



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM
KOMISI V DPR RI
DENGAN KETUA UMUM INSA, KETUA UMUM APBMI, LAKSDA TNI
(PURN) SOLEMAN B. PONTO, M.H., DAN PROF. DR. CAPT. MUHAMMAD
THAMRIN, MM. (UNIVERSITAS TRISAKTI)**

- Tahun Sidang : 2023-2024
Masa Persidangan : IV
Rapat Ke- : 8
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat Umum (RDPU) Komisi V DPR RI dengan dengan Ketua Umum INSA, Ketua Umum APBMI, Laksda TNI (Purn) Soleman B. Ponto, M.H., dan Prof. Dr. Capt. Muhammad Thamrin, MM. (Universitas Trisakti)
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 3 April 2024
Waktu : Pukul 11.05--12.50 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V) Gedung Nusantara DPR RI - Jakarta
Acara : Masukan terkait Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Ketua Rapat : Lasarus, S.Sos., M.Si (Ketua Komisi V DPR RI/F-PDI Perjuangan)
Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H. (Kepala Bagian Sekretariat Komisi V DPR RI)
Hadir : PIMPINAN
1. Lasarus, S.Sos., M.Si (Ketua Komisi V DPR RI/F-PDI Perjuangan)
2. Ir. Ridwan Bae (Wakil Ketua Komisi V DPR RI/F-PG))

ANGGOTA

**FRAKSI PARTAI DEMOKRASI INDONESIA
PERJUANGAN (F-PDI PERJUANGAN)**

3. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
4. Sri Rahayu

FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)

5. Drs. Hamka B Kady, M.S.

FRAKSI PARTAI GERINDRA (F-GERINDRA)

6. Ir. Sumail Abdullah
7. Sudewo, S.T., M.T.

FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)

-

FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)

8. H. Dedi Wahidi, S.Pd.

FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

9. Dr. H. Irwan, S.IP., M.P.

10. Willem Wendik

11. Drs. Anwar Hafid, M.Si.

FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-PKS)

12. Dr. H. Syahrul Aidi Maazat, Lc., M.A.

FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)

-

FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN
(F-PPP)

13. Dr. H. Muh. Aras, S.Pd., M.M.

- Izin :
1. Ir. Sudjadi (F-PDI Perjuangan)
 2. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H. (F-PDI Perjuangan)
 3. Ir. Effendi Sianipar (F-PDI Perjuangan)
 4. Djenri Alting Keintjem, SH., M.H. (F-PDI Perjuangan)
 5. Cen Sui Lan (F-PG)
 6. Dr. H. Ali Mufhti, S.AG., M.Si.
 7. Muhammad Fauzi, S.E. (F-PG)
 8. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M. (F-Gerindra)
 9. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M. (F-Gerindra)
 10. Drs. H. Soehartono, M.Si. (F-Nasdem)
 11. Drs. Fadoli, M. Ikom. (F-Nasdem)
 12. H. An'im Falachudin Mahrus (F-PKB)
 13. H. Boyman Harun, S.H. (F-PAN)

- Undangan :
1. Carmelita Hartoto (Ketua Umum *Indonesia National Shipowners Association/INSA*).
 2. Suswandi Kristanto (Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia/APBMI).
 3. Laksda TNI (Purn) Soleman B. Ponto, S.T., M.H.
 4. Prof. dr. Capt. Muhammad Thamrin, MM.
 5. Dr. Inosensius Samsul, S.H., M.Hum. (Kepala Badan Keahlian DPR RI).
 6. Aryani Sinduningrum (BKD DPR RI).
 7. Jajaran Pengurus DPP INSA.

8. Jajaran Pengurus DPP APBMI.

h

Jalannya Rapat:

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI./KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik.

Bapak-Ibu sekalian,

Kita mulai rapat kita pada pagi hari ini.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Sebenarnya udah siang ini ya.

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua,

Yang saya hormati teman-teman Komisi V,
Yang saya hormati Ketua Umum *Indonesia National Shipowners Association* atau INSA ya, kemudian
Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia,
Yang terhormat juga Laksamana TNI Purnawirawan ya Soleman B Ponto, Pak ya S.T., M.H.,
Prof. Dr. Capt. H.M. Thamrin, MM., kemudian
Yang terhormat juga dari Kepala Badan Keahlian DPR, Pak Ino,
Bapak-Ibu sekalian yang berbahagia,

Pertama-tama, marilah kita ucapkan puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena berkat dan rahmat-Nya, kita dapat ketemu pada siang hari ini dalam rangka kita memperkuat persiapan revisi Undang-Undang tentang Pelayaran.

Atas izin kita semua rapat pada siang ini saya nyatakan dibuka dan terbuka untuk umum.

**(RAPAT DIBUKA PUKUL 11.05 WIB)
(RAPAT DINYATAKAN TERBUKA UNTUK UMUM)
(KETOK PALU 1 KALI)**

Kami ucapkan terima kasih kepada Bapak-Ibu sekalian, sudah menghadiri undangan kami pada hari ini ya, kami memerlukan masukanterkait dengan kelengkapan draf naskah akademik perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Saudara-Saudara sekalian,
Teman-teman Komisi V yang saya hormati,

Sebelum kita memulai rangkaian RPDU, RDPU ini perlu kami sampaikan informasi bahwa, Komisi V DPR RI telah mengusulkan revisi perubahan kedua Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dalam program legislasi nasional. Jadi,

Bapak-Ibu sekalian,

Ini sudah kita usulkan secara resmi melalui tahapan yang ada di DPR sini dan Komisi V hanya mengusulkan satu Undang-Undang ini saja, Pak ya, makanya kami juga mohon doa restu dari kita semua ya, mudah-mudah kita bisa bekejaran dengan waktu di sisa masa sidang masih ada *nih*, Pak Hamka ya, ini karena waktu kita sangat terbatas sekali.

Ada beberapa isu pokok yang perlu mendapat perhatian dalam revisi Undang-Undang tentang Pelayaran, ini antara lain ya, pertama azas *sabotage*. Perlunya perkuatan komponen pendukung dari azas *sabotage* itu, perkuatan pada pasal-pasal yang dapat meningkatkan kinerja sektor industri pelayaran, kalangan perbankan, asuransi, kepelabuhan, ketenagakerjaan, perdagangan, logistik dan tenaga kerja. Diperlukan pengaturan di tingkat undang-undang untuk memberikan hak angkut oleh armada kapal nasional, pengaturan tentang kepemilikan kapal, dan badan usaha angkutan niaganasional sebagai upaya untuk menghilangkan praktik-praktik manipulasi pengangkutan yang sebenarnya tidak dilakukan oleh perusahaan angkutan dalam negeri, yang memerlukan koordinasi lintas kementerian, antara lain Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perdagangan terkait dengan keharusan pengaturan jasa pengangkutan ekspor-impor CPO misalnya atau mineral, nikel dan batubara, beras, gandum, dan lain-lain.

Yang kedua, terkait penghapusan biaya angkut logistik. Kehadiran logistik bagi masyarakat merupakan sebuah urusan wajib pemerintah yang sampai saat ini masih belum menemukan formula untuk menekan harga barang secara signifikan di sejumlah daerah. Untuk itu diperlukan norma yang mengatur keringanan bagi biaya angkut pelayaran agar biaya angkut dapat lebih bersaing dan murah yang pada akhirnya nanti berimbas kepada rendahnya juga harga-harga kebutuhan pokok.

Kemudian yang ketiga, penjaga laut dan pantai atau *sea and coast guard* saat ini tidak ada kejelasan siapa kelembagaan yang paling berwenang melakukan penjagaan laut dan pantai. Hal ini disebabkan banyak kelembagaan yang masing-masing memiliki kewenangan sendiri-sendiri, sehingga terhadap kapal dapat dilakukan pemeriksaan berulang-ulang oleh beberapa instansi. Untuk itu, diperlukan penguatan pengaturan tentang keberadaan *sea and coast guard* yang sesuai dengan amanat dari sejumlah konvensi di tingkat dunia atau *Internasional Maritime Organization* atau IMO yang telah diratifikasi Indonesia yang menekankan pentingnya peran instansi sipil untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran seperti Konvensi Solas 1974, kemudian juga ada ISDS *code* tahun 2002.

Untuk itu, perlu ada penegasan atau arah politik hukum terkait keberadaan kesatuan penjagaan laut dan pantai, apakah akan tetap diatur dan diperjelas esensinya di dalam Undang-Undang tentang Pelayaran, ataukah akan diintegrasikan dengan kelembagaan lain agar tercipta sinergi dan efisiensi dalam pengawasan penegakan hukum dan menciptakan keamanan di wilayah laut Indonesia.

Terkait dengan poin yang ini, memang ada persoalan banyak. Ada kapal bisa ditangkap oleh berbagai instansi, kemudian diperiksa, dibawa ke Kementerian Perhubungan juga ujung-ujungnya, setelah itu naik ke persidangan diputus bebas, tapi celaka bagi yang punya kapal dan punya barang, Pak ya, kapalnya sudah tidak berjalan selama proses hukum dan barangnya kemungkinan juga rusak selama proses itu berjalan. Tentu ini masalah bagi seluruh *stakeholder* yang berkepentingan dengan angkutan ini. Ini harus kita atur secara baik, maka *sea and coast guard* ini harus kita pertegas seperti apa di Undang-Undang Pelayaran yang akan kita. Mudah-mudahan nanti Laksamana TNI purnawirawan Soleman bisa bantu kita soal ini.

Kemudian yang keempat, tol laut. Saat ini pengaturan mengenai tol laut telah diatur di Peraturan Pemerintah Nomor 106 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut yang diikuti dengan terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM1661 Tahun 2015 tentang, tanggal 16 Oktober 2015, tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang di Laut dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 168 Tahun 2015 tentang Tarif Angkutan Barang di Laut Dalam Rangka Pelaksanaan Kewajiban Pelayanan Publik, dirasakan masih kurang, dirasakan masih kurang kuat. Untuk itu, diperlukan pengaturan tentang penyelenggaraan pelayanan publik, penyelenggaraan pelayanan publik terkait tol laut baik untuk pelayanan komersial maupun non komersial dan peran pemerintah dalam mendukung sistem transportasi yang efektif dan efisien.

Oleh karena itu, dalam kesempatan RDPU ini, kami dari Komisi V ingin memperoleh saran dan masukan dari pakar, akademisi dan *stakeholder*, pemangku kepentingan terkait dengan beberapa hal yang tadi kami sampaikan. Mengingat kami nanti jam 1 masih ada rapat, Bapak-Ibu sekalian ya, terkait dengan kami akan memutuskan untuk mengirim naskah akademik yang akan kita perbaiki, ini tinggal sedikit yang masih kita perlu lengkapi dengan pertemuan kita pada siang ini, maka kami berharap 2 jam ke depan, mudah-mudahan kita sudah bisa menyelesaikan rapat kita pada siang hari ini.

Untuk kesempatan pertama, mungkin kami berikan dulu kepada Ketua Umum INSA untuk menyampaikan apa yang perlu disampaikan pada kesempatan ini sebagaimana undangan yang sudah kami sampaikan. Mungkin sebelum ke Ibu Ketua, saya mungkin perlu dengar dari Pak Ino dulu ya, supaya nanti ada gambaran dari teman-teman pemangku kepentingan, Pak Ino, sudah sejauh mana naskah akademik ini oleh Badan Keahlian DPR ini sudah digarap dan apa-apa saja yang masih perlu penguatan dalam hal ini

terkait dengan masukan dari seluruh pihak ya, terutama kepentingan kita, isu utama kita, Pak Hamka, ada dua Pak Hamka.

Yang utama itu tentang isu utamanya adalah tentang azas *sabotage*, Pak. Di azas *sabotage* ini sekarang begini Pak Hamka, kita tidak, sebetulnya kita di undang-undang itu sudah diatur, di Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 sudah diatur. Saham dalam negeri itu sekurang-kurangnya 51%, sisanya boleh dimiliki asing, tapi yang terjadi di sini ada istilah *nominee*, di sini ya, *nominee*. Jadi nanti asing kenalan sama saya misalnya anggaplah begitu, ya udah duitnya kasih sama saya, terus saya bikin perusahaan pelayaran, duit yang 51% dari dia juga kasih sama saya atas nama saya terus masih sisa 49% dong, 49% nanti asing pakai nama dia, akhirnya perusahaan saya ini 100% punya dia, Pak, itu yang terjadi hari ini. *Nah*, praktek ini yang mau kita hapus, Pak, dengan revisi undang-undang ini, satu.

Yang kedua, terkait dengan angkutan logistik, Pak. Angkutan logistik ini di undang-undang yang lama itu belum bisa kita temukan formulasi yang pas, bagaimana barang di tingkat masyarakat ini tidak terlalu mahal, kena mahalnya biaya angkut, jadi negara harus hadir di sini. Contoh misalnya, apakah kepada teman-teman angkutan ini misalnya bisa ada subsidi BBM kah, atau apakah atau apalah, sehingga nanti ada keringanan di perusahaan angkutan. *Nah*, kalau produsen pasti dia bilang, Pak, kalau misal indomie, saya angkut satu dus ya, harga indomie satu dus sekian, tambahan biaya angkut sekian, nyampai di konsumen sekian, tinggal dia jumlah saja baru dia bikin per bungkus harga jual sekian, mana mau rugi dia. Ini juga kita coba mengurai, apakah bisa kita urai di undang-undang ini untuk kiranya biaya angkut atau logistik untuk kebutuhan masyarakat ini bisa tidak kita atur di undang-undang ini, sehingga tidak menimbulkan kemahalan di tingkat masyarakat, ini dua-duanya.

Yang ketiga, tadi *sea and coast guard*, Pak. *Sea and coast guard* ini, hari ini, Pak, teman-teman, saya jelaskan dulu dikit dengan teman-teman, jadi ada banyak sekali kewenangan di laut. Nanti misalnya dari KPLP nangkap, Airud nangkap, kemudian nanti dari apa namanya angkatan laut nangkap, Pak Hamka. Kemudian ini prosesnya bagaimana? menurut informasi Pak Dirjen itu selalu terakhir kan ke kita, kan ada namanya, apa namanya ya, atur pelayaran itu apa namanya, Mahkamah Pelayaran, ya kemudian ada banyak, ada KPLP lagi ada macam-macam. *Nah*, ini di negara lain itu sudah, sudah ada yang kita ini kan, saya dapat informasi Keppres tentang sebenarnya di Undang-Undang 17 itu, Pak, sudah ada diamanatkan supaya dikeluarkan Keppres tentang *sea and coast guard* ini, tapi Keppresnya *nggak* keluar-keluar sampai hari ini, Pak Hamka, itu *loh*. Jadi ini juga minta kita pertegas supaya rapilah di laut ini.

Jadi ada 3 isu penting ini yang akan kita coba lakukan perbaikan, maka dianggap penting lah untuk melakukan revisi, tapi lebih lengkap nanti mungkin Pak Ino bisa sampaikan secara detail dulu supaya nanti menyeluruh dan utuh pemahaman kita sehingga nanti teman-teman *nih*, nanti bicara dari sisi mana

yang perlu dilengkapi, kita *nggak* banyak makan waktu mengulas sesuatu yang sebetul kita sudah pahami bersama.

Saya persilakan Pak Ino.

KEPALA BADAN KEAHLIAN DPR RI (DR. INOSENSIUS SAMSUL, S.H., M.HUM.):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera untuk kita semua,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo buddhaya,
Salam kebajikan,

Yang saya hormati Bapak Ketua Komisi V,
Bapak DPR RI,
Bapak Lasarus, dan juga
Para Anggota Dewan, Anggota Komisi V DPR RI,
Yang saya hormati para narasumber yang hadir, dan
Semua peserta ataupun tim dari masing-masing *stakeholder* yang
diundang,

Terima kasih atas kesempatan yang disampaikan kepada kami untuk menjelaskan progres ya, dari apa, dari penyiapan naskah akademik ini, tapi pada intinya, Pak Ketua, bahwa sesuai dengan arahan, kami coba untuk merumuskan naskah akademik ini dengan melibatkan berbagai *stakeholders* yang terkait ya, dan sekedar informasi bahwa, *stakeholder* atau diskusi yang sudah dilakukan oleh Badan Keahlian barangkali itu di, di *anu*, di apa, ya.

Ini beberapa kali sudah melakukan konsultasi publik Universitas Internasional Batam, Politeknik Negeri Batam, lalu PT Pelindo ya, cabang Batam dan Pontianak, PT Pelindo I Batam, Universitas Tanjung Pura Hasanudin, KSOP tingkat I Pontianak, Makassar, lalu FGD dengan, ya saya lanjut, FGD dengan pakar, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, PT Pelabuhan Indonesia, PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), Pelayaran Indonesia, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Institut Transportasi Transaksi Trisakti, Indonesia National Shipowners Association (INSA), kebetulan hadir juga pada saat ini, Ibu Ketua, lalu PT Krakatau Bandar Samudra, PT Samudra Indonesia, PT Bumi Resources Tbk, PT Indonesia Morowali Industrial Park, PT MS Indonesia, Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Kementerian Keuangan, Kementerian Perekonomian. Kementerian Keuangan terkait dengan pajak-pajak atau penerimaan beban penerimaan apa namanya, pajak yang di, yang kemudian berdampak pada *cost* apa namanya, angkutan logistiknya. Lalu Kementerian Perekonomian, TNI Angkatan Laut, Polairud, Bakamla, kesatuan penjaga laut dan pantai, Dirjen Bea Cukai Kementerian Keuangan, Badan Karantina

Nasional, Pengawas Perikanan Kementerian Kelautan Perikanan, Imigrasi Kementerian Hukum dan HAM, lalu kemudian dilakukan pengkajian penyusunan perumusan dan analisisnya.

Berikut, lanjut-lanjut-lanjut, oh iya ini beberapa, tapi sebelumnya lagi ya, sebelumnya lagi, dari sisi tertib pengaturan, maka memang kami berusaha untuk betul-betul mempertajam urgensi dari, dari penyusunan naskah akademik atau perubahan undang-undang ini, terutama untuk mewujudkan biaya logistik agar lebih efektif dan efisien, lalu kemudian memperjelas kedudukan dan status kelembagaan penjaga laut dan pantai *sea and coast guard*.

Lalu juga urgensinya adalah sinkronisasi dan Undang-Undang Cipta Kerja, sehingga Pak Ketua dan Anggota Dewan yang saya hormati, dalam setiap kami diskusi ya, terutama dengan *stakeholder* kadang-kadang memang ada masukan yang setelah kita cek, aduh mohon maaf itu *nggak* boleh diubah. Jadi mungkin dari, dari *stakeholder* menginginkan perubahan, tetapi karena itu sudah diubah dengan Cipta Kerja, maka perubahan kita tidak bisa lakukan melalui perubahan undang-undang sektoral ini, harus diubah ketika Undang-Undang Cipta Kerja itu di, di apa, diubah atau usulan kita mau tidak mau di, harus disesuaikan dengan rumusan yang sudah ada dalam Undang-Undang Cipta Kerja. Dan untuk itu kami dari Badan Keahlian berusaha sedemikian rupa agar nanti tidak, tidak terjadi kesalahan kita dalam-dalam melakukan pendataan legislasi ini di mana kita menabrak dan itu kami dari Badan Keahlian sangat menjaga itu supaya nanti tidak ada cacat secara prosedural dalam-dalam perubahan RUU Pelayaran ini atau Undang-Undang Pelayaran ini.

Lalu kemudian beberapa materi perubahan atau topik ya, atau tema permasalahan yang, yang muncul itu adalah soal azas *sabotage*, lalu efisiensi biaya angkut logistik dan perpajakan, lalu penjagaan laut dan pantai, penyelenggaraan pengangkutan pelayaran publik di laut atau tol laut, pelayaran rakyat, terminal khusus (Tersus) dan terminal untuk kepentingan sendiri ya.

Nah, untuk kasus yang azas *sabotage* ini, maka intinya adalah bagaimana kita meletakkan politik hukum untuk memperkuat industri pelayaran dalam negeri. Oleh karena itu, beberapa hal antara lain misalnya harus bekerja sama, lalu kemudian apa persyaratan permodalan dan lain sebagainya itu dipertajam di dalam rancangan undang-undang ini.

Demikian pun efisiensi biaya angkutan logistik, ada masukan-masukan agar beberapa pungutan-pungutan itu di, di apa di, dihilangkan ya, agar tidak terlalu membawa beban bagi-bagi pengusaha. Demikian untuk penjagaan laut dan pantai itu juga diperkuat atau dipertegas peran dan fungsinya ya.

Lanjut barangkali ya, supaya,

Nah, ini azas *sabotage* ini izin, Pak Ketua, saya waktu baru 2 minggu juga presentasi ini di sini, tapi saya hanya mengambil intinya bahwa, bahwa kita ingin dengan menerapkan azas ini agar industri atau kemandirian industri pelayaran kita bisa diperkuat ke depan ya.

Berikut,

Nah, ada beberapa soal kurangnya dukungan pemain, itu kami masukkan dalam dalam apa norma ya. Berikut lagi saya kira sepintas saja ya.

Ini-ini rezim soal *sabotage* ini dan kita menggunakan atau memilih rezim yang ke depan agak diperketat ya.

Berikut, lanjut.

Nah, untuk efisiensi biaya angkutan laut pengenaan pajak itu apa namanya, menjadi sorotan atau aturan yang, yang apa yang diperbaiki agar tidak terlalu membebani perusahaan di, di dalam Undang-Undang Pelayaran ini.

Berikut, *nah* ini perbandingan tapi ini sekedar karena ini hanya untuk *remind* apa kita semua, agar nanti mungkin perlu direspons oleh para narasumber. Berikut.

Nah, soal penjagaan laut ya kita tetap berharap agar pengaturan tentang *sea and coast guard* ini di dalam Undang-Undang Pelayaran dengan memperkuat statusnya untuk lebih apa namanya pada level undang-undang ya.

Berikut, mengenai pelayaran publik di laut juga-juga sudah diatur di sini, Pak Ketua. Berikut, Pelayaran rakyat juga demikian termasuk ke terminal khusus ya. Berikut ya, terminal khusus (Tersus) dan terminal untuk kepentingan sendiri juga sudah diperketat dalam rancangan undang-undang ini. Berikut.

Nah, mungkin saya tidak apa, tidak perlu untuk sampai detail ke rancang undang, tapi intinya kami laporkan di sini Pimpinan dan Anggota, pada prinsipnya dari Badan Keahlian sebenarnya sudah-sudah apa sudah *final* ya, sudah dengan harapan agar kalau ada lagi masukan hari ini mungkin akan disempurnakan. Kami siap membantu untuk-until bisa diselesaikan hari ini Pak, agar apa namanya Komisi V dapat mengambil keputusan sebelum diproses lebih lanjut.

Demikian barangkali yang dapat kami sampaikan.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI./KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik, terima kasih, Pak Ino.

Selanjutnya kita langsung ke Ketua INSA dipersingkat.
Silakan Bu dari Ketua INSA.

KETUA UMUM DPP INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (INSA) (CARMELITA HARTOTO):

Yang saya hormati Bapak Pimpinan Rapat Ketua Komisi V,
Bapak Lasarus, dan juga
Bapak-Ibu Anggota Komisi V,
Pak Ka.Badan, Pak Ino.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Salam sejahtera bagi kita semua,

Pertama-tama, saya mengucapkan terima kasih dan merupakan suatu kehormatan dan merupakan atas undangan ini, Pak. Kami dari DPP INSA telah diundang dengan Dewan yang terhormat untuk rapat dengar pendapat tentang rencana perubahan Undang-Undang 17/2008 tentang Pelayaran.

Perkenalkan kami terlebih dahulu untuk mengenalkan diri saya, yaitu, Carmelita Hartoto, Ketua Umum DPP INSA periode 2023 dan 2028. Saya pun baru saja terpilih, Pak, menjadi ketua FASA, Pak, ini adalah ASEAN, Pak Ketua ASEAN. Bersama saya ada Sekjen saya, Pak, Pak Darmansyah Tanamas dan Ketua bidang regulasi saya adalah Pak Otto Caloh dan anggotanya ada Pak Indra dan Pak Ari Pribadi.

Merujuk pada agenda undangan yang disampaikan mengenai rencana perubahan Undang-Undang 17/2008 tentang Pelayaran, mohon perkenankan kami untuk menyampaikan pendapat kami.

Sebenarnya kami berpandangan dan berpendapat bahwa Undang-Undang Pelayaran tersebut sudah cukup dirasakan memberikan manfaat kepastian hukum dan perlindungan bagi kami *stakeholder* di bidang pelayaran dan berhasil menumbuhkan industri pelayaran nasional.

Terbukti telah berjalannya lebih kurang 15 tahun pelayaran nasional tumbuh pesat dan menjadi tuan rumah di negeri sendiri, boleh dikatakan tidak ada komoditi barang atau penumpang yang tidak terangkut oleh armadamerah putih di negara kepulauan seluas republik ini. Namun demikian, mungkin perlu penyempurnaan bagi Undang-Undang Pelayaran ini, karena masih ada beberapa pasal yang perlu perubahan dan penambahan untuk memperkuat undang-undang ini demi menjaga kestabilan dan harmonisasi pelaksanaan industri pelayaran nasional.

Dalam kesempatan ini, izinkan kami untuk menyampaikan masukan atau usulan mengenai perubahan Undang-Undang Pelayaran 17, Pelayaran 17/2008 dalam bentuk mungkin saya *nggak* jadi presentasi *nih*, Pak, saya sampaikan aja, kami akan mengusulkan beberapa masukan untuk penguatan Undang-Undang 17 tersebut.

Ada 2 pokok yang tadi disampaikan juga menambahkan ayat-ayat dalam beberapa pasal, yang pertama adalah penguatan *sabotage*. Kami memandang perlunya penguatan tersebut, mengingat bahwa sanksi *sabotage* merupakan kedaulatan negara karena terkait dengan peran armada nasional sebagai komponen pertahanan dan keamanan negara dan pendukung pertahanan negara dalam keamanan keadaan bahaya Undang-Undang Nomor 27/2019... '97 serta sebagai jembatan penghubung dan pemersatu NKRI.

Kebijakan azas *sabotage* telah berdampak positif bagi tumbuh kembangnya industri pelayaran nasional sebagaimana yang diamanatkan pada Pasal 56, 57 dalam Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pertumbuhan pelayaran nasional mempunyai dampak turunan yang positif terhadap ekosistem industri maritim nasional seperti industri galangan kapal dan komponennya asuransi dan pembiayaan, serta lembaga pendidikan SDM pelayaran.

Tumbuh kembangnya pelayaran nasional tidak hanya berdampak positif pada kelancaran distribusi logistik nasional, melainkan sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi dan disparitas wilayah.

Adapun perubahan yang diusulkan oleh penguatan azas *sabotage* adalah perubahan ayat (2) Pasal 29 berikut penjelasannya, penambahan berapa pasal, yaitu Pasal 158A ayat (1), (2), (3), Pasal 171A ayat (1), (2), Pasal 34... 346A, Pasal 346B ayat (1) dan (2).

Pasal-pasal dan ayat dalam undang-undang ini menyangkut ketentuan mengenai badan usaha patungan atau *joint venture* antara badan usaha asing dengan badan usaha nasional yang kami nilai perlu diperkuat dan dipersempurnakan untuk mencegah terjadinya praktik-praktik investasi *nominee* yang memicu persaingan tidak sehat yang merugikan industri pelayaran nasional dan tidak memberikan manfaat pada ekonomi nasional. Selain itu, tadi sudah disampaikan oleh Bapak Ketua Komisi V mengenai *sea and coast guard*, kami sepakat sudah banyak contoh-contoh yang tadi Bapak sampaikan juga kepada kami.

Lalu, selain usulan perubahan tadi, Pak, ada perubahan mengenai tarif penggunaan perairan dan-dan/atau daratan, serta jasa kepelabuhanan. Penambahan dan perubahan beberapa ayat pada beberapa pasal itu adalah penambahan ayat (5) dan ayat (6) baru pada Pasal 110, perubahan ayat (5) pada Pasal 198, pendapatan *eh* penambahan ayat (7), ayat (8) baru pada Pasal 198, perubahan penjelasan ayat (1) pada Pasal 282.

Ketentuan tarif penggunaan perairan dan/atau daratan serta jasa kepelabuhan menjadi sangat penting guna memberikan jaminan terjadinya praktik usaha yang seimbang antara pemberian jasa dan menggunakan jasa. Menghindari praktik monopoli persaingan usaha yang tidak sehat, menekan biaya logistik nasional. Undang-Undang Pelayaran Tahun 17, *sorry*, Nomor 17/2008 bukan hanya berhasil menumbuhkan kembangan industri pelayaran nasional, akan tetapi juga kepelabuhanan dan jasa terkait lainnya. Oleh karena itu, perlu juga diperkuat dengan ketentuan dan aturan main dalam undang-undang terkait pertarifan antara pemberian jasa dan pengguna jasa tersebut.

Angkutan pelayanan atau pelayanan... pelayaran hanyalah salah satu mata rantai dari rangkaian rantai logistik nasional. Biaya logistik nasional sangat dipengaruhi oleh berbagai mata rantai tersebut.

Demikian secara singkat, kami sampaikan 2 usulan perubahan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17/2008, detail berupa matrik apa terdapat dalam lampiran *worksheet*.

Demikian kami sampaikan, atas segala perhatiannya kami ucapkan terima kasih. Mohon maaf bila ada salah kata dan sikap.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI./KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Ibu Carmelita Hartoto, Bu ya, Bu Carmelita Hartoto, Ketua INSA ya.

Tadi Pak Hamka tanya saya, "Pak Lasarus, INSA itu apa?", ini beliau bilang. Ini beliau-beliau inilah pelaku-pelaku pemilik kapal yang ada di Indonesia *nih*, Pak Hamka ya. Jadi kita mengundang yang memang *stakeholder* yang berkaitan langsung dengan undang-undang ini ya.

Baik, terima kasih Bu Carmelita Hartoto.

Yang selanjutnya, kami mungkin ke singkat ke Pak *Captain* siapa ini, Ketua dari APBMI ya, Kapten Robi L. Mamahit ya, bukan, oh sekarang berarti Pak Juswandi ya, ya Pak Captain Juswandi Kristanto.

Saya persilakan, Pak.

KETUA UMUM DPP ASOSIASI PERUSAHAAN BONGKAR MUAT INDONESIA (APBMI) (H. JUSWANDI KRISTANTO):

Assalamualaikum warahmatullah wabarakatuh,
Selamat siang,
Shalom,

Selamat buat kita semua,
Om swastiastu,
Namo buddhaya,
Salam kebajikan.

Yang saya hormatin Bapak Pimpinan Rapat,
Bapak Pimpinan Komisi V,
Bapak Lasarus, dan
Anggota Bapak-Ibu semuanya yang ada di sini, dan juga,
Yang kami hormati Bapak Kepala Badan Keahlian DPR,
Pak Ino tentunya, dan juga di sini ada,
Yang saya hormati Ibu Carmelita Hartoto, dan juga
Pak Purnawirawan TNI Pak Suleman B. Ponto, dan juga
Prof. Capt. Thamrin, dan juga
Semua Bapak-Ibu yang hadir di ruangan ini,

Kami dari DPP APBMI kemarin sudah mengirimkan ke sekretariat ya, di mana kami ini perusahaan bongkar muat ya di tahun 2023 ini mempunyai perwakilan DPW APBMI 22 provinsi, DPC APBMI di 64 kabupaten dan PPC APBMI sejumlah PBM ada 1.748 perusahaan PBM yang terdaftar yang sekarang, tapi masih banyak yang belum terdaftar, Pak, jadi kurang lebih ada lebih dari 2.000 perusahaan bongkar muat.

Tentunya kami sangat berterima kasih atas undangan Bapak untuk kami hadir di sini, di mana kami dalam Undang-Undang 17 ini, Pak, berharap ya kegiatan pengusahaan di pelabuhan Pasal 90 di ayat (3) G, penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang. Di sini kami sudah usulkan masukan dari DPP APBMI Pasal 90, Pasal 90 ayat (1) cukup jelas, ayat (2) cukup jelas, ayat (3) 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 yang dimaksud dengan penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang adalah pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan pada terminal *multi-purpose* dan konvensional yang di dalam pelaksanaannya dilakukan melalui kemitraan dengan badan usahayang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di pelabuhan dalam rangka pemberdayaan UMKM dan memperhatikan prinsip kesetaraan dan keadilan dan berusaha, yang huruf g ya, Pak, yang kami harapkan. Kemudian huruf h cukup jelas, huruf i cukup jelas.

Menjustifikasinya kami, Pak, kami perlukan di dalam penjelasan Pasal 90 *eh*, Pasal 90 ayat (3) huruf g, mengingat penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang sebagaimana yang diatur dalam Pasal 90 ayat g, huruf, ayat (3) huruf g yang dimaksud beririsan dengan Pasal 31 ayat (2) huruf a, *junto* Pasal 32 ayat (1) Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hal itu berdampak pada antara lain:

1. Terjadinya persaingan dan tidak sehat perang tarif antara perusahaan bongkar muat, perusahaan bongkar muat sebagai salah satu

usaha jasa terkait dengan pihak badan usaha pelabuhan selaku operator pelabuhan;

2. Menghadapi persaingan yang tidak sehat tersebut di atas, PBM tidak berdaya menghadapi BUP dengan yang mendapatkan konsesi, karena biaya *cost* yang dikeluarkan oleh PBM relatif lebih besar jika dibandingkan dengan biaya yang harus dikeluarkan oleh BUP, mengingat PBM yang bekerja di pelabuhan harus membayar kontribusi kepada BUP, sementara BUP tidak harus membayar kontribusi dimaksud, karena BUP tersebut adalah sebagai operator pelabuhan.

Selain hal tersebut di atas, mengakibatkan terjadi diskriminasi dalam pemberian pelayanan bagi kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat yang ditangani oleh PBM dengan kapal yang bongkar muatnya ditangani oleh BUP. Contoh untuk pelayanan kapal yang bongkar atau muat dilaksanakan oleh PBM dalam pemberian layanan kapal dengan tidak menerapkan prinsip *first come first service*. Atas kondisi ini, mengakibatkan kegiatan bongkar muat berikutnya, barang dan penumpang akan menunjuk pihak BUP, karena prioritas standar dan tarif yang lebih murah.

Keadaan sebagaimana disebut di atas menyebabkan PBM tidak bisa bekerja melakukan kegiatan usaha di pelabuhan terdampak terhadap terjadinya peningkatan pengangguran.

Itu yang bisa disampaikan, Pak.

Terima kasih atas perhatian, Bapak.

*Wabillahi taufik wal hidayah,
Wassalamualaikum warahmatullah wabarakatuh.*

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI./KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Ya, sudah, Pak.

Baik, nanti Pak Ino itu diambil ya materi dari beliau itu, nanti di, diserahkan ke sini aja, Pak, Bapak serahkan ke sini, nanti kami yang ke Badan Keahlian ya. Ya, baik, Pak Kris ya.

Terima kasih dari asosiasi perusahaan bongkar muat Indonesia ya, Pak Ketua, Kapten H. Juswandi Kristanto, ini penasihatnya Pak Bobby R. Mamahit kalau *nggak* salah dulu pejabat di mantan Dirjen Perhubungan ya, oke, saya masih ingat, saya sudah di sini, dulu beliau Dirjen. Baik.

Selanjutnya, mungkin kami perlu masukan juga dari para pakar ya, Laksamana Muda TNI Purnawirawan Soleman B. Ponto, nanti baru terakhir Prof. ya, silakan Pak Soleman mungkin ada yang perlu disampaikan ke kami

untuk melengkapi kesempurnaan ya daripada naskah akademik yang akan kami bawa ke Badan Legislasi.

NARASUMBER (LAKSAMANA MUDA TNI (PURN.) SOLEMAN B. PONTO, S.T., M.H.):

Terima kasih, Pak.

Yang terhormat Pimpinan Komisi V DPR RI, Bapak Lasarus,
Yang saya hormati seluruh Anggota Komisi V,
Kepala Badan Keahlian,
Yang saya hormati juga Ketua INSA Ibu Carmelia,
Yang saya hormati juga Ketua APBMI, Bapak Juswandi,
Prof. Thamrin, serta
Hadirin sekalian,

Terima kasih atas waktu yang diberikan kepada saya untuk ikut memberikan pandangan terhadap, saya akan khusus untuk penegakan hukum di laut, karena ini yang sangat berpengaruh terhadap perekonomian Indonesia.

Jadi, sebelumnya saya secara resmi memperkenalkan diri, nama saya Soleman Ponto, pangkat saya terakhir Laksamana Muda TNI, jabatan saya terakhir di Kepala Badan Intelijen Strategis TNI, sekarang masih bertugas sebagai Staf Ahli Intelijen di Wantimpres dan masih di Dewan Analisis Strategis di Badan Intelijen Negara.

Jadi, ini saya akan membuat khusus, bukan ini Bu yang satu yang saya, yang empat, ini yang keliru, bukan ini. Jadi karena mendengar ada perubahan Undang-Undang 17 ini terpacu dengan adanya Undang-Undang 32, jadi Undang-Undang 32 dirubah, ini Undang-Undang 17 dirubah ini ada apa ini.

Nah, ini saya bikin, yang 04 belakangnya, Pak. Ini sudah saya kirim, mohon saya dengan paparan supaya biar jelas, karena kesimpangsiuranyang ada sekarang itu karena ketidakjelasan, karena memang untuk Undang-Undang 17 ini sulit dimengerti, kalau kita tidak melihat gambar. Kita di situ berbicara keselamatan dan keamanan pelayaran, keselamatan dan keamanan di laut, kita potong keselamatan sendiri, keamanan sendiri, padahal di undang-undang itu jadi satu. *Nah*, ini-ini yang membuat terjadi kesimpangsuran.

Dari IMO berbicara *maritime security*, *maritime safety*, kita terjemahkan telanjang begitu aja keselamatan pelayaran keamanan maritim begitu masuk di undang-undang, berubah. Satu lagi, Pak, satu lagi, yang terakhir, bukan ini, revisi Undang-Undang 32, *eh* 17 judulnya, 04 ininya belakangnya, ekornya 04, file-nya yang saya kirim. Keamanan maritim 04. Judulnya akibat revisi kedua Undang-Undang Pelayaran, yang keamanan maritim 04, 04. Mohon

maaf kalau *ndak* pakai gambar, soalnya nanti ke mana-mana kalau kita hanya pakai kalimat, *nah* ini dia, ya betul.

Ini saya judul ini akibat revisi kedua ini jadi di sini yang sudah saya asumsikan, di revisinya ada pasal di situ, nanti saya lihat dan akibatnya apa, kalau itu memang jadi di revisi, kalau itu, ya lanjut.

Nah, saya mulai menarik ini dari Undang-Undang Dasar '45, jadi Presiden dibantu menteri dan ayat (3) nya itu menteri membidangi urusan tertentu, ini menjadi dasar.

Lanjut.

Jadi, di sini urusan tertentu itu, Menteri Perhubungan untuk urusan pelayaran, Menteri Kelautan dan Perikanan untuk urusan kelautan dan perikanan, ini kita mesti pegang dulu biar tidak kesar.

Lanjut.

Nah, untuk gampangnya biar ingat, saya gambar seperti ini, biar jelas. Di bawah Menteri Perhubungan lahirlah Undang-Undang 17 tentang Pelayaran ke internasional dia IMO, lalu Menteri Kelautan dan Perikanan itu ada 2 Undang-Undang, Undang-Undang 32/2014 itu tentang Kelautan, lalu Undang-Undang 45/2009 itu tentang Perikanan, tuannya itu FAO, jadi ini sudah dua kompetensi *absolut* yang berbeda.

Lanjut.

Nah, saya mulai dari kelautan, biar kita sama, banyak yang belum mengerti *nih*. Saya ambil Pasal 1 Undang-Undang Kelautan. Kelautan itu berhubungan dengan dasar laut dan tanah dibawahnya, kolom air, permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, ini kalau kita berbicara kelautan.

Lanjut, *nah* ini dasar laut dan tanah dibawahnya biar sama. Lanjut. Ini kolom air dan permukaannya yang biru, lanjut. Ini wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil. Lanjut-lanjut.

Lalu di sana ada Bakamla, *nah*, ini tulisannya sudah *coast guard* padahal dia Bakamla. Lanjut. *Nah*, sehingga kalau saya gambar Undang-Undang 32 itu lingkupnya ini, satu-satu blok dia. Lanjut.

Kemudian pelayaran, saya ambil Undang 17 Pasal 1, ketika bicara pelayaran itu satu kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Lanjut.

Nah, ini pelayaran, Pak, Indonesia ada karena adanya pelayaran yang garis-garis ini, tanpa garis-garis *nggak* ada Indonesia yang ada pulau-pulau, Pulau Sumatera dan lain-lain. Lanjut.

Jadi kita bicara pelayaran. Pelayaran itu kita akan berbicara angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, dan perlindungan maritim, ini empat unsur yang selalu ada ketika kita bicara pelayaran. Lanjut.

Ini angkutan perairan, kita akan bicara kapal. Lanjut.

Di dalam kapal ini banyak, Pak, unsurnya: perlengkapan, pengusaha, pemilik perusahaan, nahkoda, awak kapal, salah satu *ndak* ada, *ndak* jalan kapal itu, kita uji aja, *nggak* ada galangan, *nggak* ada kapal, *nggak* ada nahkoda, *nggak* jalan, jadi ini harus terpenuhi semua ketika kita berbicara angkutan perairan kapal. Lanjut.

Kepelabuhanan, *nah*, ini ada Dirjen Hubla, Syahbandar, ada APBMI, *nah*, ini ada di pelabuhan, satu *ndak* ada *ndak* jalan pelabuhan. Lanjut. Ini pelabuhannya. Lanjut.

Nah, yang ketiga ini keselamatan dan keamanan. Di sana ada biro klarifikasi, ada *sea and coast guard* atau KPLP, kenavigasian, ini suar-suar dan IMO yang tadi disebut di awal, SPS *code* itu ada di keselamatan dan keamanan. Lanjut. *Nah*, ini keselamatan dan keamanan salah satu, ini *sea and coast guard* yang benar kan ada KPLP jelas itu, lanjut.

Nah, masalahnya kita ada begini, Pak, membuat orang-orang asing itu bingung, yang mana yang benar, ini dua-dua menulis, saya lah adalah *coast guard* ini, ini yang kita harus selesaikan, biar tidak mencoret nama Indonesia di dunia internasional, lanjut.

Nah, keselamatan keamanan ini salah satunya ini suar-suar, tanpa suar kapal bisa nabrak, lanjut. Ini juga situasi di dalam kapal juga kalau *ndak* benar juga kapal ini tidak akan selamat sampai tujuan, lanjut.

Dan perlindungan lingkungan maritim, tumpahan minyak di laut, sampah di laut, lanjut. *Nah*, kita tentu tidak berharap menjadi seperti ini kalau ada tumpahan minyak, lanjut. Ini pembersihannya, lanjut.

Nah, Perpres 40/2015 ini mengatur bahwa Dirjen Hubla itu administrator maritim penanggung jawab pelaksanaan kegiatan pemerintah pada organisasi maritim internasional dan yang dikenal penjaga laut dan pantai di IMO, jadi kita bicara IMO ini dasar hukumnya yang sudah ada, lanjut. *Nah*, sehingga kalau kita berbicara Undang-Undang 17, lingkup tugas Kemhub, *nah* ini gambarnya semua ini ada kapal, pelabuhan, empat ini lingkup Kemhub. Lanjut. Ini lingkupnya Undang-Undang 32. Lanjut. Lalu ini lingkup Undang-Undang 45. *Nah*, di Undang-Undang 45 itu ada kapal dia, kapal pengawas perikanan, lanjut. *Nah*, Kementerian Kelautan kalau

digambar penuh ini lingkupnya dia, ini Kementerian Kelautan dan Perikanan ada dua kapalnya di sini jadinya, lanjut.

Nah, kalau saya gambar ini jadinya, ini Kementerian Kelautan yang biru, yang merah itu Menteri Perhubungan, yang sana Kelautan dan Perikanan. Ini kompetensi *absolut*-nya seperti ini, lanjut.

Nah, ini revisi Undang-Undang 32, itu dia mulai diambil dari Pasal 1 angka 59, Pasal 276, terus sampai 281, 283, itu di bawah dan peraturan pelaksanaannya dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Jadi Undang-Undang 32 mau mencabut pasal-pasal yang ada di Undang-Undang Pelayaran, *nah*, lanjut. Setelah dicabut itu dipindahkan tugas dan fungsi judulnya penjaga laut dan pantai tapi di dalam itu ada PPNS berdasarkan undang-undang ini, dialihkan. Jadi yang tadi dipindahkan ke Undang-Undang 32 yang mau direvisi tadi itu, lanjut.

Nah, jadi Undang-Undang Kelautan itu kalau direvisi, jadi revisinya ya seperti ini, yang punya Menteri Kelautan itu, *eh* Menteri Perhubungan, itu akan dipindahkan ke sana, dialihkan, lanjut.

Nah, per Menteri Perikanan, Kelautan dan Perikanan jadi seperti ini, kalau tadi undang-undangnya sekarang di kementeriannya, jadi tambah banyak Kementerian Kelautan termasuk urus kapal, kapal-kapal niaga. Lanjut.

Nah, akibatnya apa? akibat revisi undang-undang ini, kita lihat revisi Undang-Undang 32, akibat revisi Undang-Undang 32 terjadi ketidakpastian hukum, mengapa? ya lanjut, *nah*, ini dia. Ketidakpastian itu tadi kenapa, Menteri Perhubungan mengatur kapal, Kelautan juga mengatur hal yang sama, maka terjadi ketidakpastian hukum, ini akibat Undang-Undang 32, *nah* lanjut-lanjut, balik-balik, balik, balik dulu, mana yang tadi, balik-balik, ini balik.

Nah, kalau asumsi tadi saya Undang-Undang 17 direvisi kemudian yang tadi itu dicabut, ya begini jadinya, bukan kekacauan lagi, tapi penegakan hukum di laut kacau, dunia pelayaran runtuh, Indonesia bubar, hanya gara-gara mencabut itu dan yang paling kelihatan di sini, Kementerian Perhubungan *nggak* ada kerjaan, karena semua dipindahkan ke Kementerian Kelautan dan Perikanan. *Nah*, ini yang yang saya mengkhawatirkan revisi Undang 17 itu tadi, asumsi saya jangan sampai ini yang dipindahkan, kalau ini yang pindahkan, runtuh Indonesia ini, sehingga dengan ada logika berpikir memindahkan lingkup Undang-Undang 17 ini ke 32, saya malah berpikir, ini orang yang berpikir ini jangan-jangan sudah terkontaminasi, tergalang oleh intelijen asing untuk menghancurkan pelayaran Indonesia, karena tidak mungkin orang yang mengetahui itu, kenapa kok harus dipindahkan ke sana, kalau hanya untuk Bakamla nanti saya lihatkan.

Jadi dari sini saya ingin lihatkan, tidak ada urgensi memindahkan itu, walaupun ada itu memang sengaja untuk menghancurkan pelayaran Indonesia, itu pandangan dari dunia Intelijen, ya lanjut. *Nah*, Bapak bisabayangkan, ini kapal niaga yang ada di Indonesia tanpa penegakan hukum di

laut, hilang dia semua, lanjut. Jadilah begini, Indonesia tanpa pelayaran yang tinggal pulau-pulau. Jadi menghancurkan Indonesia gampang aja itu, cabut aja yang tadi jadi begini kita ini, tidak ada kapal niaga, tidak ada kesejahteraan, lanjut.

Nah, perintah Presiden, perintah Presiden itu jelas, transformasi Bakamla untuk menjadi *coast guard*, transformasi. Lanjut. Ini, Bakamla itu embrio, jadi Bakamla itu belum *coast guard*, dia masih embrio, dia masih harus bertransformasi, lanjut.

Nah, kalau kita mau bentuk *coast guard*, undang-undangnya sudah pasti Undang-Undang 17, karena ini bunyinya bahwa diatur secara tegas dan jelas dalam undang-undang ini, Undang-Undang 17, itu pembentukan institusi di bidang penjagaan laut dan pantai. Jadi kalau bicara pembentukan *coast guard* ya Undang-Undang 17 bukan Undang-Undang 32, *nah* ini lalu apa itu *coast guard* di situ jelas penjaga laut dan pantai itu pemberdayaan badan koordinasi keamanan laut dan perkuatan KPLP. Jadi Undang-Undang 17 ini adalah perkuatan untuk KPLP, kita lanjut.

Nah, jadi kalau kita bilang, Presiden aja bilang itu harus transformasi, dia itu ada embrio ya, jelas itu *coast guard* palsu si Bakamla ini, *nah*, kalau ini terjadi Indonesia *water* itu *high risk*, Pak, asuransi pasti naik, karena ketidakpastian itu tadi, hanya gara-gara dia tulis itu Indonesia *coast guard* dikira kecil, tapi akibatnya sangat besar, lanjut.

Nah, jadi bagaimana sekarang bertanya Bakamla jadi *coast guard*, sangat gampang, rubah dasar hukum Bakamla dari Undang-Undang 32 menjadi Undang 17, selesai. Itulah artinya tadi transformasi Bakamla, transformasi rubah bentuk, rubah bentuk apa? rubah Undang-Undang 17, Undang-Undang 32 menjadi Undang 17, embrio, rubah bentuk juga. Jadi untuk untuk memenuhi permintaan Presiden, supaya Bakamla jadi *coast guard* itu tidak perlu dengan merevisi Undang-Undang 32, apalagi sampai merevisi Undang-Undang 17 hanya dengan merubah dasar ini, menggunakan dasar hukum, lalu gimana, ya lanjut.

Nah, di sini ada penegasan bahwa, penjaga laut dan pantai itu pemberdayaan badan koordinasi keamanan laut dan perkuatan KPLP. Jadi kalau sekarang Bakamla itu merasa dia adalah kelanjutan dari Bakorkamla, ya sudah Bakorkamla ditambah KPLP jadi *coast guard*, jadilah penjaga laut dan pantai, *ndak* susah, sangat gampang, ini, lanjut.

Lalu bagaimana dasar hukumnya, *nah*, dasar hukumnya ini Pasal 281 Undang-Undang 17 itu jelas mengatur pembentukan serta organisasi dan tata kerja penjaga laut dan pantai sebagaimana 276 diatur dengan Peraturan Pemerintah. Jadi untuk membentuk *coast guard* ini bikin aja PP berdasarkan 281, tentang Pembentukan *Coast Guard*, sudah, KPLP ditambah dengan Bakamla saat ini gabung di sana, jadi *coast guard*, selesai, tidak perlu merubah Undang-Undang 32, apalagi Undang 17, kalau itu mau direvisi hanya untuk membuat Bakamla di *coast guard* di bawah Undang-Undang 32.

Presiden tidak memerintahkan untuk *coast guard* harus mengenakan Undang-Undang 32, *ndak*, tapi *coast guard* itu harus ada, ya harus ada, apa ya, Undang-Undang 17 itu sudah sangat kuat hanya dengan PP 281 sangat mudah, lanjut.

Nah, tadi dibilang banyak instansi, betul, Pak. Instansi di laut itu banyak, karena apa? karena memang sistem hukum kita itu *single agency single task*, satu undang-undang, satu subjek hukum, satu penyidik, itu tidak bisa kita rubah, itu adanya Indonesia, kita tidak bisa membandingkan dengan Malaysia, dengan lain-lain. Indonesia itu ya seperti ini.

Contoh, pelanggaran wilayah itu pelanggaran Undang-Undang 45 tentang wilayah negara, perompak itu Undang-Undang Pelayaran, *trans organized crime* imigrasi, kelautan perikanan itu Undang-Undang 45, terorisme pencemaran itu sudah ada masing-masing undang-undang yang mengatur dengan masing-masing instansinya dan para penyidiknya sudah ada, sehingga memang itu tidak bisa ter-hindarkan bahwa *kok* banyak, iya memang banyak, kenapa? memang sistem hukum kita begitu, satu undang-undang, satu penyidik, satu instansi, tidak bisa digabung.

Nah, dari sini kita sudah bisa melihat, Bakamla tidak akan pernah mendapat tempat, kenapa? karena sudah penuh. Semua tindak-tanduk pidana itu sudah ada penyidiknya, sudah ada aturannya, sehingga Bakamla tidak akan pernah mendapat tempat, ini. Jadi jawaban saya tadi kenapa banyak? ya memang karena sistem perundangan di Indonesia yang membuat kita banyak penyidik, banyak aktor di laut, tapi apa tidak ada jalan keluarnya ada, lanjut - lanjut.

Nah, ini, kalau kita sudah melihat bahwa yang disebut selalu pelanggaran, yang Bakamla selalu bilang ancaman maritim itu adalah pelanggaran hukum, kita geser ke kanan warna hijau, hukum semua itu yang melanggar itu adalah kapal, subjek hukumnya itu kapal. Begitu kapal kita akan turun itu berbicara Undang-Undang Pelayaran, di sebelah sana abu-abu KUHAP, KUHAP kita tidak bisa buang begitu saja. *Nah*, KUHAP mengatur penyidik, Undang-Undang Pelayaran mengatur penyidik, KUHAP mengatur penyidik itu adalah Polri dan PPNS, Undang-Undang 17 juga mengatur penyidik itu adalah PPNS, TNI AL dan Polri.

Nah, di sini kita lihat, PPNS ini dari PPNS itu baru lahirlah ada KPLP, ada syahbandar, ada *sea and coast guard*. Jadi *sea and coast guard* ini dia bisa punya arti apabila dia PPNS dan itu pun PPNS Undang-Undang 17. Jadi jangan mimpi Bakamla ini menjadi PPNS Undang-Undang 32 akan mengatasi yang banyak itu. Jadi yang banyak yang tadi dibilang banyak, itu nanti akan dikoordinasikan oleh Undang-Undang 17 nanti kita lihat pasalnya di sana.

Nah, kenapa sekarang tidak jalan? *nah* nanti dilihat, jadi ini dulu. *Nah*, lalu kenapa ada angkatan laut di merah di sana itu, karena ancaman di laut Undang-Undang 6/96 mengatur itu hanya dua, apakah di sana kapal itu

h

melanggar hukum, ataukah kapal itu melanggar kedaulatan. Kalau kedaulatan, Angkatan Laut punya urusan, tapi kalau melanggar hukum karena kapal, maka Undang-Undang 17 sebagai yang mengatur subjek hukum kapal, *nah* itu turun ke situ, sehingga kalau kita merubah revisi Undang 17 ya itu hancur semua ini, bubar Indonesia ya, lanjut.

Nah, ini kita lihat, saya ambil satu pasal aja, Pasal 277, PPNS. Di Pasal 277 ini yang diatur mengkoordinasi untuk merumuskan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut, ini yang belum ada A, B, C, D ini belum ada, kenapa belum ada? karena itu adalah tugas *sea coast guard*, *coast guard* belum dibentuk, karena itu tidak ada maka masing-masing instansi suka-suka sendiri. Apa salah mereka? tidak, karena mereka tahunya itu, sehingga harus diberitahu. Di sini apa? rumuskan kebijakan penegakan hukum di laut, angkatan laut tanya mana *grosse akte kok nggak* ada di kapal padahal *grosse akte* itu ada di kantor. Salah kah angkatan laut, *ndak* salah dia, *nggak* tahu, Pak, kalau *grosse akte* itu padahal itu kan BPKB ditanya, SIUPAL mana katanya.

Nah, kenapa? karena belum ada aturan bahwa persuratan yang ada di kapal harus A, B, C D, E, setelah ada baru dibagi kepada para penyidik itu, ini *loh* standar. Kalau ada yang melanggar ini, *nah* kamu yang melanggar, tapi karena sekarang *ndak* ada ya suka-suka sendiri. *Nah*, di sini yang ingin sayalihatkan, bahwa apapun kita berbicara *coast guard*, syahbandar, KPLP, tapi kalau dia tidak berstatus PPNS, itu *nothing*, *nggak* bisa apa-apa, lanjut.

Nah, ini ada Pasal 352 di Undang-Undang 17, paling lambat 3 tahun ini penjaga laut dan pantai harus sudah terbentuk, sekarang sudah lebih jauh. *Nah*, karena sudah jauh saya bisa bilang, bahwa sekarang sudah lebih 3 tahun, maka KPLP ini sudah otomatis dia harus bekerja sebagai *coast guard*, karena sudah lebih dari 3 tahun, salahnya pemerintah sendiri mengapa itu tidak dibentuk. Jadi ini kalau istilahnya tidak ada elang, akulah elang kata belalang, karena sudah lebih dan ini di undang-undang yang menyatakan, lanjut.

Nah, tanpa PPNS ini Pasal 277 ini, saya kasih contoh, kalau Pasal 277 ini dicabut, *nah*, ini jadinya tanpa PPNS, semua itu *nggak* jalan, hanya gara-gara satu pasal dicabut, semua di, Undang-Undang 17 tuh *nggak* bisa jalan semua, karena itu PPNS. Tidak ada gunanya dia KPLP, syahbandar padahal syahbandar ini sangat penting, *nggak* ada manfaat hanya Pasal 277 dicabut, lanjut.

Nah, Bakamla pun, balik-balik, untuk dia bisa jadi *coast guard*, dia juga harus jadi PPNS Hubla, karena yang bisa melaksana itu hanya PPNS Hubla. *Nah*, Bakamla harus masuk kalau dia mau, tapi kalau tidak ya dia jadi *troublemaker* malah. Jadi mau tidak mau dia harus mau bergabung supaya tidak ada *troublemaker* di laut, karena dengan adanya Bakamla dua ini *troublemaker*, dua-dua jadi rusak laut hanya gara-gara ada Bakamla. Makanya perintah Presiden kamu cepat-cepat jadi *coast guard* supaya tidak menjadi *troublemaker* di laut, lanjut.

h

Nah, ini saya ingin melihatkan, Undang-Undang 17 itu menghasilkan *coast guard*-nya seperti itu, ada keselamatan dan keamanan pelayaran yang saya bilang tadi, itu sama dengan IMO *maritime safety*, kalau di US *coast guard* juga itu *maritime safety*, lalu dia keselamatan dan keamanan di laut itu Pasal 276 itu adalah *maritime security*, sama dengan US *coast guard maritime security*.

Lalu kalau paling bawah perlindungan lingkungan maritim itu Pasal 277 dan 1, 2, 3, kalau IMO *convention* itu *prevention on marine pollution*, kalau di US *coast guard* itu *stewardship*. Jadi US *coast guard* yang atau Indonesian *coast guard* yang dibentuk oleh Undang 17 *compatible* dengan US *coast guard*, *compatible* dengan IMO, lalu bagaimana *kok* kita mau mencabut itu Pasal 11, Pasal 276, *wong* sudah bagus begini *kok* mau dirusak. Makanya saya bilang orang yang berpikir itu pasti orang yang sudah tergalang oleh intelijen asing untuk menghancurkan Indonesia, ini sudah sangat bagus.

Itu yang saya, makanya dituliskan saya keras, tapi kekerasan saya pun *ndak* didengar, *ndak* ada yang berani tampil langsung. Jadi terima kasih hari ini saya bisa menyampaikan di depan DPR yang terhormat ini ya, lanjut.

Jadi, dari situ saya menyimpulkan, Undang-Undang 17 ini tidak perlu direvisi khususnya yang tadi ya dengan yang tadi tidak perlu. Materi revisi Undang 17 ini karena kalau direvisi itu akan bertentangan dengan Undang-Undang Dasar '45 itu mudah dibatalkan, apalagi Perpres 40 itu akan hilang. Akibat revisi, Indonesia akan kehilangan administrasi di IMO, tidak ada kepastian hukum, terjadi kekacauan penegak hukum, tidak ada kepastian berusaha, Indonesia tanpa pelayaran kapal niaga tidak ada kesejahteraan, Bu, tanpa INSA, tanpa kesejahteraan Indonesia runtuh.

Nah, Bakamla menjadi *coast guard* hanya dengan rubah dasar hukum dari Undang-Undang 32 menjadi Undang-Undang 17 tentang Pelayaran, gabung dengan KPLP hanya dengan membuat PP/Peraturan Pemerintah, selesai.

Terima kasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI./KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Ya, Laksamana Muda TNI Purnawirawan Soleman Ponto, S.T., M.H., Soleman Ponto. Kalau, kalau lihat Pontonya ini kelihatannya dari Sulut ini ya, Sulut, saya baru pulang dari Sulut, Pak, kemarin ya. Baik, jadi kita kasih tepuk tangan sekali lagi buat beliau ini.

Saya apa nama, melihat Pak Soleman ini, Pak Soleman ya, walaupun Bapak sudah pakai sipil, serasa masih melihat bintang di bahunya Pak Soleman ini, ya. Jadi, Bapak seorang patriot asli ya, ya dengan posisi purnawirawan pun masih menunjukkan jati dirinya, bahwa berpikir tentang

Indonesia kita sama, Pak, di sini, kami pun terkait dengan *sea and coast guard* ini ya, Pak, sama pemikiran kami, Pak, cukup dengan PP saja dari Undang-Undang 17 dan kami tidak menyentuh pasal tentang *sea and coast guard* ya, di revisi kita, Pak, *sea and coast guard* tidak kita rubah dan kami juga sudah koordinasi antar fraksi, supaya undang-undang yang 32 itu yang, yang ingin mengambil atau men-*downgrade* pasal-pasal nya di Undang- Undang 17 itu minta supaya dikembalikan sebagaimana mestinya.

Jadi, kami merevisi ini tidak ada kaitannya dengan Undang-Undang 32 itu, *nggak* ada, Pak ya, ini murni kami merevisi dalam konteks Undang-Undang 17 itu sendiri, gitu loh dan pijakan kami tentu adalah IMO, Pak. Kita berpikirkannya tentang IMO. Jadi kita tidak ada Indonesia ini bagian dari sebuah bagian dari dunia ya. Jadi kita tidak bisa memisahkan diri dengan cara yang lalu mengasingkan diri dari dunia internasional, yang akan tentu lebih banyak moderatnya daripada manfaatnya. Penjelasan Bapak tentang ini telah memberikan pencerahan bagi kami semua untuk melakukan penguatan dan saya akan koordinasi dengan Pansus, Pak, nanti, Pansus tentang Undang-Undang 32 dan berharap nanti Pak Laksamana TNI Purnawirawan Soleman Ponto bisa berbicara di sana ya, supaya memberi penjelasan sejelas-jelasnya kepada teman-teman di Pansus terkait hal ini betapa bahayanya kalau ini sampai dilakukan perubahan Undang-Undang 32 itu seperti itu adanya dengan mencabut seluruh kewenangan yang diinginkan yang, diinginkan maksud saya loh, Pak.

Jadi negara ini bisa diatur suka-suka rupanya ya, tapi di sini masih ada kami, Pak, ada beliau-beliau yang di samping saya ada Pak Sudewo di sana ya dan teman-teman di ujung, kami, Pak, jangan dikhawatirkan soal apa namanya, nasionalisme kami ya terkait dengan Indonesia, pijakan kita adalah tentu Undang-Undang 17 dengan acuan kita adalah IMO, Pak, *International Maritime Organization*, jadi pijakan kita di sana ya.

Itu pun saya tidak bisa cerita semua, Pak, tapi Pak, Pak Soleman, Soleman pasti sudah tahulah jalan ceritanya itu ya, yang mengajukannya siapa ya, teman Bapak juga yang ngajukannya, Bapak punya kolega juga ya, punya kolega kami juga di sini dulu, Pak ya, dulu pernah duduk di tempat Bapak situ juga kalau rapat dulu ya. Jadi kita juga agak aneh gitulah ya, tapi kenapa kami lakukan revisi ini sebetulnya juga tidak ada kaitan, Pak ya.

Saya beberapa pilihan perlu kami sampaikan supaya ini teman-teman INSA dan Pak Soleman tahu ya, karena Bapak juga di Wantimpres dan bagian juga dari BIN hari ini ya. Kami melakukan revisi ini sama sekali *nggak- nggk* ada kaitan dengan Undang-Undang 32, bahkan saya tidak tahu, Pak, kalau ada undang-undang yang sedang sekarang dibahas, tahunya belakangan malahan kita.

Dulu kami ingin merevisi Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, karena masih belum ada kesepakatan secara politis, akhirnya kami mendahulukan Undang-Undang Pelayaran, Pak, dengan objek utama kita adalah penegakan azas *sabotage* dan masalah angkutan logistik saja, hanya

2 hal ini, karena ini memperkuat kekuatan dalam negeri kita terkait dengan kedaulatan kita sebagai sebuah negara, kita boleh dong kita punya kedaulatan untuk berusaha di wilayah kita, setelah kita tidak mampu baru kita boleh kasih kepada luar, Pak, tetapi kalau pengusaha kita masih mampu, ngapain kita kasih kesempatan kepada luar, *toh* kita masih bisa kerja sendiri, membuka kesempatan seluas-luasnya bagi kita dulu, karena kita tidak mudah untuk bisa berusaha hal yang sama di tempat lain.

Bapak boleh coba mau mengusahakan angkutan di Amerika sana *nggak* mudah, Pak, tapi dengan gampang mereka bisa masuk di tempat kita itu yang perlu kita perbaiki hari ini.

Kemudian yang kedua soal angkutan logistik, fokus kita sebetulnya hanya di sana. Kalau terkait *sea and coast guard* ini kami sepakat, Pak, cukup dengan pasal yang ada sekarang pemerintah keluarkan Peraturan Pemerintah mengatur tentang itu seperti amanat dari Undang-Undang 17, itu tidak akan kita rubah, kita beri kesempatan untuk pemerintah melakukan *missantara* KPLP dengan Bakamla silakan. Dan ingat, Pak, *sea and coast guard* itu sipil. Saya sepakat dengan Bapak, kalau Bakamla mau ya kamu menjadi penyidik sipil masuk ke KPLP.

Nah, tapi saya tidak mau bicara ini bukan ranahnya kami, Pak, di sini ya. Kalau saya juga ada pikiran ya sudah kalau memang Bakamla mau badan sendiri, seperti apa ya sudah sifatnya operasi saja, misalnya contoh seperti Basarnas, ada juga pilihannya, *monggo* silakan itu *loh*, tapi itu kita serahkan kepada pemerintah, itu domainnya pemerintah, bukan domainnya kita. Domainnya DPR sudah mengantar untuk terkait dengan *sea and coast guard*, silakan pemerintah membuat peraturan dan teknis terkait hal itu, maka diperlukan PP sampai di situ, itu sudah bukan ranahnya kami di DPR. Tapi kami menjaga manakala berubah dari konsep itu dan lalu bertentangan dengan aturan sebagaimana mesti berlaku secara internasional, dalam hal ini IMO, tentu kami juga adalah pagar penjaganya, Pak, jangan loncat ke sana, sampai di sini saja Pak, tidak boleh Bapak meloncat kemari, kita jaga sama-sama, Pak Soleman, saya rasa kita sepakat soal itu ya.

Saya rasa sudah sangat jelas ini ya, terkait dengan komparasi antara undang-undang, revisi Undang-Undang 17 dan Undang-Undang 32. Jadi, Pak Soleman tadi Bapak juga berpikir jangan-jangan Komisi V ini merevisi ini untuk melepas pasal-pasal ini ke Undang-Undang 32, tidak Pak, justru kami merevisi ini untuk menahan, Pak, untuk menahan dan menjelaskan kepada lembaga ini. Karena kalau kami tidak, tidak ngambil posisi untuk mengatakan itu hari ini, nanti secara materi siapa yang membicarakan soal ini di sini. *Nah*, karena juga sebetulnya Anggota Pansus di DPR ini kan ya antara kami-kami ini aja, Pak, dari Fraksi PDI Perjuangan, dari partai-partai lain, Golkar dan Pak Ridwan silakan, Pak, sini, Pak, sini, Pak, saya tunggu Bapak dari tadi, saya sepi, maka saya perlu Pak dosen di sini, Pak dosen jangan bergerak ya, yang lain boleh bergerak Pak dosen jangan, beliau ini dosen, Pak.

Pak Soleman, kalau ini dosen dari Makassar, Bapak punya saudara Bapak di utara beliau di selatan, silakan Pak Ridwan, kalau itu dari Tenggara Sulawesi juga, Kendari ya. Jadi kalau bicara soal pelayaran kita mesti banyak bicara sama orang Sulawesi, Pak, ini jago-jagonya laut semua ini ya.

Jadi, saya rasa itu barangkali. Terima kasih sekali lagi Pak Soleman Ponto atas penjelasan yang sangat lugas, jelas dan tegas ya walaupun Bapak adalah mantan Angkatan Laut ya, jadi Bapak berdiri tegak untuk NKRI ya, dalam konteks seperti ini, karena belum tentu *loh*, Pak, ketika sudah menyangkut apa namanya, institusi dan seterusnya kadang-kadang itu loyalis apa namanya, idealisme kita *tuh* rada-rada kadang-kadang bisa berubah-berubah warna dikit ya, tapi Bapak menunjukkan prajurit sejati untuk Indonesia tercinta ya. Mudah-mudahan nanti Bapak juga bisa menyampaikan kepada Wantimpres, kepada Presiden terkait soal ini, janganlah ditunda lama-lama ini, ini akibat dari tidak keluar-keluarnya, Pak, PP dari undang-undang dimandatkan undang-undang ini, maka timbulah persoalan seperti ini. Di satu sisi lapangannya Bapak sudah lihat, *nah*, seperti ini adanya, organisasinya ada, *nggak* jelas nyantol ke mana-mana akhirnya tabrak sana tabrak sini gitu loh, Pak. Akhirnya ya itulah kita juga berharap ini bisa cepat diselesaikan tapi percayalah, Pak, kami menjaga sebagaimana Undang-Undang 17 yang sudah ada, yang kita lakukan revisi hanya terhadap dua hal yang tadi, Pak, dan yang lain-lain kita pandang perlu ya selama juga tidak bertentangan dengan aturan main internasional.

Pak Hamka silakan, mungkin ada mau disampaikan.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Ya, terima kasih, Pimpinan.

Menarik apa yang disampaikan Pak Ponto, Pansus pun sekarang, Pak, bingung ya, karena sarannya adalah bagaimana eksistensi dari Bakamla. Pertanyaannya, apakah Undang-Undang Nomor 17 yang dirubah atau direvisi atau Undang-Undang 32? Pansus pun bingung ayo, mau masuk di mana, padahal sebenarnya arahnya, PP cukup ya, mau cari persoalan kan kalau begitu.

Pada dasarnya, Pak, terima kasih masukannya tadi itu luar biasa menjadi pegangan kita semua di sini seperti apa yang disampaikan PakKetua. Memang tidak ada niat sama sekali untuk kita pikirkan, karena Bakamla mau mencari bentuknya ini, sama yang disampaikan tadi berevolusi nanti mau jadi apa. Itu menarik Bapak coret tadi itu ya Bakamla *coast guard* iya kan Pak, setuju saya, aneh, lucu dan tidak mendasar gitu *loh* ya. Iya ITE baru, benar Pak, *nah*, itu menarik sekali.

Nah, saya tegaskan lagi, bahwa undang-undang yang kami rencana revisi ini hanya ada 2 substansi saja, apa yang disampaikan Pak Ketua, yang pertama azas *sabotage* itu, karena dengan azas itu apa namanya, industri ya, apa namanya, galangan kapal pelayaran berkembang dan itu yang ingin

diperjuangkan. *Nah*, inilah yang kita coba revisi pada Undang-Undang Nomor 17.

Kembali lagi saya ke awal tadi bahwa, sebenarnya bukan inisiatif dari DPR juga mencari bentuknya itu barangkali, Pak, dari tetangga sebelah ya mungkin pasti kita tolak di sini. Saya kira itu saja.

Terima kasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Hamka.

Baik.

Yang terakhir, kita kasih kesempatan dulu kepada Prof. Dr. Capt. Muhammad Thamrin, saya persilakan Pak, mungkin ada yang perlu disampaikan bagi kami untuk memperkuat naskah akademik ini.

NARASUMBER (PROF. DR. CAPT. MUHAMMAD THAMRIN/UNIVERSITAS TRISAKTI JAKARTA):

Baik, terima kasih kesempatannya yang terakhir.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Kepada yang terhormat Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI, dan Bapak-Bapak Anggota Komisi V DPRI, serta Bapak-Bapak peserta,

Yang kita akan memaparkan tentang pada prinsipnya kepada Undang-Undang 17/2008 tentang Pelayaran. Ini kalau saya dengar, kami ini dari, dari, dari pendidikan Trisakti transportasi, Institut transportasi dan logistik diutus untuk menjelaskan, ini secara, tidak secara undang-undang ataupun bagaimana, tapi secara yang legal saja, karena di sini sudah-sudah cukup jelas ya, Pak ya, dijelaskan oleh Bapak kita laksamana TNI Purnawirawan lagi Soleman B. Punto, masih punya gigi juga ya, baik.

Kalau kami institusi dari ITL Trisakti itu hanya dasar-dasarnya saja. Jadi ini berdasarkan keputusan dewan perwakilan yang kita kutip, Republik Indonesia Nomor 15 DPR RI 171/2023 sampai 24 itu tentang program, tentang program ya Pak, tentang program legislasi nasional rancangan undang-undang prioritas di tahun 2024 yang nanti ditetapkan tanggal 3 Oktober 2023 Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran, ini sudah termasuk di dalam legislasi yang akan datang.

Bapak-Bapak, Ibu yang di dalam sidang yang saya hormati,

Jadi terkait dengan urgensi perubahan Undang-Undang tentang Pelayaran. Perubahan Undang-Undang Pelayaran ini tentang pelayaran bisa menjadi hal yang penting, karena pelayaran merupakan bagian penting dari aktivitas perdagangan dan transportasi di banyak negara. Ini tidak jauh daripada kalau saya mengajar di S3, S2 tentang transportasi laut di ITLTrisakti.

Jadi undang-undang mengatur bidang ini biasanya cukup berbagai hal, termasuk keamanan maritim, perlindungan lingkungan, hak-hak pekerja di industri pelayaran, serta regulasi terkait dengan perizinan dan operasional kapal di pelayaran. Ada beberapa alasan mengapa perubahan Undang-Undang tentang Pelayaran mungkin menjadi penting, satu ya keamanan maritim, keamanan maritim. Jadi undang-undang ini seringkali diubah untuk memperkuat standar keamanan di laut, termasuk persyaratan untuk peralatan keselamatan kapal, prosedur pencegahan kecelakaan dan penanganan keadaan darurat seperti pencemaran di, di laut, *marine pollution*, marpol.

Bapak Pimpinan,

Pak, saya belayar 14 tahun di kapal Marceline, Pak, menjadi seorang perwira, begitu saya ditarik menjadi pegawai negeri di latar perhubungan laut ya, Pak, kapal kita yang bagus hanya Pelni, Pak, yang dibangun di Meyer, yang lainnya adalah bekas, *nah*, ini harus kita tingkatkan, Pak, jangan sampaiterjadi urusan kecelakaan, sini kecelakaan, alat digital teknik kita itu belum ada. Saya sudah memperagakan di S3 dan S2 di Trisakti, bagaimana untuk mengambil dengan menggunakan *digital life jacket*, penolong dari para penumpang yang di Bahama sana tidak ada yang meninggal, tolong, karena digital.

Kedua, kapal-kapal kita sangat minim sekali, apa itu *electric charge*, apa itu AIS, padahal ini adalah untuk meningkatkan derajat bangsa Indonesia dan membeli kapal-kapal yang benar-benar layak, bukan beli kapal di Hongkong, Filipina 2008, belum jalan sebentar sudah meledak, *nah*, ini tidak- tidak wajib menurut saya.

Lalu yang perlindungan lingkungan, Pak. Peraturan pelayaran jugadapat memuat ketentuan yang dirancang untuk melindungi lingkungan laut. Kenapa? laut kita besar, dua pertiga daripada daratan. Maritim lebih berkuasa untuk menelisi di tataran perairan, beda dengan transportasi laut yang berhubungan dengan PBB dan IMO karena berdasarkan UNCLOS '82 kita diberikan kesempatan dan diberi percaya oleh UNCLOS itu.

Hak-hak pekerja itu harus menurut Undang-Undang Pelayaran sering mengatur hak-hak pekerja di industri. Industri kita ini banyak sekali ya, Pak, jadi termasuk jam kerja, kondisi kerja dan perlindungan sosial. Saya di Marceline itu kalau yang namanya *engineer*, ya *engineer*, Pak, industri *engineya*, industri *engine* tidak ada gabung-gabung. Kapal semua menggunakan satelit Alphard semua itu, jadi kita ini ketinggalan sebenarnya, tapi ya kira-kirakita seperti itu. Lanjut, Mas. Baik, lanjut ya.

Jadi, perdagangan dan ekonomi, Pak. Jadi perubahan dalam undang-undang dapat mencerminkan perubahan dalam perdagangan internasional, teknologi kapal kita, Pak, atau kebutuhan ekonomi lainnya yang berhubungan dengan industri pelayaran, berindustri pelayaran ya, dipermudah, efektif dan efisiensi, negara kita besar, luas. Siapa bilang negara kita tidak mampu, hanya tekad yang belum punya sejujurnya. Kepatuhan internasional, berapa perubahan mungkin dilakukan akan untuk memastikan bahwa negara tersebut mematuhi standar internasional yang ditetapkan oleh organisasi seperti *International Maritime Organization*. Dia ini menetapkan kapal-kapal itu yang layak, Pak ya, tidak di bawah substandar.

Pernah kita 2, 3 tahun lalu ya kapal-kapal itu kena *whitelist*, kesempatan Kapal asing untuk mencari logistik dengan harga tinggi. Pentingnya bagi pemerintah di regulator untuk secara teratur meninjau dan memperbarui Undang-Undang Pelayaran agar tetap relevan, bukan dirubah semuanya. Yang, yang tidak pernah dikerjakan gitu, Pak, ya dan memang orang yang tidak tau gitu. Tentu di kapal atau di menjadi seorang perwira *engineer* atau *deck* atau nahkoda ataupun awak kapal dan ABK ini betul-betul harus mengerti tentang kapal, Pak, karena kapal itu merupakan rumahnya, nahkoda itu merupakan istrinya yang kedua, kapal lewat dia lewat, coba, baik lanjut.

Apa penerapan azas *sabotage*. Semenjak saya menjadi pegawai negeri, ini urusan kita azas *sabotage* apa hasilnya, ya begitu-begitu saja itu, pernah dilakukan. Tapi azas *sabotage* adalah prinsip, Pak, yang mengatur pengangkutan barang dan penumpang antar pelabuhan di dalam suatu negara di negara maritim *tuh*. Jadi suatu negara, kapal yang berbeda negara tersebut penerapan azas *sabotage* biasanya memiliki beberapa tujuan, antarlain kalau kita bandingkan dengan negara lain, yang pertama, perlindungan industri pelayaran domestiknya, pengembangan kapasitas maritim nasional ya, Pak, lanjut, jadi bisa dibaca nanti iya. *Nah, stop*, Pak.

Jadi penerapan *sabotage* ini dilakukan melalui berbagai kebijakan, kebijakan regulasi dikeluarkan oleh pemerintah. Contohnya, termasuk memberlakukan persyaratan bahwa, hanya kapal-kapal yang berbendera negara tersebut yang diizinkan untuk melakukan pelayaran di dalam negeri sendiri. Iya, tidak diberi kesempatan untuk kapal-kapal asing mengeruk semua sumber daya alam kita. Namun penerapan azas *sabotage* ini juga dapat menimbulkan beberapa kontroversi, terutama terkait dengan potensi peningkatan biaya dan pengurangan fleksibilitas dalam pelayaran. Beberapa pihak mungkin mengkritik kebijakan *sabotage*, karena dapat menghambat perdagangan internasional dan meningkat biaya transportasi, lanjut Mas. *Nah*, itu, terus lanjut aja lanjut-lanjut Mas ya.

Dua, penghapusan biaya logistik, yang terakhir. Penghapusan biaya angkut logistik urusan kehadiran logistik bagi masyarakat merupakan sebuah urusan wajib-wajibnya di oleh pemerintah, yang sampai saat ini ya penghapusan tadi yang sampai saat ini, masih menemukan formula untuk

menekan harga barang secara signifikan di sejumlah daerah. Untuk itu, diperlukan norma yang mengatur keringanan bagi biaya angkut pelayaran agar biaya angkutan dapat lebih bersaing dan murah. Ini kita harus menekankan itu.

Terakhir, Pak, tol laut ya, Pak ya. Tol laut ini sampai sekarang saya mencari sebagai di buku mana pun, *nggak* ada definisinya, apa *sih* tol laut. Ada yang bicara dari dari dermaga, *eh* dari pelabuhan ke pelabuhan mendapatkan muatan dan bongkar muat, terus dan sebagai berikutnya, kalau tidak BBM berkurang, semua berkurang, apa pendapatan juga berkurang. Apakah itu? kita dari pihak cendekiawan nanti akan akan mendefinisikan-mendefinisikan lagi bahwa tol itu, itu apa sebenarnya, karena sarana prasarannya belum banyak yang bagus, Pak. Ngangkut sapi, sapinya kabur. Cara memuat sapi tidak mempunyai aturan, pengalaman-pengalaman belum ada, yang penting angkut sapi di kapal, titik, gitu, sampai di Pelabuhan Tanjung Priok, sapi pada jebol, Pak, artinya muat bongkarnya tidak serius dantidak mempunyai aturan untuk memuat binatang. Bukan sapi saja standarisasinya belum dilakukan.

Jadi, saat ini pengaturan mengatakan tol itu telah di, di apa, diatur, Pak, di Peraturan Presiden Nomor 106 itu. *Nah*, diikuti dengan terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Oktober itu, barangkali di laut dan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68, tarif angkutan barang di laut dalam rangka pelaksanaan kewajiban pelayaran publik, *public service obligation*, dirasakan masih kurang kuat, Pak. Dirasakan masih kurang kuat. *Ada sih* ada, tapi tidak begitu serius. Untuk itu, diperlukan pengaturan tentang penyelenggaraan pelayanan publik terkait trayek tol laut baik untuk pelayaran komersial maupun non-komersial dan peran pemerintah dalam mendukung sistem-sistem transportasi yang efektif dan efisien.

Kalau saya menjalankannya atau menyarakannya Sarprasnya itu loh, Pak ya, sarana bantu dan navigasi semua harus lengkap baru kita menarik. *Loh* kalau angkutan, angkot, udah bobrok, udah bannya udah rusak-rusak, gimana mau dapat duit, *nah*, ini sama ini sama. Kita *nih* ceritanya banyak kejadian Pak, kapal baru lepas tali, buka belakang, tahu-tahu tenggelam, Livina baru mau jalan ke sana, sudah kebakaran, banyak sekali, Pak. Kudusdi Semarang, baru keluar sedikit sudah hilang, ya itu bukan karena ilmu-ilmu yang tidak pantas, tetapi kurang, kurang ilmu tentang kepelautan.

Banyak menelorkan tentang ilmu pelayaran STIP, STDT, dan semua sekolah BPIP, tapi pada saat dilakukan di lapangan, tidak serius, tentu banyak latihan-latihan. Kita percaya, Pak, nahkoda, *engineer* itu punya CoC, *Certificate of Competency*. Kita punya G, oh hebat dia, dia berkompeten untukmembawa kapal, tapi begitu dikasih SPB lewat BUI 1, *loh* ke mana nih kapal, ya tenggelam, di mana COC-nya, itu juga dari pendidikan harus kita awasi, harus kita awasi, Pak, karena sekarang ini paling gampang orang asingmempunyai sertifikat kita. Dari mana, kita tidak tahu, tiba-tiba kemarin waktu Covid-19 takbut, "*what is certificate do you have*", "*I'm India, Indonesian certificate*", mabuk *nggak* tuh, aturan Undang-Undang 17/2008 diapakan.

Baik, Pak terakhir, untuk itu diperlukan pengaturan tentang penyelenggaraan pelayanan publik terkait trayek tol laut, baik untuk pelayaran komersial maupun non-komersial dan peran, dan peran pemerintah ini bagus sebenarnya dalam mendukung sistem. Kalau sistem itu kan berlanjut ya, Pak ya, berputar dia, tidak dengan cara, itu sistem. Jadi transportasi yang efektif itu dan efisien, ini yang harus kita berpikir bagaimana efektif dan bagaimana efisien banyak dipikirkan.

Saya rasa demikian, Pak, terima kasih.
Inilah wejangannya dari Institut Transportasi dan Logistik Trisakti.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Prof. Dr. Capt. Muhammad Thamrin ya, dari apa namanya, Institut transportasinya Trisakti, ya.

Bapak-Ibu sekalian,

Kita tidak mengambil kesimpulan ya, Pak ya, di sini hadir Pak Sensi dari teman-teman dari staf ahli juga. Tolong apa yang disampaikan olehseluruh *stakeholder* tadi, mulai dari Ketua INSA, kemudian Ketua APBMI, kemudian dan tadi juga Laksamana Purnawirawan Soleman Ponto, dan terakhir dari Prof ya, tolong dihimpun semua oleh staf ahli ya, terkait dengan kita melengkapi naskah akademik yang nanti akan di rapat berikutnya akan kita rangkum semua, oleh Pak Sensi nanti sampaikan kepada kita, teman- teman Komisi V dan kita harap nanti hari ini kita sudah bisa kesimpulan untuk segera kita kirim ke Baleg dulu. Karena sifatnya di Baleg itu sinkronisasi, Pak. Jadi nanti Baleg akan melakukan sinkronisasi, termasuk juga nanti soal bagaimana terkait dengan undang-undang yang sedang juga dibahas yang tadi di cukup dalam untuk disampaikan tadi oleh Pak Laksamana Muda TNI Pak Soleman Ponto tadi, yaitu Undang-Undang 32, revisi Undang-Undang 32 tentang Kelautan.

Saya rasa Bapak-Ibu demikian ya, tidak usah kita beri tanggapan anggap sebagai masukan saja ya bagi kita, dan saya berharap untuk kita *nggak* usah bubar yang ada di sini ya. Saya minta langsung saja kita, Pak Sensi kita ke sesi berikutnya, nanti Bapak sampaikan kepada kami terkait dengan kesiapan naskah akademik dari undang-undang ini.

Baik, Pak Soleman, mungkin ada yang mau disampaikan.

NARASUMBER (LAKSAMANA MUDA TNI (PURN.) SOLEMAN B PONTO, S.T., M.H.):

Ada tambahan sedikit, mohon maaf Pak Pimpinan.

Undang-Undang 17 kan sudah hadir sejak 2008, sekarang sudah 2024 belum dijalankan, barangkali dari Pimpinan DPR bisa mendorong pemerintah untuk segera dilaksanakan tanpa syarat, karena ini undang-undang sah, Undang-Undang Republik Indonesia yang sudah disahkan, kenapa ditunda-tunda sedemikian lama, padahal sekarang di luar masyarakat menunggu bagaimana disampaikan tadi kapal setelah ditangkap Angkatan Laut, tangkap Bea Cukai bergantian, karena tidak ada aturan, padahal aturan sudah ada, tinggal membuat PP.

Nah, ini barangkali ini sekarang DPR sudah membuat undang-undang, pemerintah harus segera jalankan, tidak ada alasan untuk menunda lagi dan jangan lagi bilang ini kita revisi tidak perlu lagi, jalankan dulu yang ada, tentara kan begitu, Pak, jalankan dulu yang ada. Nanti kalau dalam perjalanan ada gonjang-ganjing, baru kita lihat, tapi perintah yang sudah ini mohon dijalankan karena DPR sudah membuat, hargai apa yang dibuat DPR untuk segera ini dilaksanakan. Itu saja.

Terima kasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Laksamana Muda Purnawirawan Soleman Ponto ya, terkait masukan ini. Ini nanti kami simultan, Pak, sembari kami memperbaiki soal azas *sabotage* dan angkutan logistik bersamaan juga nanti kita bahaskan dengan pemerintah. Kami akan tanya kepada seluruh apa namanya, kementerian/lembaga yang ditunjuk Presiden nanti, untuk membahas bersama kita, kita pertanyakan, kenapa PP ini kok tidak lahir-lahir sampai sekarang? padahal draft-nya itu sudah dari tahun, saya dapat informasi dari tahun 2015, Pak, sudah ada di sana dan sampai sekarang belum ditandatangani, berarti sudah menjelang 10 tahun draft PP ini tidak ditandatangani.

Tapi Pak Soleman pasti tahulah ya, karena ada ulur tarik kepentingan, itu pasti, Pak, ada ulur tarik kepentingan. Ya, puncak gunung esnya ya ini, Pak, revisi Undang-Undang 32 ini, akhirnya kelihatan juga, Pak ya, muncul akhirnya yang tadinya mungkin melayang-layang di antara dasar dan permukaan laut, ya akhirnya muncul juga, *nggak* tahan juga di dalam terus, Pak, lama-lama lemas juga dia kan. *Nah*, setelah muncul ke permukaan ya tadi yang Bapak sampaikan tentu kita akan tanya kepada pihak pemerintah terkait soal ini sesuai mekanisme yang ada.

Terima kasih, Bapak-Ibu sekalian ya, kepada seluruh peserta ya. Dari INSA tadi mungkin bahan-bahannya mungkin kami perlukan semua, Pak,

kalau bisa bahan paparannya di semua ditinggalkan, karena Bapak-Bapak dan Ibu-Ibu, kami undang secara resmi dan terdokumentasi di apa namanya, data kami di DPR terkait dengan proses penyusunan naskah akademik dalam rangka penyusunan apa dalam rangka revisi Undang-Undang 17. Nanti bahannya tolong dikasih kami semua Bu, sudah ya? sudah-sudah semua, Bu, sudah di kita semua bahannya.

Bapak-Ibu sekalian,

NARASUMBER (LAKSAMANA MUDA TNI (PURN.) SOLEMAN B PONTO, S.T., M.H.):

Usul satu lagi, Pak.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Ya, silakan Pak Soleman.

NARASUMBER (LAKSAMANA MUDA TNI (PURN.) SOLEMAN B PONTO, S.T., M.H.):

Kalau bisa Bapak panggil aja itu dihadapkan ke sini, bertanya kenapa *ndak* jalan, biar tambah jelas yang Polhukam, Menteri Perhubungan, kan DPR sudah kerja berat, kenapa *kok* belum ini, ditanya mereka apa alasannya, biar tidak ada dusta diantara kita, itu ya.

Terima kasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Kalau kami di sini, Pak, kami boleh manggil Menteri Perhubungan, Pak, yang lain-lain *nggak* bisa kita panggil, karena bukan mitranya kita, tapi tentu ada mekanisme di sini, sudah bisa kita rumuskan, Pak.

Saya yakin dan percaya ya, logika Bapak dan logika kita semua samalah, nanti kalau saya pakai bahasa yang lain, kurang enak, Pak, jadi logika Bapak dan logika saya sama, itu sajalah ya. Jadi kita masih cukup cerdas untuk bisa memahami ini ya. Jadi ya yang coba-coba bermain dengan kepentingan, inilah akhirnya yang terjadi, Pak ya. Jadi kita mempertanyakan itu semua.

Baik.

Saya rasa, Bapak-Ibu sekalian, tidak perlu saya perpanjang lagi, teman-teman Komisi V kita langsung lanjut ke sesi kedua dan kepada Bapak- Ibu sekalian, terima kasih banyak ya dan mohon maaf kalau dalam rapat ini banyak hal-hal yang atau ada hal-hal yang kurang berkenan, kami akan

secara temporer Bapak-Ibu sekalian, nanti akan tetap akan meminta dukungan ya.

Kami nanti akan tetap meminta masukan ya, dari seluruh *stakeholder* terkait, karena kami tidak mau, Pak, nanti begitu selesai revisi ini ada yang ribut-ribut, ya. Kalau saya selama sudah mau 15 tahun di sini, Pak, setiap kali membahas undang-undang tentu kemungkinan-kemungkinan terkait *judicial review* ini selalu saya antisipasi, Pak, karena ini bisa membuat kita kerja sia-sia ya, kita capek, biaya juga negara juga keluar duit ngurus ini, siang malam kita kerja, sekali *judicial review*, selesai semua. Jadi walaupun kemungkinan ada *judicial review*, itu harus kita antisipasi, Pak ya, makanya ini kan yang kemungkinan melakukan *judicial review* adalah tentu pasti *stakeholder*, Pak ya, yang berkaitan dengan berkepentingan dengan revisi undang-undang, makanya semua pihak kita ajak bicara, kita ajak ngomong ya.

Soal substansi, saya rasa, Pak Sensi, semua *stakeholder* sudah disampaikan ya, ya ini kan untuk, kita bikin ini kan untuk undang-undang rakyat, untuk masyarakat ya bukan buat siapa-siapa. Jadi ketika tidak cocok dengan kepentingan rakyat, tidak cocok dengan kepentingan rakyat, tentu kami tidak boleh mengabaikan itu gitu. Jadi itu percayalah, Pak, kami mengedepankan ya hal-hal yang prinsip bagi negara ini, bagi masyarakat dan bagi rakyat yang kepentingan dengan revisi dari undang-undang ini.

Saya rasa demikian terima kasih mohon maaf kalau ada hal-hal yang kurang berkenan, maka dengan demikian rapat saya nyatakan selesai dengan mengucapkan syukur *alhamdulillah*, rapat saya nyatakan ditutup dengan mengucapkan *wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*.

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua.

**(RAPAT DITUTUP PUKUL 12.46 WIB)
(KETOK PALU 3 KALI)**

Jakarta, 3 April 2024

a.n. **KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,**

TTD

Nunik Prihatin Budiastuti. S.H.
NIP. 196912021998032002

h