengan sertifikat dan petunjuk pemuatan yang wajib disahkan

oleh pejabat berwenang seperti petunjuk pengikatan muatan, informasi fasilitas, dan kegiatan pemuatan yang memenuhi aspek keselamatan yang dibuktikan dengan keterangan terkait seperti perhitungan stabilitas deklarasi barang berbahaya, daftar muatan (*cargo manifest*).

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Yang dimaksud dengan “Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal” adalah satu kesatuan sistem dan prosedur serta mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan Kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan, dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan dan mempertahankan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap standar keselamatan dan pencegahan pencemaran yang dipersyaratkan dalam ketentuan internasional yang terkait dengan manajemen keselamatan Kapal dan pencegahan pencemaran.

Huruf h

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Sertifikat keselamatan Kapal penumpang mencakup aspek keselamatan Kapal dan aspek keselamatan radio.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 88

Pasal ini berasal dari Pasal 8 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Huruf a

Yang dimaksud dengan “daerah pelayaran semua lautan” adalah pelayaran untuk semua laut di dunia.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “Daerah Pelayaran Perairan Indonesia” adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “daerah pelayaran lokal” adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 750 (tujuh ratus lima puluh) mil laut dari suatu pelabuhan tujuan. Jarak ini diukur antara titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh yang lazim.

Jika pelabuhan tujuan dimaksud terletak pada sungai atau perairan wajib pandu, maka jarak itu diukur dari atau sampai awak pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “daerah pelayaran terbatas” adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 100 (seratus) mil laut dari suatu pelabuhan tujuan. Jarak ini diukur antara titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh yang lazim.

Jika pelabuhan tujuan dimaksud terletak pada sungai atau perairan wajib pandu, maka jarak itu diukur dari atau sampai awak pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “daerah pelayaran pelabuhan” adalah perairan di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “daerah pelayaran perairan sungai dan danau” meliputi sungai, danau, waduk, kanal, terusan, dan rawa.

Pasal 89

Pasal ini berasal dari Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pengukuran” untuk menentukan ukuran dan tonase Kapal yang dipergunakan untuk menerbitkan surat ukur atau surat-surat yang diperlukan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Pengukuran dilakukan untuk menentukan ukuran dan tonase Kapal yang dipergunakan untuk menerbitkan surat ukur atau surat-surat yang diperlukan.

Kapal yang tidak digunakan untuk berlayar dapat berupa restoran terapung, tangki penyimpanan minyak di laut, dan tempat pengisian bahan bakar minyak terapung.

Pasal 90

Cukup jelas.

Pasal 91

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “perubahan data dalam surat ukur” adalah perubahan data Kapal antara lain panjang, lebar, tinggi, tonnase kotor (*gross tonnage*), dan tonnase bersih (NT).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 92

Cukup jelas.

Pasal 93

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “Kapal milik badan hukum Indonesia” adalah Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki:

- a. perusahaan angkutan laut nasional yang seluruh sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia untuk kegiatan niaga;
- b. badan hukum Indonesia yang seluruh sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia untuk kegiatan non-niaga antara lain kegiatan sosial, pariwisata, olahraga.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan "*grosse* akta pendaftaran Kapal" adalah salinan resmi dari minuta (asli dari akta pendaftaran). Bukti hak milik atas Kapal merupakan dokumen kepemilikan yang disampaikan oleh pemilik Kapal pada saat mendaftarkan Kapal nya antara lain:

- a. bagi Kapal bangunan baru, yaitu:
  - 1) kontrak pembangunan Kapal;
  - 2) berita acara serah terima Kapal; dan
  - 3) surat keterangan galangan.
- b. bagi Kapal yang pernah didaftar di negara lain, yaitu:
  - 1) *bill of sale*; dan
  - 2) *protocol of delivery and acceptance*.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 94

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "daftar harian" adalah berkas minuta akta pendaftaran beserta semua dokumen yang dipersyaratkan untuk pendaftaran Kapal.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "daftar induk" adalah ringkasan dari akta pendaftaran yang memuat hal-hal penting

Huruf c

Yang dimaksud dengan "daftar pusat" adalah daftar Kapal-Kapal yang telah terdaftar di Indonesia, yang disusun berdasarkan daftar induk yang diterima dari seluruh tempat pendaftaran Kapal.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “terbuka untuk umum” adalah semua pihak dapat mengajukan permintaan untuk memperoleh informasi tentang Kapal terdaftar yang tercatat dalam daftar induk.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 95

Pasal ini berasal dari Pasal 20 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Pasal 96

Pasal ini berasal dari Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Pasal 97

Cukup jelas.

Pasal 98

Contoh tanda pendaftaran:

2008 Pst No.49991L

2008 : Tahun pendaftaran Kapal

Pst : Kode pengukuran dari tempat Kapal didaftar

No. : Nomor

4999 : Nomor akta pendaftaran Kapal

L : Kode kategori Kapal (L kode kategori untuk Kapal laut, N kode kategori untuk Kapal nelayan, P kode kategori untuk Kapal pedalaman yaitu Kapal yang berlayar disungai dan danau).

Pasal 99

Pasal ini berasal dari Pasal 30 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Penerbitan akta peralihan hak milik atas Kapal terdaftar dicatat dalam daftar Induk.

#### Pasal 100

Pasal ini berasal dari Pasal 35 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

##### Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “Roya” adalah pencoretan hipotek atas Kapal yang tidak lagi diperlukan sebagai jaminan kredit.

##### Ayat (2)

Cukup jelas.

##### Ayat (3)

Cukup jelas.

#### Pasal 101

Pasal ini berasal dari Pasal 41 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

#### Pasal 102

Pasal ini berasal dari Pasal 44 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

#### Pasal 103

Cukup jelas.

#### Pasal 104

##### Ayat (1)

Cukup jelas.

##### Ayat (2)

Cukup jelas.

##### Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “kondisi tertentu” adalah antara lain:

- a. bencana alam;
- b. bencana non alam;
- c. bencana sosial; dan/atau
- d. pembatasan akses oleh otoritas setempat dimana Kapal berada.

Pasal 105

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pemeriksaan pertama” adalah pemeriksaan yang wajib dikenakan terhadap Kapal baru dan Kapal Asing yang diakui menjadi Kapal berbendera Indonesia dan dilakukan atas galangan atau dok (dilimbungkan).

Dalam hal Kapal asing dikelaskan pada badan klasifikasi yang diakui dan ditunjuk oleh Pemerintah Pusat, kewajiban melimbungkan Kapal dapat dipertimbangkan sampai dengan jadwal pelimbungan berikutnya.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pemeriksaan tahunan” adalah pemeriksaan yang dilakukan terhadap Kapal setiap 12 (dua belas) bulan sekali.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pemeriksaan pembaharuan” adalah pemeriksaan yang wajib dikenakan terhadap Kapal setiap 5 (lima) tahun sekali.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “pemeriksaan antara” adalah pemeriksaan yang dilakukan bagi Kapal dalam jangka waktu antara pemeriksaan tahunan dan pemeriksaan pembaharuan.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “pemeriksaan di luar jadwal atau tambahan” adalah pemeriksaan yang dilakukan selain dari pemeriksaan pertama, pemeriksaan tahunan, pemeriksaan pembaharuan, dan pemeriksaan antara.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 106

Ayat (1)

Dalam hal Kapal yang telah memenuhi persyaratan, Kapal diberikan sertifikat sementara sambil menunggu diterbitkannya sertifikat tetap.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 107

Cukup jelas.

Pasal 108

Ayat (1)

Dalam hal Kapal yang telah memenuhi persyaratan, Kapal diberikan sertifikat sementara sambil menunggu diterbitkannya sertifikat tetap.

Ayat (2)

Huruf a

bahan (*material*) terdiri atas:

1. baja
  - a. *high tensile steel*;
  - b. *bulb plate*;
  - c. *unequal angle*;
2. aluminium
  - a. *marine plate*;
  - b. *profile*;
3. *stainless steel*
  - a. *marine plate*;
  - b. *profile*;
4. *pipe*
  - a. *aluminium pipe*;
  - b. *aluminium pipe fittings*;
  - c. *stainless steel pipe*;
  - d. *stainless steel pipe fittings*.

Huruf b

Peralatan terdiri atas:

1. pompa;
2. kompressor;
3. *purifier*;
4. *boiler*;
5. *anchor*;
6. *anchor chain*;
7. *hydraulic power pack*;
8. *oil water separator*;

9. *sewage treatment*;
10. *valve*.

Huruf c

permesinan (*machinery*) terdiri atas:

1. mesin induk/*main engine*;
2. *genset*;
3. *gear box*.

Huruf d

propulsi (*propulsion*) terdiri atas:

1. *propeller*;
2. *shaft*;
3. *stern tube*;
4. *steering gear*.

Huruf e

Sistem akomodasi (*accomodation system*) terdiri atas:

1. *lining*;
2. pintu kedap;
3. jendela;
4. *ceiling*;
5. *heat insulation*.

Huruf f

Peralatan geladak (*deck machinery*) terdiri atas:

1. *windlass*;
2. *capstan*;
3. *deck crane*;
4. *davits*;
5. *air conditioner unit*.

Huruf g

peralatan bongkar muat (*cargo handling*) terdiri atas:

1. *dry bulk*;
2. *liquid*;
3. *gas*;
4. *container*;
5. *general cargo*.

Huruf h

peralatan keselamatan (*safety equipment*) terdiri atas:

1. *life buoy*;
2. *fi-fi system*;
3. *life boat*;
4. *life raft*;
5. *life jacket*.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “ketentuan internasional” antara lain, SOLAS 1974 beserta perubahannya dan MARPOL, *ballast water management convention*, dan *anti-fouling system convention*.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “pengujian pertama” adalah pengujian yang dilakukan terhadap alat keselamatan Pelayaran sebelum dipasarkan oleh pabrikan di Indonesia untuk memastikan kesesuaian tipe alat keselamatan Pelayaran.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “pengujian berkala” adalah pengujian yang dilakukan untuk memastikan bahwa alat keselamatan Pelayaran masih sesuai dengan parameter yang digunakan pada sertifikat pengujian pertama dan pemutakhiran dokumen tertentu yang menjadi persyaratan pengujian pertama.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “pemeriksaan tahunan” adalah pemeriksaan yang dilakukan terhadap alat keselamatan Pelayaran yang telah dilakukan pengujian pertama atau pengujian berkala namun tetap diperlukan inspeksi setelah dilaksanakan pemasangan di atas Kapal dan/atau pada periode tertentu untuk memastikan alat tersebut masih berfungsi dengan baik.

Pasal 109

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “disesuaikan berdasarkan ketentuan standar internasional” adalah ketentuan internasional antara lain *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, 1974* beserta peraturan pelaksanaannya.

Pasal 110

Cukup jelas.

Pasal 111

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “Kapal dilimbungkan” adalah Kapal dilakukan perawatan menyeluruh sehingga seluruh bagian bawah badan Kapal termasuk lunas atau dasar kondisi Kapal terlihat dengan jelas untuk pemeriksaan kesempurnaan kondisi Kapal di bawah garis air.

Pelimbungan di luar jadwal juga diperlukan untuk pemeriksaan bagian Kapal di bawah garis air sebagai akibat kecelakaan yang terjadi.

#### Pasal 112

##### Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “ukuran tertentu” adalah ukuran panjang Kapal, besar tonase kotor dan besar daya mesin yang didasarkan atas pertimbangan bahwa Kapal memerlukan jasa badan klasifikasi dalam rangka pemenuhan persyaratan keselamatannya.

##### Ayat (2)

Cukup jelas.

##### Ayat (3)

Cukup jelas.

##### Ayat (4)

Cukup jelas.

##### Ayat (5)

Cukup jelas.

#### Pasal 113

##### Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Yang dimaksud dengan “sumber tenaga yang sesuai” adalah tenaga listrik, mekanik, atau manusia.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Pasal 114

Cukup jelas.

Pasal 115

Cukup jelas.

Pasal 116

Cukup jelas.

Pasal 117

Pasal ini berasal dari Pasal 94 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “persyaratan kelaikan peti kemas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan” adalah persyaratan kelaikan peti kemas yang diatur dalam Konvensi Internasional Keselamatan Kelaikan Peti kemas (*Convention on Safe Containers/CSC*) Tahun 1972 beserta amandemennya yang diratifikasi dengan Keputusan Presiden Nomor 33 Tahun 1989 tentang Pengesahan *International Convention For Safe Containers (CSC)*.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “peti kemas baru” adalah peti kemas yang sedang atau baru diproduksi dan belum pernah digunakan sebagai alat angkut di Kapal;

Yang dimaksud dengan “peti kemas lama” adalah peti kemas yang telah dipergunakan dan telah mendapatkan persetujuan kelaikan peti kemas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 118

Cukup jelas.

Pasal 119

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Yang dimaksud dengan “*shipper*” adalah pengirim barang atau kuasanya.

Ayat (6)

Yang dimaksud dengan “pihak ketiga” adalah badan hukum Indonesia atau Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan Perizinan Berusaha penentuan berat kotor peti kemas terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*).

Ayat (7)

Pelaksanaan penentuan Berat Kotor Peti Kemas Terverifikasi (*Verified Gross Mass/VGM*) menjadi tanggung jawab *shipper* termasuk biaya yang timbul.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Ayat (9)

Cukup jelas.

Pasal 120

Ayat (1)

Pemeliharaan peti kemas lama merupakan tanggung jawab pemilik peti kemas.

Pemeliharaan peti kemas dilakukan melalui:

- a. program pemeriksaan berkelanjutan yang disetujui (*Approved Continuous Examination Programme/ACEP*); atau
- b. skema pemeriksaan berkala (*Periodic Examination Scheme/PES*).
- c. skema pemeriksaan sewaktu-waktu berdasarkan standar internasional (*Institute of International Container Lessors/IICL*); atau
- d. skema pemeriksaan berdasarkan standar ISO terkait dengan peti kemas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 121

Cukup jelas.

Pasal 122

Cukup jelas.

Pasal 123

Ayat (1)

Yang dimaksud “petugas pengawas pemasangan plat persetujuan kelaikan peti kemas (*CSC Safety approval plates*)” adalah petugas dari instansi Pemerintah yang memiliki tugas dan fungsi keselamatan pelayaran dan secara fungsional melaksanakan pengawasan terhadap penggunaan peti kemas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 124

Cukup jelas.

Pasal 125

Cukup jelas.

Pasal 126

Cukup jelas.

Pasal 127

Cukup jelas.

Pasal 128

Cukup jelas.

Pasal 129

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Dalam hal pemerintah belum menetapkan hasil penilaian resiko (*risk assessment*), maka pembebasan pemenuhan manajemen air balas tetap diberikan.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 130

Cukup jelas.

Pasal 131

Cukup jelas.

Pasal 132

Ayat (1)

Ketentuan kewajiban penggunaan bahan bakar dengan kandungan sulfur maksimal 0,5 % m/m (nol koma lima persen *mass by mass*) dikecualikan bagi Kapal berbendera Indonesia yang hanya berlayar di Perairan Indonesia sepanjang belum tersedianya bahan bakar di pelabuhan yang disinggahi.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 133

Cukup jelas.

Pasal 134

Pasal ini berasal dari Pasal 121 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Pasal 135

Cukup jelas.

Pasal 136

Cukup jelas.

Pasal 137

Cukup jelas.

Pasal 138

Cukup jelas.

Pasal 139

Cukup jelas.

Pasal 140

Cukup jelas.

Pasal 141

Cukup jelas.

Pasal 142

Pasal ini berasal dari Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Ayat (1)

Penyelenggaraan Alur-Pelayaran dilakukan untuk:

- a. ketertiban lalu lintas Kapal;
- b. memonitor pergerakan Kapal;
- c. mengarahkan pergerakan Kapal; dan
- d. pelaksanaan hak lintas damai Kapal Asing.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “dapat diikutsertakan” adalah terjadinya sesuatu yang dapat mengganggu Keselamatan dan Keamanan Pelayaran yang harus segera dilakukan pemulihan

dan tidak dapat menunggu pembiayaan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Pasal 143

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “daerah lainnya” antara lain daerah *Ship to Ship Transfer (STS)*, *Traffic Separation Scheme (TSS)*, dan *Anchorage Area*.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Pasal 144

Cukup jelas.

Pasal 145

Cukup jelas.

Pasal 146

Cukup jelas.

Pasal 147

Cukup jelas.

Pasal 148

Cukup jelas.

Pasal 149

Cukup jelas.

Pasal 150

Pasal ini berasal dari Pasal 119 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Ayat (1)

Asuransi dapat dilakukan dilakukan oleh perusahaan asuransi atau lembaga keuangan penjamin yang diakui oleh Pemerintah seperti *Protection and Idemnity Club* (P&I Club).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Yang dimaksud dengan “Kapal perang” adalah Kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 151

Pasal ini berasal dari Pasal 120 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “pemilik Kapal” adalah orang atau badan hukum yang namanya terdaftar sebagai pemilik Kapal dalam daftar Kapal yang resmi sebelum menjadi Kerangka Kapal.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Penetapan tingkat gangguan Kerangka Kapal terhadap keselamatan berlayar didasarkan kepada kepentingan operasional Pelayaran dan pengembangan wilayah.

Pasal 152

Cukup jelas.

Pasal 153

Cukup jelas.

Pasal 154

Pasal ini berasal dari Pasal 121 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Pasal 155

Pasal ini berasal dari Pasal 121 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Pasal 156

Pasal ini berasal dari Pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Yang dimaksud dengan “lalai melaksanakan penyingkiran kerangka Kapal nya sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan Kapal” yaitu tidak melaksanakan kewajiban berupa:

- a. melaporkan segera kerangka Kapal nya yang berada di Perairan Indonesia; dan
- b. pemasangan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran pada lokasi Kerangka Kapal.

Pasal 157

Cukup jelas.

Pasal 158

Pasal ini berasal dari Pasal 126 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Pelaksanaan kegiatan *Salvage* memperhatikan pula kelestarian lingkungan. Penggunaan tenaga kerja asing dan Kapal kerja berbendera asing dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 159

Cukup jelas.

Pasal 160

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 161

Pasal ini berasal dari Pasal 127 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.

Pasal 162

Cukup jelas.

Pasal 163

Cukup jelas.

Pasal 164

Cukup jelas.

Pasal 165

Cukup jelas.

Pasal 166

Cukup jelas.

Pasal 167

Cukup jelas.

Pasal 168

Cukup jelas.

Pasal 169

Cukup jelas.

Pasal 170

Cukup jelas.

Pasal 171

Cukup jelas.

Pasal 172

Cukup jelas.

Pasal 173

Cukup jelas.

Pasal 174

Cukup jelas.

Pasal 175

Cukup jelas.

Pasal 176

Cukup jelas.

Pasal 177

Cukup jelas.

Pasal 178

Cukup jelas.

Pasal 179

Cukup jelas.

Pasal 180

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Yang dimaksud dengan “*training*” adalah proses melatih petugas dan personil organisasi terhadap tugas dan tanggung jawab keamanan yang ditetapkan untuk memastikan kecukupan pengetahuan mereka.

Yang dimaksud dengan “*drill*” adalah proses melatih petugas dan personil organisasi terhadap tugas dan tanggung jawab keamanan yang ditetapkan untuk memastikan kecukupan keterampilan mereka.

Yang dimaksud dengan “*exercise*” adalah latihan simulasi menghadapi ancaman atau insiden keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dengan melibatkan penanggung jawab keamanan terkait untuk menguji koordinasi, respon, ketersediaan, dan kemampuan

sumber daya atau dampak kondisi keamanan terhadap organisasi.

Huruf j

Cukup jelas.

Huruf k

Cukup jelas.

Huruf l

Cukup jelas.

Huruf m

Cukup jelas.

Huruf n

Cukup jelas.

Huruf o

Cukup jelas.

Huruf p

Cukup jelas.

Huruf q

Cukup jelas.

Huruf r

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 181

Cukup jelas.

Pasal 182

Cukup jelas.

Pasal 183

Cukup jelas.

Pasal 184

Cukup jelas.

Pasal 185

Cukup jelas.

Pasal 186

Cukup jelas.

Pasal 187

Cukup jelas.

Pasal 188

Cukup jelas.

Pasal 189

Cukup jelas.

Pasal 190

Cukup jelas.

Pasal 191

Cukup jelas.

Pasal 192

Cukup jelas.

Pasal 193

Cukup jelas.

Pasal 194

Cukup jelas.

Pasal 195

Cukup jelas.

Pasal 196

Cukup jelas.

Pasal 197

Cukup jelas.

Pasal 198

Cukup jelas.

Pasal 199

Cukup jelas.

Pasal 200

Yang dimaksud dengan "kondisi tertentu" antara lain:

- a. bencana alam;
- b. bencana non-alam; dan/atau
- c. bencana sosial.

Pasal 201

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "IMO GISIS (*Global Integrated Shipping Information System*)" adalah suatu sistem yang memuat informasi perkapalan yang terintegrasi.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 202

Cukup jelas.

Pasal 203

Cukup jelas.

Pasal 204

Cukup jelas.

Pasal 205

Cukup jelas.

Pasal 206

Cukup jelas.

Pasal 207

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Alasan belum diterbitkannya SoCPF misalnya karena persyaratan belum lengkap.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 208

Cukup jelas.

Pasal 209

Cukup jelas.

Pasal 210

Cukup jelas.

Pasal 211

Cukup jelas.

Pasal 212

Cukup jelas.

Pasal 213

Cukup jelas.

Pasal 214

Cukup jelas.

Pasal 215

Cukup jelas.

Pasal 216

Cukup jelas.

Pasal 217

Cukup jelas.

Pasal 218

Cukup jelas.

Pasal 219

Cukup jelas.

Pasal 220

Cukup jelas.

Pasal 221

Cukup jelas.

Pasal 222

Cukup jelas.

Pasal 223

Cukup jelas.

Pasal 224

Cukup jelas.

Pasal 225

Cukup jelas.

Pasal 226

Cukup jelas.

Pasal 227

Cukup jelas.

Pasal 228

Cukup jelas.

Pasal 229

Cukup jelas.

Pasal 230

Cukup jelas.

Pasal 231

Cukup jelas.

Pasal 232

Cukup jelas.

Pasal 233

Cukup jelas.

Pasal 234

Cukup jelas.