



SEKRETARIAT JENDERAL DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

JLN. JENDERAL GATOT SUBROTO JAKARTA KODE POS 10270
TELP (021) 5715 349 FAX (021) 5715 423 / 5715 925, WEBSITE : www.dpr.go.id

**LAPORAN TIM KUNJUNGAN KERJA
KUNJUNGAN KERJA PANITIA KHUSUS DPR RI
RANCANGAN UNDANG-UNDANG PERUBAHAN KEDUA ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR
32 TAHUN 2014 TENTANG KELAUTAN
TANGGAL 20 – 22 NOVEMBER 2023
MASA PERSIDANGAN I TAHUN SIDANG 2022-2023
KE BATAM, KEPULAUAN RIAU**

I. Pendahuluan

Indonesia sebagai suatu negara kepulauan dan negara maritim, penyelenggaraan kelautan perlu dilakukan secara berdaulat dan keberlanjutan agar kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kesejahteraan kehidupan bangsa dan negara. Selain itu, Indonesia sebagai poros maritim perlu didukung oleh kebijakan utama, diantaranya memastikan integritas wilayah dan memperluas wilayah yurisdiksi, menjaga pertahanan dan keamanan, memastikan keselamatan, dan mengelola sumber daya yang dilaksanakan secara bertanggung jawab. Karenanya berbagai kebijakan perlu didesain untuk mengatasi berbagai permasalahan kemaritiman di Indonesia, terutama soal keamanan laut yang mengancam kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Dalam rangka pelaksanaan tata kelola keamanan laut dalam menghadapi dinamika yang semakin kompleks, dibutuhkan keamanan dan penegakan hukum di laut. Hal tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari penegakan kedaulatan sesuai ketentuan hukum nasional dan internasional di wilayah perairan yang menjadi lingkup yurisdiksi NKRI. Sistem penegakan hukum, keamanan dan keselamatan di laut tersebut, selama ini dilaksanakan oleh berbagai Kementerian dan Lembaga yang secara sistem dikenal dengan istilah "*Multi Agency Single Task*". Penerapan sistem "*Multi Agency Single Task*" masih menimbulkan persoalan terutama dalam pelaksanaan penegakan hukum.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU Kelautan) belum sepenuhnya memberikan kepastian hukum terhadap operasi keamanan laut dan upaya penegakan hukum di laut sebagai kebutuhan hukum saat ini. Untuk itu, UU Kelautan perlu dilakukan perubahan. Rancangan Undang-Undang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (RUU Kelautan) merupakan inisiatif dari Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia (DPD RI) dan berdasarkan Rapat Paripurna DPR RI tanggal 3 Oktober 2023, DPR RI telah menyetujui pembentukan Panitia Khusus DPR RI mengenai RUU Kelautan. Selanjutnya pemerintah melalui Surat Presiden RI Nomor: 35/Pres/07/2023 tanggal 7 Juli 2023 telah menugaskan Menteri Perikanan dan Kelautan, Menteri Perhubungan, Menteri Pertahanan, Menteri Keuangan, Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi serta Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia, untuk bersama-sama maupun sendiri-sendiri guna mewakili pemerintah dalam pembahasan RUU tersebut. Dalam rangka pembahasan RUU Kelautan tersebut, maka Pansus DPR RI RUU tentang Kelautan merasa penting untuk melakukan kunjungan kerja ke beberapa daerah.

A. Dasar Kunjungan Kerja

1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 1990 tentang Perjalanan Dinas Pimpinan dan Anggota Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;

2. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 133/PMK.05/2012 tentang Perjalanan Dinas Bagi Pejabat Negara, Pegawai Negeri dan Pegawai Tidak Tetap;
3. Peraturan Sekretaris Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan dan Pertanggungjawaban Perjalanan Dinas Dalam Negeri Bagi Pegawai di Lingkungan Sekretariat Jenderal dan Badan Keahlian Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;
4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 83/PMK.02/2022 tentang Standar Biaya Masukan Tahun 2023.

B. Ruang Lingkup

Panitia Khusus dibentuk oleh DPR RI dan merupakan alat kelengkapan DPR RI yang bersifat sementara. Panitia Khusus bertugas melaksanakan tugas tertentu dalam jangka waktu tertentu yang ditetapkan oleh rapat paripurna.

Berdasarkan Keputusan Rapat Konsultasi Pengganti Rapat Badan Musyawarah antara Pimpinan DPR RI dengan Pimpinan Fraksi tanggal 24 Agustus 2023 dan Keputusan Rapat Paripurna DPR RI tanggal 3 Oktober 2023, dibentuklah Pansus DPR RI mengenai RUU Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Sesuai Surat Presiden Nomor: 35/Pres/07/2023 tanggal 7 Juli 2023, Menteri yang ditunjuk mewakili Presiden dalam membahas RUU tentang Kelautan yaitu Menteri Perikanan dan Kelautan, Menteri Perhubungan, Menteri Pertahanan, Menteri Keuangan, Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi serta Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia.

C. Susunan :

Daftar Nama Tim Kunjungan Kerja Pansus RUU tentang Kelautan sebagai berikut:

No.	No. Anggota	Nama Anggota	Keterangan
1.	A-431	drh. H. Slamet	Pimpinan/F-PKS
2.	A-156	Mayjen TNI. Mar, (Purn) Sturman Panjaitan, S.H.	Anggota/F-PDIP
3.	A-71	Hj. Siti Nurizka Puteri Jaya, SH., MH.	Anggota/FGerindra
4.	A-561	Hj. Nur'aeni, S.Sos., M.Si.	Anggota/FPD

D. Jadwal Kegiatan

NO	WAKTU	A C A R A	KETERANGAN
Senin, 20 November 2023			
1.	04.50 WIB	Kumpul di Bandara Soekarno Hatta	Diatur oleh Protokol Bandara

NO	WAKTU	A C A R A	KETERANGAN
2.	05.50 WIB	<i>Take off</i> menuju Bandara Internasional Hang Nadim Batam	Citilink QG 940
3.	07.25 WIB	Tim tiba di Bandara Internasional Hang Nadim Batam	Diatur oleh Set. Pansus
4	08.00 WIB	Menuju tempat Pertemuan	09.30 WIB
5.	08.30 – 10.30 WIB	Pertemuan dengan: 1. Gubernur Provinsi Kepulauan Riau; 2. Wali Kota Batam; 3. Komandan Lantamal IV Batam; 4. Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjung Pinang; 5. Badan Keamanan Laut Zona Maritim Barat; 6. Akademisi Fakultas Internasional Batam.	Kantor Gedung Graha Kepri
6.	10.45 WIB	Tim menuju Bandara Internasional Hang Nadim Batam	Voorrijder
7.	12.10 WIB	<i>Take off</i> menuju Bandara Soekarno Hatta, Jakarta	Garuda GA 155
8.	13.55 WIB	Tiba di Bandara Soekarno Hatta, Jakarta	Diatur oleh Protokol Bandara

Acara sewaktu-waktu dapat berubah disesuaikan dengan situasi dan kondisi setempat

II. ISI LAPORAN

1. Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Kepulauan Riau

- Keamanan laut bukan hanya penegakan hukum di laut, karena keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari:
 - a. Laut bebas dari ancaman terhadap sumber daya laut, berupa pencemaran dan perusakan ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumberdaya laut.
 - b. Laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu ancaman pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional maupun internasional seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal migrant*, penyelundupan, dan lain-lain.
 - c. Laut bebas dari ancaman navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, serta kurang memadainya sarana bantu yang ada seperti suar, sistem perambuan, dan lain-lain.
- Kebijakan yang diterapkan 3 (tiga) bulan terakhir tentang penangkapan ikan terukur dari pemerintah pusat. Kebijakan ini dikeluarkan setiap kapal ikan mulai dari 5GT ke atas, selama mengacu UU Nomor 7 tahun 2016, sampai dengan 10GT izinnnya gratis di provinsi. Kapal 6GT dikenakan biaya perizinan seperti kapal 100GT. Permasalahannya: kapal tersebut wajib GMS, pembayar perusahaan 7 juta/pertahun, ketika menurunkan ikan di pelabuhan harus

dimana pelabuhan yang ditunjuk dan setiap kilogram ditimbang dikenakan PNPB.

- Terkait tata ruang laut, Pemda Kepri sudah menyusun dan sedang tahap konsultasi II. Tata ruang laut harus diintegrasikan dengan tata ruang darat.
- Terkait konservasi laut, garis pantai di Kepri sangat banyak bersinggungan dengan sektor lain, sehingga nelayan mengalami kesulitan untuk melakukan penangkapan ikan disekitar garis pantai laut. Kewenangan terkait area penangkapan ini disesuaikan dengan UU Pemda 23 Tahun 2014.
- Lemahnya koordinasi antar aparat penegak hukum di laut, dan keluhan pengguna laut atas banyaknya instansi penegakan hukum di laut. Perlu diingat bahwa pengaturan wilayah laut sesuai sektor tertentu memang diperlukan. Ini mengingat sektor-sektor tersebut memiliki kepentingan khusus dan kompetensi pengaturan tersendiri. Sebagai konsekuensi, terdapat pengaturan aparat penegak hukum dari tiap sektor. Namun fakta menunjukkan ketika pelaksanaan patroli, muncul masalah koordinasi di antara instansi yang melakukan penjagaan di wilayah laut yang sama.
- Pelaksanaan operasi keamanan laut yang dilakukan oleh berbagai instansi dilakukan berdasarkan kewenangan dan kompetensi instansi terhadap hal tertentu berdasarkan undang-undang yang mengaturnya. Dalam hal penegakan hukum dilaut masih dilaksanakan oleh masing-masing instansi yang memiliki kewenangan. Untuk mensinergikan potensi penegakan hukum di laut maka *single agensi multi tasks* dirasa akan lebih baik namun peningkatan kapasitas dan kompetensi SDM juga harus menjadi prioritas.
- Berdasarkan UU Kelautan, Badan Keamanan Laut (Bakamla) memiliki mandat untuk menegakkan hukum nasional di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan. Bakamla bersifat mengkoordinasikan atas temuan/pelanggaran kepada instansi lain yang memiliki kewenangan dalam penyidikan tindak pidana yang ditemuinya. Sektor-sektor tersebut memiliki kepentingan khusus dan kompetensi pengaturan tersendiri. Sebagai konsekuensi, terdapat pengaturan aparat penegak hukum dari tiap sektor. Namun kenyataannya menunjukkan ketika pelaksanaan patroli, muncul masalah koordinasi di antara instansi yang melakukan penjagaan di wilayah laut yang sama.
- Terkait patroli keamanan dan keselamatan di laut, UU Kelautan dengan tegas memberi mandat Bakamla mensinergikan dan memonitor kegiatan dengan instansi-instansi terkait. Namun, pada saat yang sama, UU Kelautan tidak mengharmonisasikan kewenangan dan kompetensi instansi lain yang terkait dan tidak memberikan kewenangan penyidikan kepada Bakamla. Hal ini menegaskan bahwa kompetensi kementerian dan/atau lembaga terkait tetap ada tetap berlanjut serta memperjelas fokus mandat patroli.
- Dengan melibatkan peran serta instansi lain yang memiliki kewenangan dalam pelaksanaan operasi keamanan di laut sehingga setiap pelanggaran yang ditemui dapat ditangani langsung oleh petugas yang berasal dari instansi teknis.
- kegiatan *illegal, unreported and unregulated fishing (IUUF)*, perdagangan obat terlarang, penyelundupan dan perdagangan manusia, perampokan terhadap kapal dimasa mendatang ancaman kedaulatan negara sehubungan dengan perkembangan politik dunia.
- Masih belum adanya kejelasan atau kesepakatan batas laut dengan negara tetangga sehingga menyulitkan dalam menindak pelanggaran yang terjadi di area tersebut.
- Diperlukan upaya sinergitas antar instansi dalam pengawasan dan penegakan hukum di laut mengingat laut Indonesia yang begitu luas dengan sarana dan

prasarana serta SDM yang terbatas namun jika dikolaborasikan dengan baik tentu akan dapat diatasi.

- Peran teknologi sangat penting dalam membatu memelihara keamanan di wilayah laut yuridiksi Indonesia teknologi ini dapat diterapkan pada pemanfaatan sumber daya kelautan termasuk perikanan.
- Masyarakat dapat diikutsertakan dalam pengawasan yang saat ini telah eksis adalah kelompok masyarakat pengwas (POKMSAWAS) yang di inisiasi oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Direktur Jenderal PSDKP.

Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau

- Sistem keamanan dan keselamatan laut harus satu sistem yang terintegrasi. Integrasi pelayanan, siapa yang bertanggungjawab dilaut, misalnya di Indonesia cukup Bakamla.

2. Pemerintah Daerah Kabupaten Natuna (Bapak Rodhial Huda/Wakil Bupati Kabupaten Natuna)

- 200 kapal lewati perairan antara Indonesia dan Singapura (asia timur), Singapura melakukan transshipment trading terhadap semua kapal tersebut. Perdagangan laut ini sangat besar nilainya. Hal ini bisa menjadi peluang ekonomi bagi Indonesia. Namun, yang terjadi di Indonesia ketika kapal itu melewati perairan Indonesia, hampir semua instansi menaiki kapal tersebut. Hal ini tidak tepat dilakukan dan bukan sistem yang baik bagi perdagangan internasional. Oleh karenanya Indonesia harus memiliki sistem hukum maritim yang jelas dan tepat.
- Kapal dagang dan kapal nelayan harus banyak untuk meningkatkan nilai ekonomi dan kesejahteraan. Kelancaran terhadap kapal ini harus dilayani dengan baik agar tercapai tujuan ekonomi dan kesejahteraan tersebut. Kapal yang harus melengkapi penjagaan kapal dagang dan kapal nelayan yaitu kapal perang dan kapal.
- UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran harus menjadi perhatian karena mengatur pelayaran di laut. *Coastal state* harus memiliki *authority* yang jelas misalnya *coast guard* harus *tune in* dengan *coast state* dan *flag state*.
- Harus ada satu undang-undang yang membawahi *coastal state* dimana laut, pelabuhan, dan sistem keluar/masuk di darat berada dalam satu payung undang-undang.
- UU Kelautan dan UU Pelayaran harus digabung menjadi UU tentang Maritim.
- Sistem yang harus dibentuk yaitu Sistem pemerintahan negara dilaut bukan institusi di laut. Seharusnya dilaut mengatasmamakan negara bukan terkotak-kotak oleh kewenangan suatu instansi.
- KPLP lebih cocok menjadi *coast guard* karena mengimplementasi keselamatan di IMO, tapi KPLP hanya mengurus keselamatan pelayaran bukan keselamatan maritim. Fungsi KPLP ini diterima dunia internasional.
- Kapal-kapal yang melewati perairan Indonesia tidak memberikan keuntungan bagi Indonesia karena Indonesia tidak melakukan *service* terhadap kapal-kapal tersebut.
- Sistem pemerintahan di pelabuhan harus ada yang melayani kapal-kapal yang masuk ke pelabuhan. Ada 4 (empat) *clearing* yang harus didapat oleh kapal, sehingga diperlukan satu lagi *port clearing* di pelabuhan. Sehingga tidak boleh dilakukan pencegatan di laut karena sudah mendapat *port clearing*.
- Penegakan hukum dilaut seharusnya *coast guard* dapat melakukan penyidikan secara *ad hoc* di laut, setelah jelas tindak pidananya baru dibawa ke pelabuhan. Setelah itu baru dilanjutkan ke instansi yang berwenang terkait pelanggaran apa yang dilakukan oleh kapal tersebut misalnya pelanggaran terhadap barang akan diperiksa oleh bea cukai.

- Di laut hanya boleh ada kapal *coast guard* dan kepala perang TNI. Kapal-kapal ini menjadi pelindung bagi kapal niaga dan kapal nelayan dilaut.
- Negara maritim harus dilengkapi dengan armada kapal yang banyak dan lengkap, agar dapat menjaga keamanan dan keselamatan dilaut.
- *Coast guard* harus ada kementerian administratifnya tidak boleh seperti sekarang Bakamla langsung dibawah presiden seperti saat ini.
- Antara kapal *coast guard* dan kapal perang TNI harus bersinergi, misalnya ketika kapal niaga dan kapal nelayan yang mengayomi kapal *coast guard*, dan ketika ada ancaman perang terhadap keamanan laut maka kapal perang TNI yang harus maju untuk mengatasi permasalahan.
- PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, UU Kelautan, dan UU Pelayaran harus sinergi untuk membentuk suatu *coast guard*.
- Laut yang ada di Indonesia harus dipenuhi dengan kapal *coast guard*, kapal perang, kapal niaga, dan kapal nelayan agar laut pengelolaan dan penyelenggaraan laut Indonesia aman dan selamat serta memberikan dampak ekonomi dan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat Indonesia.

3. Komandan Lantamal IV Batam

- Fungsi universal Angkatan Laut sudah dijabarkan dalam undang-undang. Hal ini yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan tugas dan wewenang, khususnya terkait Keamanan, Keselamatan, dan Penegakkan Hukum di laut (KKPH).
- Jika ada perubahan pada undang-undang tentang kelautan maka kewenangan di peraturan perundangan lain harus diikutsertakan. Bakamla selama ini merupakan komponen cadangan bagi Angkatan Laut dalam pelaksanaan KKPH. Angkatan Laut selama ini kekurangan armada dan dukungan dalam pelaksanaan keamanan di laut sehingga disinilah peran penting Bakamla.
- Untuk perubahan undang-undang tentang kelautan, kunci pentingnya adalah tidak ada institusi yang *corrupt* sehingga pelaksanaan tata kelola KKPH dapat dilaksanakan dengan baik.
- Pada dasarnya, Angkatan Laut mendukung adanya *coast guard* sebagai komponen cadangan bagi Angkatan Laut.

4. Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

- Poin penting yang ditanyakan para investor adalah keamanan di laut Indonesia. Para investor ini mendapatkan informasi yang simpang siur sehingga menimbulkan keraguan bagi mereka. Para investor juga butuh informasi kemudahan apa yang didapatkan, selain itu juga kepastian berusaha.
- Untuk itu perlu ditetapkan instansi mana yang berfungsi melakukan pengamanan di laut dan diberikan kewenangan sehingga menghindari kerancuannya. Diperlukan ada 1 instansi tunggal untuk pengeolaan laut
- Kita belum bisa melakukan pembongkaran dari *daughter vessel* ke *mother vessel*. Singapura bisa blending oilnya di tengah laut. Jadi kapal2 kecil (*daughter vessel*) yang melakukan distribusi. Di UU kita tidak memungkinkan karena hanya mengatur dari *daughter vessel* ke *mother vessel*.
- Selama ini Kapal di adhoc belum jelas tindak pidana nya. Sebaiknya di UU yang baru Ketika sebuah kapal diperiksa harus sudah jelas tindak pidananya sebelum ditarik sehingga merugikan perusahaan industri maritim. Jika belum jelas tindak pidananya dan sudah ditarik ke pangkalan maka ada potensi kerugian.
- Selama ini kegiatan penegakkan hukum laut banyak menyita kapal sehingga tidak bisa melakukan aktivitas. Hal tsb sebenarnya merugikan buat kita juga

karena kita harus memelihara kapal tsb, dan merugikan perusahaan. Kita sebaiknya mengedepankan sanksi denda sehingga memberikan manfaat bagi kita.

5. Kamla Zona Maritim Barat

- Badan Keamanan Laut Zona Maritim Barat diwakili oleh Kepala Zona Bakamla Barat, Laksamana Pertama Bakamla Syufenri, M.Si. Beberapa catatan yang disampaikan utamanya adalah terkait kebutuhan konsep dan parameter Keamanan, Keselamatan, dan Penegakkan Hukum di Laut (KKPH). Indonesia merupakan Negara Kepulauan terbesar di dunia. Dengan seluruh kompleksitas permasalahannya, Indonesia memerlukan sebuah sistem keamanan laut yang mampu mengintegrasikan keamanan, keselamatan dan penegakan hukum dalam satu tatanan yang komprehensif, efektif dan efisien. Konsep keamanan laut Indonesia pada saat ini masih mengacu kepada “Multi Agency System” di mana terdapat beberapa instansi yang melaksanakan pengamanan laut secara sektoral sesuai dengan kewenangannya berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku. Presiden Indonesia telah menyampaikan kebijakannya untuk kedepan Indonesia harus merubah konsep “Multi Agency” menjadi “Single Agency”. Saat ini Indonesia telah memiliki Indeks Keamanan Laut (IKL) yang menjadi parameter terkait pelaksanaan tugas dan fungsi diatas. Penilaian IKL dilakukan secara bersama-sama dengan instansi terkait dengan hasil pada tahun 2022 adalah 53 dengan kategori cukup terkendali. Beberapa konsep KKPH yang dijelaskan adalah sebagai berikut:

KONSEP	PENJELASAN
KEAMANAN LAUT	
Menjaga dan Mengamankan Laut	<ul style="list-style-type: none">- Batas-batas nasional maritim (kedaulatan negara)- Area laut yang digunakan sebagai jalur perdagangan agar memberi manfaat
Mencegah + Menindak Ancaman terhadap Perdamaian dan Keamanan yang Datang Dari Laut / Kegiatan Ilegal di Laut	<ul style="list-style-type: none">- Lalu Lintas Obat Terlarang, Narkotika dan- Zat Psikotropika,- Pekerja migran ilegal,- Kejahatan Terorganisir (Pembajakan-Perompakan)
Memelihara tatanan di perairan laut	<ul style="list-style-type: none">- Sumber daya alam- medium transportasi- (pencemaran) lingkungan laut- sarana navigasi (suar, bui, perambuan, alur- pelayaran)- fasilitas pelabuhan/dermaga dan kolam- pelabuhan
KESELAMATAN LAUT	
Keselamatan laut meliputi SAR, keselamatan navigasi dan respon terhadap bencana (baik bencana alam maupun kecelakaan yang terjadi dilaut). Pada prakteknya, saat ini fungsi keselamatan laut di Indonesia dilaksanakan oleh beberapa institusi seperti Basarnas, Kemenhub, BNPB, Bakamla, dan instansi lainnya. Untuk parameter keselamatan laut, dalam indeks keamanan laut (IKL)	

KONSEP	PENJELASAN
salah satu parameternya adalah keselamatan laut sehingga dapat mengacu pada IKL	
Menanggulangi kecelakaan di laut (pencarian dan pertolongan di laut):	<ul style="list-style-type: none"> - Kapal kandas - Kecelakaan kapal - Kebakaran kapal - Kebocoran kapal - Kapal karam
Memeriksa perijinan operasional, awak kapal dan kelaikan kapal:	<ul style="list-style-type: none"> - kelaikan kapal (alat navigasi kapal, bangunan - kapal, pendorongan kapal, alat pertolongan/ - keselamatan kapal/awak kapal/penumpang - kecakapan awak kapal
Memelihara tatanan di perairan laut :	<ul style="list-style-type: none"> - alur pelayaran - fasilitas pelabuhan/dermaga dan kolam - pelabuhan - sarana navigasi (suar, bui, perambuan)
Sinergitas Tata Kelola Keamanan Laut & Patroli Laut Berbagai Instansi	
<ul style="list-style-type: none"> - Patroli Bersama - Latihan Bersama - Pusat Informasi Keamanan Maritim (<i>Indonesia Maritime Information Center</i>) - Forum Keamanan, Keselamatan Dan Penegakan Hukum Di Laut - Penguatan Regulasi 	
PENEGAKKAN HUKUM DI LAUT (Yang Ideal)	
<ul style="list-style-type: none"> - Penguatan Penyelenggaraan Patroli Di Laut - Penguatan Penanganan Tindak Pidana (Pelanggaran Hukum) Di Laut - Penguatan Kepastian Hukum Tindak Pidana (Pelanggaran Hukum) Di Laut - Penguatan Kewibawaan Pemerintah (Aparat Penegak Hukum Di Laut) 	
SEA AND COAST GUARD INDONESIA	
Kewenangan Bakamla dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia:	<ul style="list-style-type: none"> - Menyusun kebijakan nasional terkait Keamanan, Keselamatan, dan Penegakkan Hukum di Laut - menyelenggarakan sistem peringatan dini - melaksanakan penjagaan, pengawasan, - pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum (di laut) - menyinerkan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan - memberikan dukungan teknis dan

KONSEP	PENJELASAN
	<ul style="list-style-type: none"> - operasional kepada instansi terkait - memberikan bantuan pencarian dan - pertolongan (di laut) - melaksanakan tugas lain dalam sistem - pertahanan nasional

Hal lain yang menjadi catatan penting adalah sebagai berikut:

- Sekalipun tugas penegakan hukum telah diatur dalam PP No. 13 Tahun 2022, Bakamla belum memiliki kewenangan Penyidikan. Sedangkan Penyidikan merupakan bagian integral dari kegiatan penegakan hukum untuk mencapai tujuan kepastian hukum. Untuk itu, perlu kiranya RUU Kelautan yang akan memperkuat Bakamla menjadi *Indonesia Coast Guard* mengatur tentang kewenangan penyidikan di Bakamla. Mempertimbangkan karakteristik Indonesia sebagai Negara Kepulauan dan perkembangan lingkungan strategis khususnya mengenai kelembagaan keamanan laut secara internasional, penegakan hukum di laut idealnya dilaksanakan oleh *coast guard*. Secara bersamaan, *multi-agency single task* yang saat ini dilaksanakan Indonesia tidak merefleksikan bentuk pemerintahan di laut yang modern yang telah diterapkan oleh banyak negara kepulauan atau negara- negara berbasis maritim di dunia. Dengan demikian, konsep terbaik bagi Indonesia adalah *single-agency multitask*. Terdapat dua kegiatan penegakkan di laut yaitu:
 - Penegakkan kedaulatan di laut: dilakukan ketika terjadi ancaman militer
 - Penegakkan keamanan/hukum di laut: dilakukan ketika ada ancaman non militer. Adapun Penegakkan hukum merupakan konteks penyidikan. Semua instansi terkait yang ada saat ini mempunyai wewenang penyidikan, kecuali Bakamla. Untuk itu perlu dikaji lebih dalam terkait kepentingan wewenang penyidikan bagi Bakamla.
- Saat ini tugas dan fungsi keamanan laut di Indonesia terdistribusi ke 6 (enam) K/L pemangku kewenangan di laut (instansi terkait) yang melaksanakan patroli keamanan, keselamatan dan penegakan hukum di laut. Oleh karena itu, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia (selanjutnya disebut PP No. 13 Tahun 2022). PP ini mengatur mengenai kebijakan nasional keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, Patroli, pencarian dan pertolongan, penegakan hukum, Sistem Informasi Keamanan dan Keselamatan Laut Nasional, dan pemantauan dan evaluasi. Pengaturan penyelenggaraan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia. PP 13 Tahun 2022 bertujuan untuk: memberikan kepastian hukum, memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan di laut; dan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan Patroli. Dengan demikian, PP ini telah mengatur keterpaduan atau sinergitas pelaksanaan kegiatan tersebut. Ancaman keamanan di laut antara lain:
 - *Illegal Fishing*
 - *Transshipment*
 - *Drug Smuggling*
 - *Human Trafficking*
 - *Piracy And Terrorism*
- Keselamatan laut meliputi SAR, keselamatan navigasi dan respon terhadap bencana (baik bencana alam maupun kecelakaan yang terjadi dilaut). Pada

prakteknya, saat ini fungsi keselamatan laut di Indonesia dilaksanakan oleh beberapa institusi seperti Basarnas, Kemenhub, BNPB, Bakamla, dan instansi lainnya. Untuk parameter keselamatan laut, dalam indeks keamanan laut (IKL) salah satu parameternya adalah keselamatan laut sehingga dapat mengacu pada IKL. Ancaman keselamatan di laut antara lain:

- Sarana Prasarana Pelayaran / Fasilitas Pelabuhan - Dermaga
- Sarana Navigasi / Suar / Bui / Perambuan / Alur Pelayaran
- Cuaca Buruk / Badai / Topan / Ombak – Gelombang Besar
- Kecakapan / Keahlian / Kemahiran Awak Kapal
- Alat Penolong Keselamatan Kapal / Awak Kapal / Penumpang
- Kelaikan Kapal
- Orang Jatuh Di Laut / Hanyut / Tenggelam
- Kapal Tubrukan / Kandas / Karam / Kebakaran / Kebocoran
- Sarana Prasarana / Sistem Navigasi Kapal
- Salah satu mandat PP No. 13 Tahun 2013 adalah pengaturan mengenai patroli nasional yang kemudian dituangkan dalam Keputusan Menko Polhukam No. 1 Tahun 2023 tentang Rencana Patroli Nasional (RPN). Didalamnya, telah diatur mengenai perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi Patroli Nasional yang terdiri dari Patroli Bersama, Patroli Mandiri, dan Patroli Terkoordinasi yang dilaksanakan oleh instansi-instansi terkait dengan Bakamla sebagai koordinator patroli nasional. Sejak PP No. 13 Tahun 2022 diterbitkan, Bakamla telah melaksanakan Patroli Bersama yang melibatkan aset patroli dari Bakamla, TNI AL, Polair, Kemenkeu (Bea Cukai), Kemhub (KPLP), dan KKP (PSDKP). Area patroli diprioritaskan di area dengan kerawanan paling tinggi. Pada tahun 2022 patroli bersama dilaksanakan selama 60 hari dan pada tahun 2023 patroli bersama dilaksanakan selama 90 hari. Jumlah hari patroli bersama akan ditambah tiap tahun sesuai dengan Perpres Nomor 59 Tahun 2023 tentang Kebijakan Nasional Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia (KKPH)
- Tantangan dalam menjaga keamanan laut antara lain:
 - Belum komprehensifnya kebijakan dan regulasi keamanan laut dan kelautan di wilayah perbatasan.
 - Pengelolaan dan pelaksanaan sistem keamanan laut dan kelautan di wilayah perbatasan, termasuk pelaksanaan patroli.
 - Wilayah perairan Indonesia yang sangat luas menjadi tantangan tersendiri dalam melaksanakan penjagaan keamanan dan keselamatan laut.
 - Aset patroli yang masih sangat terbatas.
 - Kapasitas/Kapabilitas/Profesionalitas Sumber Daya Manusia Instansi Maritim
 - Instansi Penyelenggara KKPH masih saling tumpang tindih, perlu ada kejelasan kewenangan.
 - Kepatuhan / kesadaran pengguna laut yang harus terus dibina
 - Sinergitas Sistem / mekanisme serta kolaborasi antar-instansi penyelenggara KKPH
- Terkait *sea and coast guard* Indonesia, diperlukan pemisahan antara Bakamla dan KPLP. Berdasarkan UU 32/2014 tidak menyebutkan bakamla sebagai *coast guard*, tapi sebagai penyelenggara KKPH. Tapi KPLP dengan tegas disebut sebagai *sea and coast guard* di uu 17/2008 ttg pelayaran. Sinergitas keamanan laut: pp 13/2022 sudah mengamanatkan tapi belum cukup kuat. Selama ini tidak ada ego sektoral dalam pengelolaan keamanan, keselamatan, dan penegakkan hukum di laut, namun lebih kepada pelaksanaan sesuai peraturan yang berlaku. Sejak didirikan, Bakamla telah mengembangkan fungsi *coast guard* secara universal yaitu penegakan hukum, pencarian dan pertolongan, perlindungan lingkungan laut, dan keselamatan di laut. Untuk itu, kebijakan pemerintah untuk

memperkuat Bakamla sebagai Indonesia *Coast Guard* dengan meleburkan KPLP ke Bakamla merupakan Langkah yang tepat. Sedangkan yang diperlukan saat ini adalah penegasan Bakamla sebagai Indonesia *Coast Guard*, dengan tugas dan fungsi sebagai pelaksana keamanan, keselamatan dan penegakkan hukum di laut.

- Diperlukan kebijakan yang dapat mengakomodir berbagai kepentingan terkait kelautan meliputi: pengelolaan sumber daya kelautan, pengembangan SDM bidang kelautan, tata kelola dan kelembagaan, Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan, Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, budaya bahari, serta diplomasi maritim. Indonesia perlu membangun kerjasama internasional terkait pengamanan laut sebagai sarana pertukaran informasi.
- Perubahan iklim sangat berdampak terhadap lingkungan laut. Sebagai contoh, pemutihan karang (*coral bleaching*) dikarenakan efek rumah kaca yang menghasilkan hujan asam sehingga mematikan karang-karang dilaut karena kenaikan asam dalam air laut. Hal ini dapat berdampak terhadap keamanan laut karena sumber daya perikanan tidak akan bertahan hidup dikarenakan terumbu karang yang merupakan sumber makanan ikan sudah mati. Kondisi ini menyebabkan nelayan berpindah wilayah tangkapnya ketempat yang masih terdapat ikan yang kemungkinan sering terjadi adalah nelayan masuk ke negara lain untuk mendapatkan ikan sehingga terjadi IUU Fishing dan merugikan negara lain. Maka dari itu, perlindungan lingkungan laut terhadap dampak perubahan iklim sangat perlu menjadi perhatian bagi pemerintah.
- Peran masyarakat pengguna laut seperti nelayan dalam menjaga laut sangatlah besar karena merekalah yang sehari-hari berada di laut. Kemitraan antar lembaga penegak hukum dan masyarakat maritim harus dijalin dan dijaga untuk kepentingan bersama. Masyarakat pengguna laut dapat menjadi mata dan telinga bagi penegak hukum. Bakamla saat ini telah membentuk kemitraan dengan masyarakat dalam bentuk Relawan Penjaga Laut (Rapala) yang dibina oleh Bakamla. Pembinaan dilakukan dalam bentuk sosialisasi, pemberian alat keselamatan, dll. Kami berharap dengan kuatnya kemitraan Bakamla dengan Rapala, akan menghasilkan informasi yang akurat dari lapangan terhadap situasi keamanan dan keselamatan laut nasional.

6. Tim Percepatan Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau/Akademisi

- UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan jo. UU Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan belum memiliki sanksi yang tegas terhadap *illegal fishing*. Sanksi yang ada lebih menasar pada individual dan tidak menasar korporasi. Kecenderungan sanksi denda yang diberikan cenderung turun karena penegakan hukumnya melakukan deportasi bukan denda terhadap korporasi.
- Pengelolaan perikanan, misalnya di Natuna dan Anambas, kebanyakan nelayan kecil tidak mengetahui batas laut, sehingga sering sampai ke batas laut diluar territorial Indonesia. Batas 12 mil laut sangat sulit bagi nelayan tradisional.
- Perlu sinergitas antar nelayan, Bakamla, TNI AL, dan instansi yang terlibat di laut.
- Di Provinsi Kepulauan Riau, banyak nelayan tradisional yang terkena permasalahan *illegal fishing*.

III. KESIMPULAN/KEPUTUSAN

- A. Laut Indonesia yang sangat luas menghadirkan isu kelautan yang kompleks dan berkaitan dengan banyak sektor. Salah satu isu terbesar adalah terkait keamanan, keselamatan, dan penegakkan hukum di laut (KKPH).

- B. Untuk mengatasi berbagai tantangan dan permasalahan di laut yang semakin kompleks dengan perkembangan teknologi dan dinamika geopolitik, diperlukan adanya sinergi antar instansi, penguatan regulasi, dan implementasi teknologi canggih untuk mengatasi ancaman tersebut.
- C. Ada banyak kelembagaan yang terlibat dalam penegakan hukum di wilayah laut Indonesia sehingga terjadi ketidakefektifan dalam penyelenggaraan penegakan hukum di wilayah laut Indonesia.
- D. Selain masalah KKPH juga masih terdapat isu lain yang harus direview kembali dalam undang-undang kelautan yang ada saat ini.

IV. SARAN/REKOMENDASI

Perlunya regulasi dan kejelasan kelembagaan yang menjadi *leading* untuk mengatasi berbagai permasalahan yang semakin kompleks di wilayah laut Indonesia.

V. PENUTUP

Demikian laporan hasil kunjungan kerja Panitia Khusus DPR RI dalam rangka pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Kelautan ke Provinsi Kepulauan Riau yang dilaksanakan pada tanggal 20 s.d 22 November 2023. Hasil kunjungan kerja ini, diharapkan dapat menambah bahan atau literatur yang ada dan dapat digunakan sebagai referensi dalam pembahasan Rancangan Undang-Undang tentang Kelautan.

Jakarta, 23 November 2023
Ketua Tim Kunjungan Kerja
Pansus RUU tentang Kelautan
Provinsi Kepulauan Riau,

drh. H. Slamet
A-431

DOKUMENTASI KEGIATAN



