

# **The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL 73/78**

Finally, an international Conference in **1973** adopted the **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships** . While it was recognized that accidental pollution was spectacular, the Conference considered that operational pollution was still the bigger threat. As a  
f. bahwa . . .

result, the 1973 Convention incorporated much of OILPOL 1954 and its amendments into Annex I, covering oil.

But the Convention was also intended to address other forms of pollution from ships and therefore other annexes covered chemicals, harmful substances carried in packaged form, sewage and garbage. The 1973 Convention also included two Protocols dealing with *Reports on Incidents involving Harmful Substances* and *Arbitration*.

The 1973 Convention required ratification by 15 States, with a combined merchant fleet of not less than 50 percent of world shipping by gross tonnage, to enter into force. By 1976, it had only received three ratifications - Jordan, Kenya and Tunisia - representing less than one percent of the world's merchant shipping fleet. This was despite the fact that States could become Party to the Convention by only ratifying Annexes I (oil) and II (chemicals). Annexes III to V, covering harmful goods in packaged form, sewage and garbage, were optional.

It began to look as though the 1973 Convention might never enter into force, despite its importance.

### **1978 Protocol**

In 1978, in response to a spate of tanker accidents in 1976-1977, IMO held a Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention in February 1978 (TSPP). The conference adopted measures affecting tanker design and operation, which were incorporated into both the Protocol of 1978 relating to the 1974 Convention on the Safety of Life at Sea (1978 SOLAS Protocol) and the Protocol of 1978 relating to the 1973 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (1978 MARPOL Protocol) ([for text click here](#)) - adopted on 17 February 1978.

More importantly in terms of achieving the entry into force of MARPOL, the 1978 MARPOL Protocol allowed States to become Party to the Convention by first implementing Annex I (oil), as it was decided that Annex II (chemicals) would not become binding until three years after the Protocol entered into force.

This gave States time to overcome technical problems in Annex II, which for some had been a major obstacle in ratifying the Convention.

As the 1973 Convention had not yet entered into force, the 1978 MARPOL Protocol absorbed the parent Convention. The combined instrument - the **International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)** - finally entered into force on 2 October 1983 (for Annexes I and II).

### **Enforcement**

Any violation of the MARPOL 73/78 Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention is punishable either under the law of that Party or under the law of the flag State. In this respect, the term "jurisdiction" in the Convention should be construed in the light of international law in force at the time the Convention is applied or interpreted.

With the exception of very small vessels, ships engaged on international voyages must carry on board valid international certificates which may be accepted at foreign ports as prima facie evidence that the ship complies with the requirements of the Convention.

If, however, there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment

f. bahwa . . .

does not correspond substantially with the particulars of the certificate, or if the ship does not carry a valid certificate, the authority carrying out the inspection may detain the ship until it is satisfied that the ship can proceed to sea without presenting unreasonable threat of harm to the marine environment.

Under Article 17, the Parties to the Convention accept the obligation to promote, in consultation with other international bodies and with the assistance of UNEP, support for those Parties which request technical assistance for various purposes, such as training, the supply of equipment, research, and combating pollution.

### **Amendment Procedure**

Amendments to the technical Annexes of MARPOL 73/78 can be adopted using the "tacit acceptance" procedure, whereby the amendments enter into force on a specified date unless an agreed number of States Parties object by an agreed date.

In practice, amendments are usually adopted either by IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) or by a Conference of Parties to MARPOL.

### **Annexes**

Annex I: Prevention of pollution by oil (entered into force 2 October 1983)

Annex II: Control of pollution by noxious liquid substances (entered into force on 6 April 1987)

Annex III: Prevention of pollution by harmful substances in packaged form (entered into force on 1 July 1992)

Annex IV: Prevention of pollution by sewage from ships (entered into force on 27 September 2003)

Annex V: Prevention of pollution by garbage from ships (entered into force 31 December 1988)

Annex VI: Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force on 19 May 2005)

States Parties must accept Annexes I and II, but the other Annexes are voluntary

### **Annex I: Prevention of pollution by oil**

**Entry into force:** 2 October 1983

(Revised Annex I enters into force 1 January 2007)

The 1973 Convention maintained the oil discharge criteria prescribed in the 1969 amendments to the 1954 Oil Pollution Convention, without substantial changes, namely, that operational discharges of oil from tankers are allowed only when all of the following conditions are met:

- the total quantity of oil which a tanker may discharge in any ballast voyage whilst under way must not exceed 1/15,000 of the total cargo carrying capacity of the vessel;
- the rate at which oil may be discharged must not exceed 60 litres per mile travelled by the

f. bahwa . . .

ship; and

- no discharge of any oil whatsoever must be made from the cargo spaces of a tanker within 50 miles of the nearest land.

An oil record book is required, in which is recorded the movement of cargo oil and its residues from loading to discharging on a tank-to-tank basis.

In addition, in the 1973 Convention, the maximum quantity of oil permitted to be discharged on a ballast voyage of new oil tankers was reduced from 1/15,000 of the cargo capacity to 1/30,000 of the amount of cargo carried. These criteria applied equally both to persistent (black) and non-persistent (white) oils.

As with the 1969 OILPOL amendments, the 1973 Convention recognized the "load on top" (LOT) system which had been developed by the oil industry in the 1960s. On a ballast voyage the tanker takes on ballast water (departure ballast) in dirty cargo tanks. Other tanks are washed to take on clean ballast. The tank washings are pumped into a special slop tank. After a few days, the departure ballast settles and oil flows to the top. Clean water beneath is then decanted while new arrival ballast water is taken on. The upper layer of the departure ballast is transferred to the slop tanks. After further settling and decanting, the next cargo is loaded on top of the remaining oil in the slop tank, hence the term load on top.

A new and important feature of the 1973 Convention was the concept of "**special areas**" which are considered to be so vulnerable to pollution by oil that oil discharges within them have been completely prohibited, with minor and well-defined exceptions. The 1973 Convention identified the Mediterranean Sea, the Black Sea, and the Baltic Sea, the Red Sea and the Gulfs area as special areas. All oil-carrying ships are required to be capable of operating the method of retaining oily wastes on board through the "load on top" system or for discharge to shore reception facilities.

This involves the fitting of appropriate equipment, including an oil-discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment and a filtering system, slop tanks, sludge tanks, piping and pumping arrangements.

New oil tankers (i.e. those for which the building contract was placed after 31 December 1975) of 70,000 tons deadweight and above, must be fitted with segregated ballast tanks large enough to provide adequate operating draught without the need to carry ballast water in cargo oil tanks.

Secondly, new oil tankers are required to meet certain subdivision and damage stability requirements so that, in any loading conditions, they can survive after damage by collision or stranding.

**The Protocol of 1978** made a number of changes to Annex I of the parent convention. Segregated ballast tanks (SBT) are required on all new tankers of 20,000 dwt and above (in the parent convention SBTs were only required on new tankers of 70,000 dwt and above). The Protocol also required SBTs to be protectively located - that is, they must be positioned in such a way that they will help protect the cargo tanks in the event of a collision or grounding.

Another important innovation concerned crude oil washing (COW), which had been developed by the oil industry in the 1970s and offered major benefits. Under COW, tanks are washed not with water but with crude oil - the cargo itself. COW was accepted as an alternative to SBTs on existing tankers and is an additional requirement on new tankers.

For existing crude oil tankers (built before entry into force of the Protocol) a third alternative was permissible for a period of two to four years after entry into force of MARPOL 73/78. The

f. bahwa . . .

dedicated clean ballast tanks (CBT) system meant that certain tanks are dedicated solely to the carriage of ballast water. This was cheaper than a full SBT system since it utilized existing pumping and piping, but when the period of grace has expired other systems must be used.

Drainage and discharge arrangements were also altered in the Protocol, regulations for improved stripping systems were introduced.

Some oil tankers operate solely in specific trades between ports which are provided with adequate reception facilities. Some others do not use water as ballast. The TSPP Conference recognized that such ships should not be subject to all MARPOL requirements and they were consequently exempted from the SBT, COW and CBT requirements. It is generally recognized that the effectiveness of international conventions depends upon the degree to which they are obeyed and this in turn depends largely upon the extent to which they are enforced. The 1978 Protocol to MARPOL therefore introduced stricter regulations for the survey and certification of ships.

The 1992 amendments to Annex I made it mandatory for new oil tankers to have double hulls – and it brought in a phase-in schedule for existing tankers to fit double hulls, which was subsequently revised in 2001 and 2003.

### **Annex II: Control of pollution by noxious liquid substances**

**Entry into force:** 6 April 1987

(Revised Annex II enters into force 1 January 2007)

Annex II details the discharge criteria and measures for the control of pollution by noxious liquid substances carried in bulk.

Some 250 substances were evaluated and included in the list appended to the Convention. The discharge of their residues is allowed only to reception facilities until certain concentrations and conditions (which vary with the category of substances) are complied with.

In any case, no discharge of residues containing noxious substances is permitted within 12 miles of the nearest land. More stringent restrictions applied to the Baltic and Black Sea areas.

### **Annex III: Prevention of pollution by harmful substances in packaged form**

**Entry into force:** 1 July 1992

The first of the convention's optional annexes. States ratifying the Convention must accept Annexes I and II but can choose not to accept the other three - hence they have taken much longer to enter into force.

Annex III contains general requirements for the issuing of detailed standards on packing, marking, labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notifications for preventing pollution by harmful substances.

The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code has, since 1991, included marine pollutants.

### **Annex IV: Prevention of pollution by sewage from ships**

**Entry into force:** 27 September 2003

f. bahwa . . .

The second of the optional Annexes, Annex IV contains requirements to control pollution of the sea by sewage. A revised Annex was adopted in 2004.

### **Annex V: Prevention of pollution by garbage from ships**

**Entry into force:** 31 December 1988

This deals with different types of garbage and specifies the distances from land and the manner in which they may be disposed of. The requirements are much stricter in a number of "special areas" but perhaps the most important feature of the Annex is the complete ban imposed on the dumping into the sea of all forms of plastic.

-

### **Annex VI: Prevention of Air Pollution from Ships**

**Adoption:** September 1997

**Entry into force:** 19 May 2005

The regulations in this annex set limits on sulphur oxide and nitrogen oxide emissions from ship exhausts and prohibit deliberate emissions of ozone depleting substances.

See 1997 amendments

### **Amendments year by year**

The 1984 amendments

The 1985 (Annex II) amendments

The 1985 (Protocol I) amendments – incident reporting

The 1987 amendments - special area extension

The 1989 (March) amendments – Annex II

The October 1989 amendments – North Sea special area

The 1990 (HSSC) amendments

The 1990 (IBC Code) amendments

The 1990 (BCH) amendments

The 1990 (Annexes I and V) amendments – Antarctic as special area

The 1991 amendments – Wider Caribbean as special area

The 1992 amendments – Double hulls made mandatory

The 1994 amendments - Implementation

The 1995 amendments – Garbage records

The 1996 amendments

The 1997 amendments – North West European waters as special area

The Protocol of 1997 adoption of Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

The 1999 amendments – Persistent oil

The 2000 amendments – Deletion of tainting

The 2001 amendments - revised 13 G (double hulls)

The 2003 amendments - Double hulls

The 2004 (April) amendments - revised Annex IV (sewage)

f. bahwa . . .

The 2004 (October) amendments - revised Annexes I and II  
The 2005 amendments - North Sea SECA, Annex VI amendments  
The 2006 amendments - oil fuel tank protection  
The 2006 (October) amendments - South Africa special area, revised Annex III  
The 2008 amendments - revised Annex VI  
The 2009 amendments - STS transfer, oil residue  
The 2010 (March) amendments - North American waters, Antarctic oil

The 2010 (October) amendments – revised annex III

The 2011 amendments – energy efficiency

The 2012 (March) amendments - small islands regional reception facilities plan

## **Amendments year by year**

### **The 1984 amendments**

**Adoption:** 7 September 1984

**Entry into force:** 7 January 1986

The amendments to Annex I were designed to make implementation easier and more effective. New requirements were designed to prevent oily water being discharged in special areas, and other requirements were strengthened. But in some cases they were eased, provided that various conditions were met: some discharges were now permitted below the waterline, for example, which helps to cut costs by reducing the need for extra piping.

### **The 1985 (Annex II) amendments**

**Adoption:** 5 December 1985

**Entry into force:** 6 April 1987

The amendments to Annex II, which deals with liquid noxious substances (such as chemicals), were intended to take into account technological developments since the Annex was drafted in 1973 and to simplify its implementation. In particular, the aim was to reduce the need for reception facilities for chemical wastes and to improve cargo tank stripping efficiencies.

The amendments also made the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) mandatory for ships built on or after 1 July 1986. This is important because the Annex itself is concerned only with discharge procedures: the Code contains carriage requirements. The Code itself was revised to take into account anti-pollution requirements and therefore make the amended Annex more effective in reducing accidental pollution

### **The 1985 (Protocol I) amendments**

**Adoption:** 5 December 1985

**Entry into force:** 6 April 1987

The amendments made it an explicit requirement to report incidents involving discharge into the sea of harmful substances in packaged form.

f. bahwa . . .

**The 1987 Amendments****Adoption:** December 1987**Entry into force:** 1 April 1989

The amendments extended Annex I Special Area status to the Gulf of Aden

**The 1989 (March) amendments****Adoption:** March 1989**Entry into force:** 13 October 1990

The amendments affected the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code), mandatory under both MARPOL 73/78 and SOLAS and applies to ships built on or after 1 July 1986 and the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH). In both cases, the amendments included a revised list of chemicals. The BCH Code is mandatory under MARPOL 73/78 but voluntary under SOLAS 1974.

Further amendments affected Annex II of MARPOL - updating and replacing the lists of chemicals in appendices II and III.

**The October 1989 amendments****Adoption:** 17 October 1989**Entry into force:** 18 February 1991

The amendments make the North Sea a "special area" under Annex V of the convention. This greatly increases the protection of the sea against the dumping of garbage from ships

**The 1990 (HSSC) amendments****Adoption:** March 1990**Entry into force:** 3 February 2000 (coinciding with the entry into force of the 1988 SOLAS and Load Lines Protocols).

The amendments are designed to introduce the harmonized system of survey and certificates (HSSC) into MARPOL 73/78 at the same time as it enters into force for the SOLAS and Load Lines Conventions.

All three instruments require the issuing of certificates to show that requirements have been met and this has to be done by means of a survey which can involve the ship being out of service for several days.

The harmonized system alleviates the problems caused by survey dates and intervals between surveys which do not coincide, so that a ship should no longer have to go into port or repair yard for a survey required by one convention shortly after doing the same thing in connection with another instrument.

**The 1990 (IBC Code) amendments****Adoption:** March 1990**Entry into force:** On the same date as the March 1990 HSSC amendments i.e. 3 February 2000.

f. bahwa . . .



The amendments introduced the HSSC into the IBC Code

**The 1990 (BCH) amendments**

**Adoption:** March 1990

**Entry into force:** On the same date as the March 1990 HSSC amendments i.e. 3 February 2000.

The amendments introduced the HSSC into the BCH Code.

**The 1990 (Annexes I and V) amendments**

**Adoption:** November 1990

**Entry into force:** 17 March 1992

The amendments extended Special Area Status under Annexes I and V to the Antarctic.

**The 1991 amendments**

**Adoption:** 4 July 1991

**Entry into force:** 4 April 1993

The amendments made the Wider Caribbean a Special Area under Annex V.

Other amendments added a new chapter IV to Annex I, requiring ships to carry an oil pollution emergency plan.

**The 1992 amendments**

**Adoption:** 6 March 1992

**Entry into force:** 6 July 1993

The amendments to Annex I of the convention which deals with pollution by oil brought in the "double hull" requirements for tankers, applicable to new ships (tankers ordered after 6 July 1993, whose keels were laid on or after 6 January 1994 or which are delivered on or after 6 July 1996) as well as existing ships built before that date, with a phase-in period.

New-build tankers are covered by Regulation 13F, while regulation 13G applies to existing crude oil tankers of 20,000 dwt and product carriers of 30,000 dwt and above. Regulation 13G came into effect on 6 July 1995.

**Regulation 13F** requires all new tankers of 5,000 dwt and above to be fitted with double hulls separated by a space of up to 2 metres (on tankers below 5,000 dwt the space must be at least 0.76m).

As an alternative, tankers may incorporate the "mid-deck" concept under which the pressure within the cargo tank does not exceed the external hydrostatic water pressure. Tankers built to this design have double sides but not a double bottom. Instead, another deck is installed inside the cargo tank with the venting arranged in such a way that there is an upward pressure on the bottom of the hull.

Other methods of design and construction may be accepted as alternatives "provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of a collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

For oil tankers of 20,000 dwt and above new requirements were introduced concerning subdivision and stability.

f. bahwa . . .

The amendments also considerably reduced the amount of oil which can be discharged into the sea from ships (for example, following the cleaning of cargo tanks or from engine room bilges). Originally oil tankers were permitted to discharge oil or oily mixtures at the rate of 60 litres per nautical mile. The amendments reduced this to 30 litres. For non-tankers of 400 grt and above the permitted oil content of the effluent which may be discharged into the sea is cut from 100 parts per million to 15 parts per million.

Regulation 24(4), which deals with the limitation of size and arrangement of cargo tanks, was also modified.

**Regulation 13G** applies to existing crude oil tankers of 20,000 dwt and product carriers of 30,000 dwt and above.

Tankers that are **25 years old** and which were **not** constructed according to the requirements of the 1978 Protocol to MARPOL 73/78 have to be fitted with double sides and double bottoms. The Protocol applies to tankers ordered after 1 June 1979, which were begun after 1 January 1980 or completed after 1 June 1982. Tankers built according to the standards of the Protocol are exempt until they reach the age of **30**.

Existing tankers are subject to an enhanced programme of inspections during their periodical, intermediate and annual surveys. Tankers that are five years old or more must carry on board a completed file of survey reports together with a conditional evaluation report endorsed by the flag Administration.

Tankers built in the 1970s which are at or past their 25th must comply with Regulation 13F. If not, their owners must decide whether to convert them to the standards set out in regulation 13F, or to scrap them.

Another set of tankers built according to the standards of the 1978 protocol will soon be approaching their 30th birthday - and the same decisions must be taken.

### **The 1994 amendments**

**Adoption:** 13 November 1994

**Entry into force:** 3 March 1996

The amendments affect four of the Convention's five technical annexes (II, III, V, and I) and are all designed to improve the way it is implemented. They make it possible for ships to be inspected when in the ports of other Parties to the Convention to ensure that crews are able to carry out essential shipboard procedures relating to marine pollution prevention. These are contained in resolution A.742 (18), which was adopted by the IMO Assembly in November 1993.

The amendments are similar to those made to SOLAS in May 1994. Extending port State control to operational requirements is seen as an important way of improving the efficiency with which international safety and anti-pollution treaties are implemented.

### **The 1995 amendments**

**Adoption:** 14 September 1995

**Entry into force:** 1 July 1997

f. bahwa . . .

The amendments concern Annex V. They are designed to improve the way the Convention is implemented. Regulation 2 was clarified and a new regulation 9 added dealing with placards, garbage management plans and garbage record keeping.

**The 1996 amendments**

**Adoption:** 10 July 1996

**Entry into force:** 1 January 1998

One set of amendments concerned Protocol I to the Convention which contains provisions for reporting incidents involving harmful substances. The amendments included more precise requirements for the sending of such reports.

Other amendments brought requirements in MARPOL concerning the IBC and BCH Codes into line with amendments adopted to SOLAS.

**The 1997 amendments**

**Adoption:** 23 September 1997

**Entry into force:** 1 February 1999

Regulation 25A to Annex 1 specifies intact stability criteria for double hull tankers.

Another amendment made the North West European waters a "special area" under Regulation 10 of Annex 1. The waters cover the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the West of Ireland.

In special areas, discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and ship over 400 gt is prohibited. Other special areas already designated under Annex I of MARPOL include: the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Red Sea area, the Gulf of Aden area and the Antarctic area.

**The Protocol of 1997 (Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships)**

**Adoption:** 26 September 1997

**Entry into force:** 19 May 2005

The Protocol was adopted at a Conference held from 15 to 26 September 1997 and adds a new Annex VI on **Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships** to the Convention.

The rules set limits on sulphur oxide (SOx) and nitrogen oxide (NOx) emissions from ship exhausts and prohibit deliberate emissions of ozone depleting substances.

The new Annex VI includes a global cap of 4.5% m/m on the sulphur content of fuel oil and calls on IMO to monitor the worldwide average sulphur content of fuel once the Protocol comes into force.

Annex VI contains provisions allowing for special "SOx Emission Control Areas" to be established with more stringent control on sulphur emissions. In these areas, the sulphur content of fuel oil used on board ships must not exceed 1.5% m/m. Alternatively, ships must fit an exhaust gas cleaning

f. bahwa . . .

system or use any other technological method to limit SO<sub>x</sub> emissions.

The Baltic Sea is designated as a SO<sub>x</sub> Emission Control area in the Protocol.

Annex VI prohibits deliberate emissions of ozone depleting substances, which include halons and chlorofluorocarbons (CFCs). New installations containing ozone-depleting substances are prohibited on all ships. But new installations containing hydro-chlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.

The requirements of the IMO Protocol are in accordance with the Montreal Protocol of 1987, as amended in London in 1990. The Montreal Protocol is an international environmental treaty, drawn up under the auspices of the United Nations, under which nations agreed to cut CFC consumption and production in order to protect the ozone layer.

Annex VI sets limits on emissions of nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) from diesel engines. A mandatory NO<sub>x</sub> Technical Code, developed by IMO, defines how this is to be done.

The Annex also prohibits the incineration on board ship of certain products, such as contaminated packaging materials and polychlorinated biphenyls (PCBs).

#### **Format of Annex VI**

Annex VI consists of three Chapters and a number of Appendices:

- Chapter 1 - General
- Chapter II - Survey, Certification and Means of Control
- Chapter III - Requirements for Control of Emissions from Ships
- Appendices, including the form of the International Air Pollution Prevention Certificate; criteria and procedures for designation of SO<sub>x</sub> emission control areas; information for inclusion in the bunker delivery note; approval and operating limits for shipboard incinerators; test cycles and weighting factors for verification of compliance of marine diesel engines with the NO<sub>x</sub> limits; and details of surveys and inspections to be carried out.

#### **The 1999 amendments**

**Adoption:** 1 July 1999

**Entry into force:** 1 January 2001 (under tacit acceptance)

Amendments to Regulation 13G of Annex I (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil) make existing oil tankers between 20,000 and 30,000 tons deadweight carrying persistent product oil, including heavy diesel oil and fuel oil, subject to the same construction requirements as crude oil tankers.

Regulation 13G requires, in principle, existing tankers to comply with requirements for new tankers in Regulation 13F, including double hull requirements for new tankers or alternative arrangements, not later than 25 years after date of delivery.

The amendments extend the application from applying to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and product carriers of 30,000 tons deadweight and above, to also apply to tankers between 20,000 and 30,000 tons deadweight which carry heavy diesel oil or fuel oil.

The aim of the amendments is to address concerns that oil pollution incidents involving persistent

f. bahwa . . .

oils are as severe as those involving crude oil, so regulations applicable to crude oil tankers should also apply to tankers carrying persistent oils.

Related amendments to the Supplement of the IOPP (International Oil Pollution Prevention) Certificate, covering in particular oil separating/filtering equipment and retention and disposal of oil residues were also adopted.

A third MARPOL 73/78 amendment adopted relates to Annex II of MARPOL Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk. The amendment adds a new regulation 16 requiring a Shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances.

Amendments were also made to the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) and the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code). The amendments address the maintenance of venting systems,

### **The 2000 amendments**

**Adoption:** 13 March 2000

**Entry into force:** 1 January 2002 (under tacit acceptance)

The amendment to Annex III (*Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form*) deletes tainting as a criterion for marine pollutants from the Guidelines for the identification of harmful substances in packaged form. Tainting refers to the ability of a product to be taken up by an organism and thereby affect the taste or smell of seafood making it unpalatable. A substance is defined as tainting when it has been found to taint seafood.

The amendment means that products identified as being marine pollutants solely on the basis of their tainting properties will no longer be classified as marine pollutants.

### **The 2001 amendments**

**Adoption:** 27 April 2001

**Entry into force:** 1 September 2002

The amendment to Annex I brought in a new new global timetable for accelerating the phase-out of single-hull oil tankers which was subsequently revised again by the 2003 amendments.

The flag state administration may allow for some newer single hull ships registered in its country that conform to certain technical specifications to continue trading until the 25th anniversary of their delivery.

However, under the provisions of paragraph 8(b), any Port State can deny entry of those single hull tankers which are allowed to operate until their 25th anniversary to ports or offshore terminals. They must communicate their intention to do this to IMO.

As an additional precautionary measure, a Condition Assessment Scheme (CAS) will have to be applied to all Category 1 vessels continuing to trade after 2005 and all Category 2 vessels after 2010.

Although the CAS does not specify structural standards in excess of the provisions of other IMO conventions, codes and recommendations, its requirements stipulate more stringent and transparent verification of the reported structural condition of the ship and that documentary and survey procedures have been properly carried out and completed.

f. bahwa . . .

The requirements of the CAS include enhanced and transparent verification of the reported structural condition and of the ship and verification that the documentary and survey procedures have been properly carried out and completed. The Scheme requires that compliance with the CAS is assessed during the Enhanced Survey Programme of Inspections concurrent with intermediate or renewal surveys currently required by resolution A.744(18), as amended.

**The 2003 Amendments**

**Adoption:** 4 December 2003

**Entry into force:** April 2005

Under a revised regulation 13G of Annex I of MARPOL, the final phasing-out date for Category 1 tankers (pre-MARPOL tankers) is brought forward to 2005, from 2007. The final phasing-out date for category 2 and 3 tankers (MARPOL tankers and smaller tankers) is brought forward to 2010, from 2015.

The full timetable for the phasing out of single-hull tankers is as follows:

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

Under the revised regulation, the Condition Assessment Scheme (CAS) is to be made applicable to all single-hull tankers of 15 years, or older. Previously it was applicable to all Category 1 vessels continuing to trade after 2005 and all Category 2 vessels after 2010. Consequential enhancements to the CAS scheme were also adopted.

The revised regulation allows the Administration (flag State) to permit continued operation of category 2 or 3 tankers beyond 2010 subject to satisfactory results from the CAS, but the continued operation must not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years of age after the date of its delivery, whichever is earlier.

In the case of certain Category 2 or 3 oil tankers fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces, not meeting the minimum distance protection requirements, which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, the Administration may allow continued operation beyond 2010, provided that the ship was in service on 1 July 2001, the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified and that those conditions remain unchanged. Again, such continued operation must not go beyond the date on which the ship reaches 25 years of age after the date of its delivery.

**Carriage of heavy grade oil**

A new MARPOL regulation 13H on the prevention of oil pollution from oil tankers when carrying

f. bahwa . . .

heavy grade oil (HGO) bans the carriage of HGO in single-hull tankers of 5,000 tons dwt and above after the date of entry into force of the regulation (5 April 2005), and in single-hull oil tankers of 600 tons dwt and above but less than 5,000 tons dwt, not later than the anniversary of their delivery date in 2008.

Under the new regulation, HGO means any of the following:

- crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m<sup>3</sup>;
- fuel oils having either a density at 15°C higher than 900 kg/ m<sup>3</sup> or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm<sup>2</sup>/s; and
- bitumen, tar and their emulsions.

In the case of certain Category 2 or 3 tankers carrying heavy grade oil as cargo, fitted only with double bottoms or double sides, not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length, or double hull spaces not meeting the minimum distance protection requirements which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, the Administration may allow continued operation of such ships beyond 5 April 2005 until the date on which the ship reaches 25 years of age after the date of its delivery.

Regulation 13(H) also allows for continued operation of oil tankers of 5,000 tons dwt and above, carrying crude oil with a density at 15°C higher than 900 kg/ m<sup>3</sup> but lower than 945 kg/ m<sup>3</sup>, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the continued operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

The Administration may allow continued operation of a single hull oil tanker of 600 tons deadweight and above but less than 5,000 tons deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tons deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo if the ship is either engaged in voyages exclusively within an area under the Party's jurisdiction, or is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, provided the Party within whose jurisdiction the ship will be operating agrees. The same applies to vessels operating as floating storage units of heavy grade oil.

A Party to MARPOL 73/78 shall be entitled to deny entry of single hull tankers carrying heavy grade oil which have been allowed to continue operation under the exemptions mentioned above, into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea.

### **Resolutions adopted**

The amendments to MARPOL regulation 13G, the addition of a new regulation 13H, consequential amendments to the IOPP Certificate and the amendments to the Condition Assessment Scheme were adopted by the Committee as MEPC Resolutions

Among other resolutions adopted by the Committee, another on early implementation urged Parties to MARPOL 73/78 seriously to consider the application of the amendments as soon as possible to ships entitled to fly their flag, without waiting for the amendments to enter into force and to

f. bahwa . . .

communicate this action to the Organization. It also invited the maritime industry to implement the aforesaid amendments to Annex I of MARPOL 73/78 effectively as soon as possible.

#### **The 2004 (April) Amendments**

**Adoption:** 1 April 2004

**Entry into force:** 1 August 2005

The revised Annex will apply to new ships engaged in international voyages, of 400 gross tonnage and above or which are certified to carry more than 15 persons. Existing ships will be required to comply with the provisions of the revised Annex IV five years after the date of its entry into force. The Annex requires ships to be equipped with either a sewage treatment plant or a sewage comminuting and disinfecting system or a sewage holding tank.

The discharge of sewage into the sea will be prohibited, except when the ship has in operation an approved sewage treatment plant or is discharging comminuted and disinfected sewage using an approved system at a distance of more than three nautical miles from the nearest land; or is discharging sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land.

Also, amendments to the Appendix to MARPOL Annex V on Prevention of pollution by garbage from ships which relate to the recording of the disposal of cargo residues in the Garbage Record Book.

#### **The 2004 (October) Amendments**

**Adoption:** 15 October 2004

**Entry into force:** 1 January 2007

#### **Revised MARPOL Annex I (oil)**

The revised MARPOL Annex I *Regulations for the prevention of pollution by oil* incorporates the various amendments adopted since MARPOL entered into force in 1983, including the amended regulation 13G (regulation 20 in the revised annex) and regulation 13H (regulation 21 in the revised annex) on the phasing-in of double hull requirements for oil tankers. It also separates, in different chapters, the construction and equipment provisions from the operational requirements and makes clear the distinctions between the requirements for new ships and those for existing ships. The revision provides a more user-friendly, simplified Annex I.

New requirements in the revised Annex I include the following:

- Regulation 22 Pump-room bottom protection: on oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007, the pump-room shall be provided with a double bottom.
- Regulation 23 Accidental oil outflow performance - applicable to oil tankers delivered on or after [date of entry into force of revised Annex I plus 36 months] 1 January 2010; construction requirements to provide adequate protection against oil pollution in the event of stranding or collision.

#### **Oman Sea - new special area under MARPOL Annex I**

The Oman Sea area of the Arabian Seas is designated as a special area in the revised Annex I. The other special areas in Annex I are: Mediterranean Sea area; Baltic Sea area; Black Sea area; Red Sea area; "Gulfs" area; Gulf of Aden area; Antarctic area; and North West European Waters. In the special areas, there are stricter controls on discharge of oily wastes.

f. bahwa . . .



### **Revised MARPOL Annex II (noxious liquid substances carried in bulk)**

The revised Annex II *Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk* includes a new four-category categorization system for noxious and liquid substances. The revised annex is expected to enter into force on 1 January 2007.

The new categories are:

- **Category X:** Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;
- **Category Y:** Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
- **Category Z:** Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment; and
- **Other Substances:** substances which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z because they are considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing these substances are not subject to any requirements of MARPOL Annex II.

The revised annex includes a number of other significant changes. Improvements in ship technology, such as efficient stripping techniques, has made possible significantly lower permitted discharge levels of certain products which have been incorporated into Annex II. For ships constructed on or after 1 January 2007 the maximum permitted residue in the tank and its associated piping left after discharge will be set at a maximum of 75 litres for products in categories X, Y and Z - compared with previous limits which set a maximum of 100 or 300 litres, depending on the product category.

Alongside the revision of Annex II, the marine pollution hazards of thousands of chemicals have been evaluated by the Evaluation of Hazardous Substances Working Group, giving a resultant GESAMP2 Hazard Profile which indexes the substance according to its bio-accumulation; bio-degradation; acute toxicity; chronic toxicity; long-term health effects; and effects on marine wildlife and on benthic habitats.

As a result of the hazard evaluation process and the new categorization system, vegetable oils which were previously categorized as being unrestricted will now be required to be carried in chemical tankers. The revised Annex includes, under regulation 4 Exemptions, provision for the Administration to exempt ships certified to carry individually identified vegetable oils, subject to certain provisions relating to the location of the cargo tanks carrying the identified vegetable oil.

### **Transport of vegetable oils**

An MEPC resolution on *Guidelines for the transport of vegetable oils in deep tanks or in independent tanks specially designed for the carriage of such vegetable oils on board dry cargo ships* allows general dry cargo ships that are currently certified to carry vegetable oil in bulk to

f. bahwa . . .

continue to carry these vegetable oils on specific trades. The guidelines also take effect on 1 January 2007.

### **Consequential amendments to the IBC Code**

Consequential amendments to the International Bulk Chemical Code (IBC Code) were also adopted at the session, reflecting the changes to MARPOL Annex II. The amendments incorporate revisions to the categorization of certain products relating to their properties as potential marine pollutants as well as revisions to ship type and carriage requirements following their evaluation by the Evaluation of Hazardous Substances Working Group.

Ships constructed after 1986 carrying substances identified in chapter 17 of the IBC Code must follow the requirements for design, construction, equipment and operation of ships contained in the Code.

### **The 2005 Amendments**

**Adoption:** 22 July 2005

**Entry into force:** 21 November 2006

The amendments to the *Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships* in Annex VI include the establishment of the North Sea SOx Emission Control Area (SECA).

The NOx Technical Code was also updated.

### **The 2006 Amendments**

**Adoption:** March 2006

**Entry into force:** 1 August 2007

### ***MARPOL regulation on oil fuel tank protection***

The amendment to the revised MARPOL Annex I (which was adopted in October 2004 with entry into force set for 1 January 2007) includes a new regulation 12A on oil fuel tank protection. The regulation is intended to apply to all ships delivered on or after 1 August 2010 with an aggregate oil fuel capacity of 600m<sup>3</sup> and above. It includes requirements for the protected location of the fuel tanks and performance standards for accidental oil fuel outflow. A maximum capacity limit of 2,500m<sup>3</sup> per oil fuel tank is included in the regulation, which also requires Administrations to consider general safety aspects, including the need for maintenance and inspection of wing and double-bottom tanks or spaces, when approving the design and construction of ships in accordance with the regulation. Consequential amendments to the IOPP Certificate were also adopted.

The MEPC also agreed to include appropriate text referring to the new regulation in the amendments to the *Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs* and approved a Unified Interpretation on the application of the regulation to column-stabilized MODUs.

### ***Definition of heavy grade oil***

A further amendment to the revised MARPOL Annex I relates to the definition of "heavy grade oil" in regulation 21 on *Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo*, replacing the words "fuel oils" with "oils, other than crude oils", thereby broadening the scope of the regulation.

### ***MARPOL Annex IV amendments***

The amendment to MARPOL Annex IV *Prevention of pollution by sewage from ships* adds a new regulation 13 on *Port State control on operational requirements*. The regulation states that a ship, when in a port or an offshore terminal of another Party, is subject to inspection by officers duly

f. bahwa . . .

authorized by such Party concerning operational requirements under the Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by sewage.

#### ***Amendments to BCH Code***

Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code) were adopted as a consequence of the revised Annex II of MARPOL 73/78 and the amended International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code), which are expected to enter into force on 1 January 2007. The MEPC also adopted a resolution on *Early and Effective Application of the 2006 amendments to the BCH Code* to invite MARPOL Parties to consider the application of the amendments to the BCH Code, as soon as practically possible, to ships entitled to fly their flag. Also adopted were the revised *Guidelines for the provisional assessment of liquids transported in bulk*. In this context the Committee urged industry, in particular the chemical industry, to provide information on the revision of List 2 of the MEPC circular which contains pollutant-only mixtures based on section 5 of the revised Guidelines.

#### **The 2006 Amendments**

**Adoption:** October 2006

**Entry into force:** 1 March 2008/1 January 2010

**Entry into force:** 1 March 2008

The designation of the Southern South Africa waters as a Special Area under Annex I (*Regulations for the prevention of pollution by oil from ships*), will provide measures to protect wildlife and the marine environment in an ecologically important region used intensively by shipping.

**Entry into force:** 1 January 2010

The revised MARPOL Annex III *Regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form*. The Annex has been revised to harmonize the regulations with the criteria for defining marine pollutants which have been adopted by the UN Transport of Dangerous Goods (TDG) Sub-Committee, based on the *United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS)*.

#### **The 2008 amendments**

Revised Annex VI adopted October 2008: MEPC.176(58) Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Revised MARPOL Annex VI)

October 2008 MARPOL amendments - revised Annex VI

Amendments to the MARPOL Annex VI regulations to reduce harmful emissions from ships even further.

The main changes to MARPOL Annex VI will see a progressive reduction in sulphur oxide (SO<sub>x</sub>) emissions from ships, with the global sulphur cap reduced initially to 3.50% (from the current 4.50%), effective from 1 January 2012; then progressively to 0.50 %, effective from 1 January 2020, subject to a feasibility review to be completed no later than 2018.

f. bahwa . . .

The limits applicable in Sulphur Emission Control Areas (SECAs) will be reduced to 1.00%, beginning on 1 July 2010 (from the current 1.50 %); being further reduced to 0.10 %, effective from 1 January 2015.

Progressive reductions in nitrogen oxide (NO<sub>x</sub>) emissions from marine engines were also agreed, with the most stringent controls on so-called "Tier III" engines, i.e. those installed on ships constructed on or after 1 January 2016, operating in Emission Control Areas.

The revised Annex VI will allow for an Emission Control Area to be designated for SO<sub>x</sub> and particulate matter, or NO<sub>x</sub>, or all three types of emissions from ships, subject to a proposal from a Party or Parties to the Annex, which would be considered for adoption by the Organization, if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control one or all three of those emissions from ships.

### **July 2009 amendments**

**Entry into force: 1 January 2011**

#### **MARPOL Annex I amendments - transfer of oil cargo between oil tankers at sea**

amendments to MARPOL Annex I for the prevention of marine pollution during some ship-to-ship (STS) oil transfer operations.

The new chapter 8 on Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea will apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above and will require any oil tanker involved in oil cargo STS operations to have, on board, a plan prescribing how to conduct STS operations (the STS Plan), which would be approved by its Administration.

Notification to the relevant coastal State will be required not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations although some relaxation to this rule is allowed in certain, very specific, cases. The regulations are not intended to apply to bunkering operations.

Consequential amendments to the International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate, the Supplement to the IOPP Certificate and the Oil Record Book.

#### **MARPOL Annex I Oil residue (sludge) amendments**

Amendments to MARPOL Annex I regulations 1, 12, 13, 17 and 38, relating to the on board management of oil residue (sludge). The amendments clarify long standing requirements and remove existing ambiguities in order to facilitate compliance by ships' crews. Definitions for oil residue (sludge), oil residue (sludge) tanks, oily bilge water and oily bilge water holding tanks are introduced for the first time.

Related amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form A and Form B, and to the Oil Record Book.

### **March 2010 amendments**

**Entry into force: 1 August 2011**

Amendments to MARPOL Annex VI (Prevention of air pollution from ships) to formally establish a North American Emission Control Area, in which emissions of sulphur oxides (SO<sub>x</sub>), nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) and particulate matter from ships will be subject to more stringent controls than the limits that apply globally.

New MARPOL regulation, to protect the Antarctic from pollution by heavy grade oils, in MARPOL Annex I (Regulations for the prevention of pollution by oil) on *Special requirements for the use or*

f. bahwa . . .

*carriage of oils in the Antarctic area*, a new chapter 9 with a new regulation 43, which would prohibit the carriage, in bulk as cargo, or carriage and use as fuel, of: crude oils having a density, at 15°C, higher than 900 kg/m<sup>3</sup>; oils, other than crude oils, having a density, at 15°C, higher than 900 kg/m<sup>3</sup> or a kinematic viscosity, at 50°C, higher than 180 mm<sup>2</sup>/s; or bitumen, tar and their emulsions. An exception is envisaged for vessels engaged in securing the safety of ships or in a search-and-rescue operation.

### **October 2010 amendments**

**Entry into force:** 1 January 2014

Revised MARPOL Annex III *Regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form* adopted in order for changes to the Annex to coincide with the next update of the mandatory International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, specifying that goods should be shipped in accordance with relevant provisions.

### **July 2011 amendments**

**Entry into force:** 1 January 2013

#### Annex VI energy efficiency

Amendments to MARPOL Annex VI Regulations for the prevention of air pollution from ships, add a new chapter 4 to make mandatory the Energy Efficiency Design Index (EEDI), for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) for all ships. Other amendments to Annex VI add new definitions and the requirements for survey and certification, including the format for the International Energy Efficiency Certificate.

The regulations apply to all ships of 400 gross tonnage and above. However, under regulation 19, the Administration may waive the requirement for new ships of 400 gross tonnage and above from complying with the EEDI requirements. This waiver may not be applied to ships above 400 gross tonnage for which the building contract is placed four years after the entry into force date of chapter 4; the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction four years and six months after the entry into force; the delivery of which is after six years and six months after the entry into force; or in cases of the major conversion of a new or existing ship, four years after the entry into force date.

The EEDI is a non-prescriptive, performance-based mechanism that leaves the choice of technologies to use in a specific ship design to the industry. As long as the required energy-efficiency level is attained, ship designers and builders would be free to use the most cost-efficient solutions for the ship to comply with the regulations.

The SEEMP establishes a mechanism for operators to improve the energy efficiency of ships.

#### Annex VI emissions

Amendments to MARPOL Annex VI Regulations for the prevention of air pollution from ships to designate certain waters adjacent to the coasts of Puerto Rico (United States) and the Virgin Islands (United States) as an ECA for the control of emissions of nitrogen oxides (NOX), sulphur oxides (SOX), and particulate matter under. Another amendment makes old steamships exempt

f. bahwa . . .

from the requirements on sulphur relating to both the North American and United States Caribbean Sea ECAs. The new ECA takes effect 12 months after entry into force.

#### Annex IV sewage

Amendments to MARPOL Annex IV Prevention of pollution by sewage from ships to include the possibility of establishing “Special Areas” for the prevention of such pollution from passenger ships and to designate the Baltic Sea as a Special Area under this Annex.

#### Annex V garbage

Revised MARPOL Annex V Regulations for the prevention of pollution by garbage from ships, developed following a comprehensive review to bring the Annex up to date.

The main changes include the updating of definitions; the inclusion of a new requirement specifying that discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as expressly provided otherwise (the discharges permitted in certain circumstances include food wastes, cargo residues and water used for washing deck and external surfaces containing cleaning agents or additives which are not harmful to the marine environment); expansion of the requirements for placards and garbage management plans to fixed and floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed; and the addition of discharge requirements covering animal carcasses.

#### **March 2012 amendments**

##### **Entry into force: 1 August 2013**

Amendments to MARPOL Annexes I, II, IV, V and VI which are aimed at enabling small island developing States to comply with requirements for port States to provide reception facilities for ship waste through regional arrangements. Parties participating in a regional arrangement must develop a Regional Reception Facilities Plan and provide particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and particulars of those ports with only limited facilities.

Lampiran 2: UU No.17 Tahun
----------------------------

f. bahwa . . .

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17 TAHUN 2008

TENTANG  
P E L A Y A R A N

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA PRESIDEN REPUBLIK  
INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;

- b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
- c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
- d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
- e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

f. bahwa . . .

- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pelayaran;

Mengingat : Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), Pasal 25A, dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

dan

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

M E M U T U S K A N: Menetapkan :           UNDANG-UNDANG

TENTANG PELAYARAN.

BAB I  
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
4. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

5. Angkutan . . .



5. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
6. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
7. Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
8. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.
9. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang pelayaran.
10. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.
11. Usaha Pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan.
12. Hipotek Kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.
13. Piutang-Pelayaran yang Didahulukan adalah tagihan yang wajib dilunasi lebih dahulu dari hasil eksekusi kapal mendahului tagihan pemegang hipotek kapal.

14. Kepelabuhanan . . .

14. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
15. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
16. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
17. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
18. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
19. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
20. Terminal . . .

20. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
21. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
23. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
24. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
25. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
26. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
27. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
28. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

29. Kolam . . .

29. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
30. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.
31. Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.
  32. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
  33. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
  34. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
35. Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu *material marine*, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.
36. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
  37. Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
38. Kapal . . .

38. Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.
39. Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
40. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
41. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
42. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.
43. Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.
44. Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan- pelayaran.
45. Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
46. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.
47. Telekomunikasi-Pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas pelayaran yang merupakan setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apa pun melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak-pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.

48. Pemanduan . . .

48. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.
49. Perairan Wajib Pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya.
50. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.
51. Pekerjaan Bawah Air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang dioperasikan dari permukaan air.
52. Pengerukan adalah pekerjaan mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang dikehendaki atau untuk mengambil material dasar perairan yang dipergunakan untuk keperluan tertentu.
53. Reklamasi adalah pekerjaan timbunan di perairan atau pesisir yang mengubah garis pantai dan/atau kontur kedalaman perairan.
54. Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.
55. *Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.
56. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
57. Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.
58. Mahkamah . . .

58. Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.
59. Penjagaan Laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) adalah lembaga yang melaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.
60. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran.
61. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
62. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
63. Pemerintah Daerah adalah gubernur, bupati, atau walikota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
64. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran.

## BAB II ASAS DAN TUJUAN

### Pasal 2

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- a. asas manfaat;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;

g. asas . . .

- g. asas keterpaduan;
- h. asas tegaknya hukum;
- i. asas kemandirian;
- j. asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. asas kedaulatan negara; dan
- l. asas kebangsaan.

#### Pasal 3

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. membina jiwa kebaharian;
- c. menjunjung kedaulatan negara;
- d. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- e. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. meningkatkan ketahanan nasional.

### BAB III

#### RUANG LINGKUP BERLAKUNYA UNDANG-UNDANG

#### Pasal 4

Undang-Undang ini berlaku untuk:

- a. semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia;
- b. semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan
- c. semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

BAB IV . . .



## BAB VII KEPELABUHANAN

### Bagian Kesatu Tatanan Kepelabuhanan Nasional

#### Paragraf 1 Umum

##### Pasal 67

- (1) Tatanan Kepelabuhanan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.
- (2) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.
- (3) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
  - a. peran, fungsi, jenis, dan hierarki pelabuhan;
  - b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional; dan
  - c. lokasi pelabuhan.

#### Paragraf 2

##### Peran, Fungsi, Jenis, dan Hierarki Pelabuhan

Pasal 68 Pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;

e. tempat . . .

- e. tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan
- f. mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pasal 69

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan:

- a. pemerintahan; dan
- b. perusahaan.

Pasal 70

- (1) Jenis pelabuhan terdiri atas:
  - a. pelabuhan laut; dan
  - b. pelabuhan sungai dan danau.
- (2) Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a mempunyai hierarki terdiri atas:
  - a. pelabuhan utama;
  - b. pelabuhan pengumpul; dan
  - c. pelabuhan pengumpan.

Paragraf 3

Rencana Induk Pelabuhan Nasional Pasal 71

- (1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 ayat (3) huruf b merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional disusun dengan memperhatikan:
  - a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
  - b. potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
  - c. potensi sumber daya alam; dan
  - d. perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.

(3) Rencana . . .

- (3) Rencana Induk Pelabuhan Nasional memuat:
  - a. kebijakan pelabuhan nasional; dan
  - b. rencana lokasi dan hierarki pelabuhan.
- (4) Menteri menetapkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (5) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (6) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis akibat bencana yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dapat ditinjau kembali lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

#### Paragraf 4 Lokasi Pelabuhan

##### Pasal 72

- (1) Penggunaan wilayah daratan dan perairan tertentu sebagai lokasi pelabuhan ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- (2) Lokasi pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai dengan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.

##### Pasal 73

- (1) Setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
  - a. Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
  - b. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi;
  - c. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
  - d. keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di lokasi pelabuhan;
  - e. kelayakan teknis, ekonomis, dan lingkungan; dan
  - f. keamanan dan keselamatan lalu lintas kapal.

Pasal 74 . . .

Pasal 74

- (1) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 ayat (1) meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan rencana peruntukan wilayah perairan.
- (2) Rencana peruntukan wilayah daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasar pada kriteria kebutuhan:
  - a. fasilitas pokok; dan
  - b. fasilitas penunjang.
- (3) Rencana peruntukan wilayah perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berdasar pada kriteria kebutuhan:
  - a. fasilitas pokok; dan
  - b. fasilitas penunjang.

Pasal 75

- (1) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73 ayat (1) dilengkapi dengan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
- (2) Batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan koordinat geografis untuk menjamin kegiatan kepelabuhanan.
- (3) Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan, terdiri atas:
  - a. wilayah daratan yang digunakan untuk kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang; dan
  - b. wilayah perairan yang digunakan untuk kegiatan alur- pelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antarkapal, kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, kegiatan pemanduan, tempat perbaikan kapal, dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan.
- (4) Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan merupakan perairan pelabuhan di luar Daerah Lingkungan Kerja perairan yang digunakan untuk alur-pelayaran dari dan ke pelabuhan, keperluan keadaan darurat, pengembangan pelabuhan jangka panjang, penempatan kapal mati, percobaan berlayar, kegiatan pemanduan, fasilitas pembangunan, dan pemeliharaan kapal.

(5) Daratan . . .

- (5) Daratan dan/atau perairan yang ditetapkan sebagai Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikuasai oleh negara dan diatur oleh penyelenggara pelabuhan.
- (6) Pada Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan yang telah ditetapkan, diberikan hak pengelolaan atas tanah dan/atau pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 76

- (1) Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan untuk pelabuhan laut ditetapkan oleh:
  - a. Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul setelah mendapat rekomendasi dari gubernur dan bupati/walikota akan kesesuaian dengan tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota; dan
  - b. gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan untuk pelabuhan sungai dan danau ditetapkan oleh bupati/walikota.

Pasal 77

Suatu wilayah tertentu di daratan atau di perairan dapat ditetapkan oleh Menteri menjadi lokasi yang berfungsi sebagai pelabuhan, sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota serta memenuhi persyaratan kelayakan teknis dan lingkungan.

Pasal 78

Ketentuan lebih lanjut mengenai pedoman dan tata cara penetapan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua Penyelenggaraan Kegiatan di Pelabuhan

Paragraf 1 Umum

Pasal 79

Kegiatan pemerintahan dan perusahaan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 diselenggarakan secara terpadu dan terkoordinasi.

Paragraf 2

Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan Pasal 80

- (1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 meliputi:
  - a. pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan;
  - b. keselamatan dan keamanan pelayaran; dan/atau
  - c. kepabeanan;
  - d. keimigrasian;
  - e. kekarantinaan.
- (2) Selain kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdapat kegiatan pemerintahan lainnya yang keberadaannya bersifat tidak tetap.
- (3) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.
- (4) Fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Syahbandar.
- (5) Fungsi kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf e dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 3 . . .

Paragraf 3 Penyelenggara Pelabuhan

Pasal 81

- (1) Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas:
  - a. Otoritas Pelabuhan; atau
  - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (2) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.
- (3) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- (4) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat merupakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.

Pasal 82

- (1) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf a dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada:
  - a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan
  - b. gubernur atau bupati/walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.
- (3) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) dibentuk untuk 1 (satu) atau beberapa pelabuhan.
- (4) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

(5) Hasil . . .

- (5) Hasil konsesi yang diperoleh Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan pendapatan negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 81 (6) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal ayat (1) huruf a dalam pelaksanaannya harus berkoordinasi dengan pemerintah daerah.

Pasal 83

- (1) Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1) huruf a Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab:
- a. menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
  - b. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan;
  - c. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi- Pelayaran;
  - d. menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
  - e. menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
  - f. menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
  - g. mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
  - h. menjamin kelancaran arus barang.
- (2) Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.



Pasal 84

Untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 Otoritas Pelabuhan mempunyai wewenang:

- a. mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
- b. mengawasi penggunaan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- c. mengatur lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal; dan
- d. menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

Pasal 85

Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) diberi hak pengelolaan atas tanah dan pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 86

Aparat Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan pegawai negeri sipil yang mempunyai kemampuan dan kompetensi di bidang kepelabuhanan sesuai dengan kriteria yang ditetapkan.

Pasal 87

Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b mempunyai tugas dan tanggung jawab:

- a. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, dan alur-pelayaran;
- b. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- c. menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- d. memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;

e. menyusun . . .

- e. menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- f. menjamin kelancaran arus barang; dan
- g. menyediakan fasilitas pelabuhan.

Pasal 88

- (1) Dalam mendukung kawasan perdagangan bebas dapat diselenggarakan pelabuhan tersendiri.
- (2) Penyelenggaraan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kawasan perdagangan bebas.
- (3) Pelaksanaan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang- Undang ini.

Pasal 89

Ketentuan lebih lanjut mengenai Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 4

Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan Pasal 90

- (1) Kegiatan pengusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- (2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
- (3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
  - a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;

b. penyediaan . . .

- b. penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
  - c. penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
  - d. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
  - e. penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
  - f. penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;
  - g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
  - h. penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
  - i. penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.
- (4) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

Pasal 91

- (1) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.
- (2) Kegiatan pengusahaan yang dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan untuk lebih dari satu terminal.
- (3) Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan.

(4) Dalam . . .

- (4) Dalam keadaan tertentu, terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya pada pelabuhan yang diusahakan Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan perjanjian.
- (5) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha.

#### Pasal 92

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian.

#### Paragraf 5

#### Badan Usaha Pelabuhan Pasal 93

Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

#### Pasal 94

Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban:

- a. menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
- b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- c. menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;
- d. ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
- e. memelihara kelestarian lingkungan;

f. memenuhi . . .

- f. memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan
- g. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.

Pasal 95

Ketentuan lebih lanjut mengenai Badan Usaha Pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 6

Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pasal 96

- (1) Pembangunan pelabuhan laut dilaksanakan berdasarkan izin dari:
  - a. Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul; dan
  - b. gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.
- (2) Pembangunan pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dan memperhatikan keterpaduan intra-dan antarmoda transportasi.

Pasal 97

- (1) Pelabuhan laut hanya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin.
- (2) Izin mengoperasikan pelabuhan laut diberikan oleh:
  - a. Menteri untuk pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul; dan
  - b. gubernur atau bupati/walikota untuk pelabuhan pengumpan.

Pasal 98

- (1) Pembangunan pelabuhan sungai dan danau wajib memperoleh izin dari bupati/walikota.

(2) Pembangunan . . .

- (2) Pembangunan pelabuhan sungai dan danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan, dengan memperhatikan keterpaduan intra- dan antarmoda transportasi.
- (3) Pelabuhan sungai dan danau hanya dapat dioperasikan setelah selesai dibangun dan memenuhi persyaratan operasional serta memperoleh izin.
- (4) Izin mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau diberikan oleh bupati/walikota.

#### Pasal 99

Ketentuan lebih lanjut mengenai perizinan pembangunan dan pengoperasian pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### Paragraf 7

#### Tanggung Jawab Ganti Kerugian Pasal 100

- (1) Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- (2) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal.
- (3) Untuk menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik dan/atau operator kapal yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan.

#### Pasal 101

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

(2) Pengguna . . .

- (2) Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian.

Bagian Ketiga Terminal Khusus dan Terminal  
untuk Kepentingan Sendiri Pasal 102

- (1) Untuk menunjang kegiatan tertentu di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan dapat dibangun terminal khusus.
- (2) Untuk menunjang kegiatan tertentu di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan dapat dibangun terminal untuk kepentingan sendiri.

Pasal 103

Terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 ayat (1):

- a. ditetapkan menjadi bagian dari pelabuhan terdekat;
- b. wajib memiliki Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan tertentu; dan
- c. ditempatkan instansi Pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, serta instansi yang melaksanakan fungsi pemerintahan sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 104

- (1) Terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 ayat (1) hanya dapat dibangun dan dioperasikan dalam hal:
  - a. pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokok tersebut; dan
  - b. berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran apabila membangun dan mengoperasikan terminal khusus.

(2) Untuk . . .

- (2) Untuk membangun dan mengoperasikan terminal khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan kelestarian lingkungan dengan izin dari Menteri.
- (3) Izin pengoperasian terminal khusus diberikan untuk jangka waktu maksimal 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang selama memenuhi persyaratan berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 105

Terminal khusus dilarang digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan darurat dengan izin Menteri.

Pasal 106

Terminal khusus yang sudah tidak dioperasikan sesuai dengan izin yang telah diberikan dapat diserahkan kepada Pemerintah atau dikembalikan seperti keadaan semula atau diusulkan untuk perubahan status menjadi terminal khusus untuk menunjang usaha pokok yang lain atau menjadi pelabuhan.

Pasal 107

- (1) Terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 yang diserahkan kepada Pemerintah dapat berubah statusnya menjadi pelabuhan setelah memenuhi persyaratan:
  - a. sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
  - b. layak secara ekonomis dan teknis operasional;
  - c. membentuk atau mendirikan Badan Usaha Pelabuhan;
  - d. mendapat konsesi dari Otoritas Pelabuhan;
  - e. keamanan, ketertiban, dan keselamatan pelayaran; dan
  - f. kelestarian lingkungan.

(2) Dalam . . .



- (2) Dalam hal terminal khusus berubah status menjadi pelabuhan, tanah daratan dan/atau perairan, fasilitas penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang dikuasai dan dimiliki oleh pengelola terminal khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diserahkan dan dikuasai oleh negara.

Pasal 108

Ketentuan lebih lanjut mengenai terminal khusus dan perubahan status terminal khusus diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Penarifan

Pasal 109

Setiap pelayanan jasa kepelabuhanan dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan.

Pasal 110

- (1) Tarif yang terkait dengan penggunaan perairan dan/atau daratan serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan ditetapkan oleh Otoritas Pelabuhan setelah dikonsultasikan dengan Menteri.
- (2) Tarif jasa kepelabuhanan yang diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan ditetapkan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah dan merupakan pendapatan Badan Usaha Pelabuhan.
- (3) Tarif jasa kepelabuhanan bagi pelabuhan yang diusahakan secara tidak komersial oleh Pemerintah ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah dan merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak.
- (4) Tarif jasa kepelabuhanan bagi pelabuhan yang diusahakan oleh pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota ditetapkan dengan Peraturan Daerah dan merupakan penerimaan daerah.

Bagian Kelima . . .

Bagian Kelima  
Pelabuhan yang Terbuka bagi Perdagangan Luar Negeri Pasal 111

- (1) Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama.
- (2) Penetapan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan pertimbangan:
  - a. pertumbuhan dan pengembangan ekonomi nasional;
  - b. kepentingan perdagangan internasional;
  - c. kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional;
  - d. posisi geografis yang terletak pada lintasan pelayaran internasional;
  - e. Tataanan Kepelabuhanan Nasional;
  - f. fasilitas pelabuhan;
  - g. keamanan dan kedaulatan negara; dan
  - h. kepentingan nasional lainnya.
- (3) Terminal khusus tertentu dapat digunakan untuk melakukan kegiatan perdagangan luar negeri.
- (4) Terminal khusus tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memenuhi persyaratan:
  - a. aspek administrasi;
  - b. aspek ekonomi;
  - c. aspek keselamatan dan keamanan pelayaran;
  - d. aspek teknis fasilitas kepelabuhanan;
  - e. fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi pemegang fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina; dan
  - f. jenis komoditas khusus.
- (5) Pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 112

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111 ayat (4) dapat dikenakan sanksi administratif berupa denda administratif.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif serta besarnya denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 113

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam Peran Pemerintah Daerah

Pasal 114

Peran pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 dilakukan untuk memberikan manfaat bagi pemerintah daerah.

Pasal 115

- (1) Upaya untuk memberikan manfaat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 pemerintah daerah mempunyai peran, tugas, dan wewenang sebagai berikut:
  - a. mendorong pengembangan kawasan perdagangan, kawasan industri, dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;
  - b. mengawasi terjaminnya kelestarian lingkungan di pelabuhan;
  - c. ikut menjamin keselamatan dan keamanan pelabuhan;
  - d. menyediakan dan memelihara infrastruktur yang menghubungkan pelabuhan dengan kawasan perdagangan, kawasan industri, dan pusat kegiatan perekonomian lainnya;

e. membina . . .

- e. membina masyarakat di sekitar pelabuhan dan memfasilitasi masyarakat di wilayahnya untuk dapat berperan serta secara positif terselenggaranya kegiatan pelabuhan;
  - f. menyediakan pusat informasi muatan di tingkat wilayah;
  - g. memberikan izin mendirikan bangunan di sisi daratan; dan
  - h. memberikan rekomendasi dalam penetapan lokasi pelabuhan dan terminal khusus.
- (2) Dalam hal pemerintah daerah tidak dapat melaksanakan atau menyalahgunakan peran, tugas, dan wewenang, Pemerintah mengambil alih peran, tugas, dan wewenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## BAB VIII KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN

### Bagian Kesatu Umum

#### Pasal 116

- (1) Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah.

#### Bagian Kedua

#### Keselamatan dan Keamanan Angkutan Perairan Pasal 117

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
  - a. kelaiklautan kapal; dan
  - b. kenavigasian.

(2) Kelaiklautan . . .

- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya yang meliputi:
  - a. keselamatan kapal;
  - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
  - c. pengawakan kapal;
  - d. garis muat kapal dan pemuatan;
  - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
  - f. status hukum kapal;
  - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
  - h. manajemen keamanan kapal.
- (3) Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Pasal 118

Kenavigasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) huruf b terdiri atas:

- a. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- b. Telekomunikasi-Pelayaran;
- c. hidrografi dan meteorologi;
- d. alur dan perlintasan;
- e. pengerukan dan reklamasi;
- f. pemanduan;
- g. penanganan kerangka kapal; dan
- h. *salvage* dan pekerjaan bawah air.

Pasal 119

- (1) Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu.
- (2) Untuk menjamin keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran, Pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan di sekitar instalasi bangunan tersebut.

### Bagian Ketiga Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan

#### Pasal 120

Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan dilakukan dengan tetap memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal yang beroperasi di pelabuhan, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang serta keselamatan dan keamanan pelabuhan.

#### Pasal 121

Keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi:

- a. prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan;
- b. sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan;
- c. sistem komunikasi; dan
- d. personel pengaman.

#### Pasal 122

Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.

### Bagian Keempat Perlindungan Lingkungan Maritim

#### Pasal 123

Perlindungan lingkungan maritim yaitu kondisi terpenuhinya prosedur dan persyaratan pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan:

- a. kepelabuhanan;
- b. pengoperasian kapal;
- c. pengangkutan limbah, bahan berbahaya, dan beracun di perairan;
- d. pembuangan limbah di perairan; dan
- e. penutuhan kapal.

BAB IX KELAIKLAUTAN KAPAL

Bagian Kesatu Keselamatan Kapal

Pasal 124

- (1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. material;
  - b. konstruksi;
  - c. bangunan;
  - d. permesinan dan perlistrikan;
  - e. stabilitas;
  - f. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
  - g. elektronika kapal.

Pasal 125

- (1) Sebelum pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya, pemilik atau galangan kapal wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun serta data kelengkapannya.
- (2) Pembangunan atau pengerjaan kapal yang merupakan perombakan harus sesuai dengan gambar rancang bangun dan data yang telah mendapat pengesahan dari Menteri.
- (3) Pengawasan terhadap pembangunan dan pengerjaan perombakan kapal dilakukan oleh Menteri.

Pasal 126

- (1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.

(2) Sertifikat . . .

- (2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;
  - b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan
  - c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.
- (3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
- (4) Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
- (5) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Pasal 127

- (1) Sertifikat kapal tidak berlaku apabila:
  - a. masa berlaku sudah berakhir;
  - b. tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (*endorsement*);
  - c. kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal;
  - d. kapal berubah nama;
  - e. kapal berganti bendera;
  - f. kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal;
  - g. kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal;
  - h. kapal tenggelam atau hilang; atau
  - i. kapal ditutuh (*scrapping*).
- (2) Sertifikat kapal dibatalkan apabila:
  - a. keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya;
  - b. kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal; atau
  - c. sertifikat diperoleh secara tidak sah.

(3) Ketentuan . . .



- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembatalan sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 128

- (1) Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemilik, operator kapal, dan Nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 129

- (1) Kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (3) Pengakuan dan penunjukan badan klasifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Menteri.

(4) Badan klasifikasi yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib melaporkan kegiatannya kepada Menteri.

Pasal 130

- (1) Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
- (2) Pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
- (3) Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Pasal 131 . . .

Pasal 131

- (1) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah- pelayarannya wajib dilengkapi dengan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan.
- (2) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah- pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan.

Pasal 132

- (1) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah- pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan.
- (2) Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkannya kepada pihak lain dan/atau instansi Pemerintah terkait.

Pasal 133

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengesahan gambar dan pengawasan pembangunan kapal, serta pemeriksaan dan sertifikasi keselamatan kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kedua Pencegahan Pencemaran dari Kapal

Pasal 134

- (1) Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran.
- (2) Pencegahan dan pengendalian pencemaran ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.

(3) Kapal . . .

- (3) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran diberikan sertifikat pencegahan dan pengendalian pencemaran oleh Menteri.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan pencemaran dari kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Bagian Ketiga Pengawakan Kapal

##### Pasal 135

Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

##### Pasal 136

- (1) Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk kapal berbendera Indonesia harus warga negara Indonesia.
- (2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan izin sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

##### Pasal 137

- (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.
- (2) Nakhoda untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dan untuk kapal tradisional ukuran kurang dari GT 105 (seratus lima *Gross Tonnage*) dengan konstruksi sederhana yang berlayar di perairan terbatas bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.
- (3) Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal.

(4) Nakhoda . . .

- (4) Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.
- (5) Selain kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih diberi tugas dan kewenangan khusus, yaitu:
  - a. membuat catatan setiap kelahiran;
  - b. membuat catatan setiap kematian; dan
  - c. menyaksikan dan mencatat surat wasiat.
- (6) Nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kesehatan.

Pasal 138

- (1) Nakhoda wajib berada di kapal selama berlayar.
- (2) Sebelum kapal berlayar, Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar.
- (3) Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
- (4) Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 139

Untuk tindakan penyelamatan, Nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan.

Pasal 140

- (1) Dalam hal Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih yang bertugas di kapal sedang berlayar untuk sementara atau untuk seterusnya tidak mampu melaksanakan tugas, mualim I menggantikannya dan pada pelabuhan berikut yang disinggahinya diadakan penggantian Nakhoda.

(2) Apabila . . .

- (2) Apabila mualim I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak mampu menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mualim lainnya yang tertinggi dalam jabatan sesuai dengan sijil menggantikan dan pada pelabuhan berikut yang disinghahinya diadakan penggantian Nakhoda.
- (3) Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) disebabkan halangan sementara, penggantian tidak mengalihkan kewenangan dan tanggung jawab Nakhoda kepada pengganti sementara.
- (4) Apabila seluruh mualim dalam kapal berhalangan menggantikan Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengganti Nakhoda ditunjuk oleh dewan kapal.
- (5) Dalam hal penggantian Nakhoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disebabkan halangan tetap, Nakhoda pengganti sementara mempunyai kewenangan dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 137 ayat (1) dan ayat (3).

Pasal 141

- (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih dan Nakhoda untuk kapal penumpang, wajib menyelenggarakan buku harian kapal.
- (2) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih wajib melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang dan/atau atas permintaan pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya.
- (3) Buku harian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dijadikan sebagai alat bukti di pengadilan.

Pasal 142

- (1) Anak Buah Kapal wajib menaati perintah Nakhoda secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda.

(2) Dalam . . .

- (2) Dalam hal Anak Buah Kapal mengetahui bahwa perintah yang diterimanya tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, maka yang bersangkutan berhak mengadukan kepada pejabat pemerintah yang berwenang.

Pasal 143

- (1) Nakhoda berwenang memberikan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap Anak Buah Kapal yang:
- a. meninggalkan kapal tanpa izin Nakhoda;
  - b. tidak kembali ke kapal pada waktunya;
  - c. tidak melaksanakan tugas dengan baik;
  - d. menolak perintah penugasan;
  - e. berperilaku tidak tertib; dan/atau
  - f. berperilaku tidak layak.
- (2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 144

- (1) Selama perjalanan kapal, Nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal.
- (2) Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan Awak Kapal.
- (3) Tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 145

Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Pasal 146

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyijilan, pengawakan kapal, dan dokumen pelaut diatur dengan Peraturan Menteri.

## BAB XI SYAHBANDAR

### Bagian Kesatu

#### Fungsi, Tugas, dan Kewenangan Syahbandar Pasal 207

- (1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
- (2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Syahbandar . . .

- (3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Pasal 208

- (1) Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:
- a. mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
  - b. mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
  - c. mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
  - d. mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
  - e. mengawasi kegiatan penundaan kapal;
  - f. mengawasi pemanduan;
  - g. mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
  - h. mengawasi pengisian bahan bakar;
  - i. mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
  - j. mengawasi pengerukan dan reklamasi;
  - k. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
  - l. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
  - m. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
  - n. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



Pasal 209

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan:

- a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. melakukan pemeriksaan kapal;
- e. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. melaksanakan sijil Awak Kapal.

Pasal 210

- (1) Untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) dibentuk kelembagaan Syahbandar.
  - (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan kelembagaan Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua Koordinasi Kegiatan Pemerintahan  
di Pelabuhan Pasal 211

- (1) Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya.
- (2) Koordinasi yang dilaksanakan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pasal 212 . . .

Pasal 212

- (1) Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (*Port Security Commitee*).
- (2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia.
- (3) Bantuan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di bawah koordinasi dalam kewenangan Syahbandar.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan keamanan dan ketertiban serta permintaan bantuan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga Pemeriksaan dan Penyimpanan Surat, Dokumen, dan  
Warta Kapal

Pasal 213

- (1) Pemilik, Operator Kapal, atau Nakhoda wajib memberitahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar.
- (2) Setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan.
- (3) Setelah dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) surat, dokumen, dan warta kapal disimpan oleh Syahbandar untuk diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberitahuan kedatangan kapal, pemeriksaan, penyerahan, serta penyimpanan surat, dokumen, dan warta kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 214 . . .

Pasal 214

Nakhoda wajib mengisi, menandatangani, dan menyampaikan warta kapal kepada Syahbandar berdasarkan format yang telah ditentukan oleh Menteri.

Pasal 215

Setiap kapal yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan, dan pada saat meninggalkan pelabuhan wajib mematuhi peraturan dan melaksanakan petunjuk serta perintah Syahbandar untuk kelancaran lalu lintas kapal serta kegiatan di pelabuhan.

Bagian Keempat Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan

Pasal 216

- (1) Kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar.
- (2) Kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, pengisian bahan bakar, pengerukan, reklamasi, dan pembangunan pelabuhan wajib dilaporkan kepada Syahbandar.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memperoleh persetujuan dan pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Bagian Kelima Pemeriksaan Kapal

Pasal 217

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan.

Pasal 218

- (1) Dalam keadaan tertentu, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan keamanan kapal berbendera Indonesia di pelabuhan.

(2) Syahbandar . . .

- (2) Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

#### Bagian Keenam Surat Persetujuan Berlayar

##### Pasal 219

- (1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.
- (2) Surat Persetujuan Berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam, setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.
- (3) Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 117 ayat (2), Pasal 125 ayat (2), Pasal 130 ayat (1), Pasal 134 ayat (1), Pasal 135, Pasal 149 ayat (2), Pasal 169 ayat (1), Pasal 213 ayat (2), atau Pasal 215 dilanggar.
- (4) Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.
- (5) Ketentuan mengenai tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

##### Bagian Ketujuh

#### Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal Pasal 220

- (1) Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal.

(2) Pemeriksaan . . .

- (2) Pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pemeriksaan pendahuluan.

Pasal 221

- (1) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk.
- (2) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari Perwakilan Pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang.
- (3) Hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 220 Dapat diteruskan kepada Mahkamah Pelayaran Untuk dilakukan pemeriksaan lanjutan.

Bagian Kedelapan Penahanan Kapal

Pasal 222

- (1) Syahbandar hanya dapat menahan kapal di pelabuhan atas perintah tertulis pengadilan.
- (2) Penahanan kapal berdasarkan perintah tertulis pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan berdasarkan alasan:
- a. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana; atau
  - b. kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata.

Pasal 223

- (1) Perintah penahanan kapal oleh pengadilan dalam perkara perdata berupa klaim-pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penahanan kapal di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

## BAB XII PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM

### Bagian Kesatu Penyelenggara Perlindungan Lingkungan Maritim

#### Pasal 226

- (1) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
  - a. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal; dan
  - b. pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.
- (3) Selain pencegahan dan penanggulangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) perlindungan lingkungan maritim juga dilakukan terhadap:
  - a. pembuangan limbah di perairan; dan
  - b. penutuhan kapal.

### Bagian Kedua Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran dari Pengoperasian Kapal

#### Pasal 227

Setiap Awak Kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal.

#### Pasal 228

- (1) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah.

(2) Kapal . . .

- (2) Kapal dengan jenis dan ukuran tertentu yang dioperasikan wajib dilengkapi pola penanggulangan pencemaran minyak dari kapal yang mendapat pengesahan dari Pemerintah.

Pasal 229

- (1) Setiap kapal dilarang melakukan pembuangan limbah, air balas, kotoran, sampah, serta bahan kimia berbahaya dan beracun ke perairan.
- (2) Dalam hal jarak pembuangan, volume pembuangan, dan kualitas buangan telah sesuai dengan syarat yang ditetapkan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan, ketentuan pada ayat (1) dapat dikecualikan.
- (3) Setiap kapal dilarang mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 230

- (1) Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya.
- (2) Setiap Nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan wajib segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat dan/atau unsur Pemerintah lain yang terdekat mengenai terjadinya pencemaran perairan yang disebabkan oleh kapalnya atau yang bersumber dari kegiatannya, apabila melihat adanya pencemaran dari kapal, dan/atau kegiatan lain di perairan.
- (3) Unsur Pemerintah lainnya yang telah menerima informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib meneruskan laporan mengenai adanya pencemaran perairan kepada Syahbandar terdekat atau kepada institusi yang berwenang.
- (4) Syahbandar segera meneruskan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada institusi yang berwenang untuk penanganan lebih lanjut.

Pasal 231 . . .

Pasal 231

- (1) Pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya.
- (2) Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

Pasal 232

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran akibat pengoperasian kapal diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 233

- (1) Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal wajib memperhatikan spesifikasi kapal untuk pengangkutan limbah.
- (2) Spesifikasi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan tata cara pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Kapal yang mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun wajib memiliki standar operasional dan prosedur tanggap darurat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketiga  
Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran dari Kegiatan  
Kepelabuhanan

Pasal 234

Pengoperasian pelabuhan wajib memenuhi persyaratan untuk mencegah timbulnya pencemaran yang bersumber dari kegiatan di pelabuhan.

Pasal 235 . . .



### Pasal 235

- (1) Setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan peralatan penanggulangan pencemaran sesuai dengan besaran dan jenis kegiatan.
- (2) Setiap pelabuhan wajib memenuhi persyaratan bahan penanggulangan pencemaran sesuai dengan besaran dan jenis kegiatan.
- (3) Otoritas Pelabuhan wajib memiliki standar dan prosedur tanggap darurat penanggulan pencemaran.

### Pasal 236

Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, dan pengelola terminal khusus wajib menanggulangi pencemaran yang diakibatkan oleh pengoperasian pelabuhan.

### Pasal 237

- (1) Untuk menampung limbah yang berasal dari kapal di pelabuhan, Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, dan Pengelola Terminal Khusus wajib dan bertanggung jawab menyediakan fasilitas penampungan limbah.
- (2) Manajemen pengelolaan limbah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengangkutan limbah ke tempat pengumpulan, pengolahan, dan pemusnahan akhir dilaksanakan berdasarkan ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang lingkungan hidup.

### Pasal 238

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran di pelabuhan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keempat**  
Pembuangan Limbah di Perairan Pasal 239

- (1) Pembuangan limbah di perairan hanya dapat dilakukan pada lokasi tertentu yang ditetapkan oleh Menteri dan memenuhi persyaratan tertentu.
- (2) Pembuangan limbah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilaporkan kepada institusi yang tugas dan fungsinya di bidang penjagaan laut dan pantai.

Pasal 240

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembuangan limbah di perairan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Kelima Penutuhan Kapal**

Pasal 241

- (1) Penutuhan kapal wajib memenuhi persyaratan perlindungan lingkungan maritim.
- (2) Lokasi penutuhan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh Menteri.

Pasal 242

Persyaratan perlindungan lingkungan maritim untuk kegiatan penutuhan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241 diatur dengan Peraturan Menteri.

**Bagian Keenam Sanksi Administratif**

Pasal 243

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 230 ayat (2), Pasal 233 ayat (3), Pasal 234, Pasal 235, atau Pasal 239 ayat (2) dikenakan sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan;
  - b. denda administratif;
  - c. pembekuan . . .

- c. pembekuan izin; atau
  - d. pencabutan izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XIII  
KECELAKAAN KAPAL SERTA PENCARIAN DAN PERTOLONGAN

Bagian Kesatu Bahaya Terhadap Kapal

Pasal 244

- (1) Bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.
- (2) Setiap orang yang mengetahui kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain.
- (3) Nakhoda wajib melakukan tindakan pencegahan dan penyebarluasan berita kepada pihak lain apabila mengetahui di kapalnya, kapal lain, atau adanya orang dalam keadaan bahaya.
- (4) Nakhoda wajib melaporkan bahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada:
  - a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia; atau
  - b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Bagian Kedua . . .

## Bagian Kedua Kecelakaan Kapal

### Pasal 245

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tubrukan; dan
- d. kapal kandas.

### Pasal 246

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal.

### Pasal 247

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

### Pasal 248

Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib melaporkan kepada :

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila kecelakaan kapal terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia; atau
- b. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila kecelakaan kapal terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

### Pasal 249

Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain.

Bagian Ketiga . . .

Bagian Ketiga Mahkamah Pelayaran

Pasal 250

- (1) Mahkamah Pelayaran dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Mahkamah Pelayaran memiliki susunan organisasi dan tata kerja yang ditetapkan dengan Peraturan Menteri.

Pasal 251

Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.

Pasal 252

Mahkamah Pelayaran berwenang memeriksa tubrukan yang terjadi antara kapal niaga dengan kapal niaga, kapal niaga dengan kapal negara, dan kapal niaga dengan kapal perang.

Pasal 253

- (1) Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Mahkamah Pelayaran bertugas:
  - a. meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
  - b. merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa:
  - a. peringatan; atau
  - b. pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut.

Pasal 254 . . .

Pasal 254

- (1) Dalam pemeriksaan lanjutan Mahkamah Pelayaran dapat menghadirkan pejabat pemerintah di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pihak terkait lainnya.
- (2) Dalam pemeriksaan lanjutan, pemilik, atau operator kapal wajib menghadirkan Nakhoda dan/atau Anak Buah Kapal.
- (3) Pemilik, atau operator kapal yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenakan sanksi berupa:
  - a. peringatan;
  - b. pembekuan izin; atau
  - c. pencabutan izin.

Pasal 255

Ketentuan lebih lanjut mengenai fungsi, kewenangan, dan tugas Mahkamah Pelayaran serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat Investigasi Kecelakaan Kapal

Pasal 256

- (1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- (2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- (3) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Pasal 257 . . .

### Pasal 257

Ketentuan lebih lanjut mengenai tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta tata cara pemeriksaan dan investigasi kecelakaan kapal diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### Bagian Kelima Pencarian dan Pertolongan

### Pasal 258

- (1) Pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan kapal dan/atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.
- (2) Kapal atau pesawat udara yang berada di dekat atau melintasi lokasi kecelakaan, wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap kapal dan/atau orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.
- (3) Setiap orang yang memiliki atau mengoperasikan kapal yang mengalami kecelakaan kapal, bertanggung jawab melaksanakan pencarian dan pertolongan terhadap kecelakaan kapalnya.

### Pasal 259

Tanggung jawab pelaksanaan pencarian dan pertolongan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 258 ayat (1) dikoordinasikan dan dilakukan oleh institusi yang bertanggung jawab di bidang pencarian dan pertolongan.

### Pasal 260

Ketentuan lebih lanjut mengenai pencarian dan pertolongan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XVII  
PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI(*SEA AND COAST GUARD*)

Pasal 276

- (1) Untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan di laut dilaksanakan fungsi penjagaan dan penegakan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai.
- (2) Pelaksanaan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penjaga laut dan pantai.
- (3) Penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri.

Pasal 277

- (1) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas:
  - a. melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
  - b. melakukan pengawasan, pencegahan, dan penanggulangan pencemaran di laut;
  - c. pengawasan dan penertiban kegiatan serta lalu lintas kapal;
  - d. pengawasan dan penertiban kegiatan *salvage*, pekerjaan bawah air, serta eksplorasi dan eksploitasi kekayaan laut;
  - e. pengamanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan
  - f. mendukung pelaksanaan kegiatan pencarian dan pertolongan jiwa di laut.
- (2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 ayat (1) penjaga laut dan pantai melaksanakan koordinasi untuk:
  - a. merumuskan dan menetapkan kebijakan umum penegakan hukum di laut;

b. menyusun . . .



- b. menyusun kebijakan dan standar prosedur operasi penegakan hukum di laut secara terpadu;
- c. kegiatan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum serta pengamanan pelayaran dan pengamanan aktivitas masyarakat dan Pemerintah di wilayah perairan Indonesia; dan
- d. memberikan dukungan teknis administrasi di bidang penegakan hukum di laut secara terpadu.

Pasal 278

- (1) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277, penjaga laut dan pantai mempunyai kewenangan untuk:
  - a. melaksanakan patroli laut;
  - b. melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*);
  - c. memberhentikan dan memeriksa kapal di laut; dan
  - d. melakukan penyidikan.
- (2) Dalam melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d penjaga laut dan pantai melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewenangan penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 279

- (1) Dalam rangka melaksanakan tugasnya penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 277 didukung oleh prasarana berupa pangkalan armada penjaga laut dan pantai yang berlokasi di seluruh wilayah Indonesia, dan dapat menggunakan kapal dan pesawat udara yang berstatus sebagai kapal negara atau pesawat udara negara.
- (2) Penjaga laut dan pantai wajib memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Pelaksanaan . . .

- (3) Pelaksanaan penjagaan dan penegakan hukum di laut oleh penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai identitas penjaga laut dan pantai diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 280

Aparat penjagaan dan penegakan peraturan di bidang pelayaran yang tidak menggunakan dan menunjukkan identitas yang jelas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 279 ayat (3) dikenakan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang kepegawaian.

Pasal 281

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembentukan serta organisasi dan tata kerja penjaga laut dan pantai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 276 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

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

Disahkan di Jakarta pada tanggal 7 Mei 2008

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

**ttd**

- 113 -

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 7 Mei 2008

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

**ttd**

ANDI MATTALATTA