LAPORAN RAPAT PEMBAHASAN RANCANGAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 59 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN USAHA JASA TERKAIT DENGAN ANGKUTAN DI PERAIRAN

Bogor, Kamis s.d. Sabtu tanggal 25-27 September 2025

Hari/ Tanggal	Pukul	Kegiatan
Kamis, 12 Juni 2025	09.30 s.d. 12.00 WIB	Rapat Pembahasan PM 59 Tahun 2021
	12.00 s.d. 13.00 WIB	ISHOMA
	13.00 s.d. 16.00 WIB	Lanjutan Rapat Pembahasan PM 59 Tahun 2021
Jum'at, 13 Juni 2025	09.00 s.d. 11.00 WIB	Rapat Pembahasan Draft RKM PM 59 Tahun 2021
	11.00 s.d. 13.30 WIB	ISHOMA
	13.30 s.d. 16.30 WIB	Lanjutan Pembahasan Draft PM 59 Tahun 2021
Sabtu, 14 Juni 2025	09.00 s.d. 12.00 WIB	Pembahasan Kesimpulan Rapat

1. Menindaklanjuti Surat Tugas Kepala Biro Hukum Nomor ST/C/35A/B.IV/IX/2025 hal Pembahasan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan, Rapat tersebut dipimpin oleh oleh Kepala Bagian Peraturan Transportasi Laut, Biro Hukum Kementerian Perhubungan dan dihadiri oleh perwakilan dari perwakilan dari Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut, perwakilan dari Kepala Bagian Hukum dan KSLN Setditjen Hubla, perwakilan dari Pusat Pengembangan Perhubungan Laut BPSDM. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, disampaikan hasil pembahasan sebagai berikut:

Kamis, 25 September 2025

1. Perwakilan dari Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut:
    - Hasil revisi RPM ini sedang ditunggu oleh pelaku usaha dan sudah koordinasi dengan asosiasi UJT, baik itu keagenenan, PJT dan lainnya. Asosiasi mengharapkan adanya kompetensi Sumber Daya Manusia keahlian dan berharap RPM ini segera bisa diterbit, Pelaksanaan adanya Kompetensi sdh berjalan namun RPM ini bisa menegaskan kewajiban bahwa kegiatan UJT ini kedepannya memiliki sumber daya manusia yg kompeten, dan dari mana melihat kompetennya maka diberikan sertifikasi baik yg diterbitkan oleh BNSP maupun LSP lainnya. Sertifikasi yang spesifik dari Kementerian Perhubungan selaku penyelenggara UJT Perhubungan laut bekerjasama dengan BPSDM perhubungan untuk berkaloborasi dengan pelaksanaannya sesuai dengan BPSDM yang memiliki keahlian Pendidikan Pelatihan dan berkolaborasi dan bisa meyalurkan aturan-aturan yang nanti menjadi pelaksana dari Peraturan Menteri ini, aturan pelaksanaanya berupa peraturan Kepala Badan Perhubungan Sumber Daya Manusia dan SK Direktur Jenderal Perhubungan Laut, kedepannya ada payung hukumnya di revisi Peraturan Menteri ini, berharap Lembaga-lembaga diklat, fungsi-fungsi diklat secara berstuktur menjadi kewajiban dan memasukan Peraturan Menteri 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Sektor Transportasi melakukan syarat tambahan berupa kewajban sertifikat kepada tenaga operasional selama ini yang telah ada tenaga ahli tingkat pemikiran strategis dengan syarat S1 dan D4, saat ini sudah ada tenaga operasional yang cukup untuk ijazah SMA tetapi mereka diwajibkan memiliki sertifikat-sertifikat yang diterbitkan oleh instansi terkait tentunya dengan tambahan persyaratan tambahan tersebut, tentunya kita ingin menjamin kedepannya UJT ini di transportasi laut sifatnya semacam UMKM tetapi ingin punya daya saing yang handal artinya lebih bekerja profesional mendukung usaha utama lautnya sendiri dan mengapa dituntut profesioanal karena kapal-kapal yang berlayar Internasional terutama kapal-kapal asing membandingkan bagaimana layanan UJT di negara lain dengan Negara kita, kalau tidak professional, tidak komptenen, dan tidak melayani dengan cepat dan terstuktur ini akan menjadikan catatan buruk akibatnya logistik kita berjalan lambat, citra Indonesia utk kegiatan di pelabuhan akan kurang baik dimata Internasional dan para asosiasi mendukung yang artinya dari sisi regulator dan tenaga pendidik tentunya butuh pengalaman-pengalaman di lapangan dan keahlian-keahlian profesional dari asosisasi dan tentunya mendukung pelaksanaan diklat ini bagi anggotan-anggotanya asosiasi sendiri dan

mendapat jaminan dari asosisasi. Asosiasi juga tidak mungkin mengeluarkan menggunakan biaya tinggi untuk anggotanya sendiri karena diklat ini ditunjukan untuk anggotanya sendiri. Anggota asosiasinya sendiri sudah ada iuran tersendiri yang harus dibayar, pengurus asosiasinya punya perusahaan juga dan itu menyebabkan kekhawatiran mengenai biaya. Asosiasi memberikan tanggapan akan mempunya jaminan mana diklat yg memang resmi tersertifikasi yg diselenggarakan oleh Lembaga yang berkompeten yang mendapat sertifikasi dari Kementerian Perhubungan dan mana yg bukan, d itu yg akan mengarahkan ke anggota asosisasi untuk meningkatkan Sumber Daya Manusianya dan tentu yang bersertifikasi adalah salah satu menjadi persyaratan penerbitan bagi sertifikat perorangan.

- Terkait TKBM yg tertuang dalm PM 59 Tahun 2021 bahwa TKBM juga harus memiliki Lembaga sertifikasi, sertifikasi ini terutama untuk tenaga kerja buruhnya dan nantinya yang akan diterbitkan oleh BNSP yg disebut LSP tadi dan minta pandangan dari BPSDM mengenai teknis dan sebagainya sebagai acuan pelaksanaan diklatnya;
- Penjelasan surat ditlala sebelumnya untuk tidak menambah beban kepada masyarakat karena semangatnya adalah sertifikat untuk Sumber Daya Manusia yang dimiliki oleh perusahan-perusahaan khususnya UJT jadi kenapa tidak menambah beban masyarakat karena dengan adanya diklat ini tidak menambah *cost logistic* di Indonesia, maksudnya untuk penjelasan kenapa tidak menambah beban masyarakat ini menjadi salah satu pendukung untuk tenaga operasional ataupun tenaga ahli yang dimiliki perusahaan tersebut dan memang ini menjadi keharusan dan berkawajiban untuk perusahaan-perusahaan UJT untuk memiliki Sumber Daya Manusia yg mumpuni yang memiliki sertifikat komptenesi.
- Kalau ditanya Apakah ada biaya yang ditimbulkan untuk mengikutsertakan anggota perusahaan tersebut untuk mengambil sertifikat komeptensi tersebut pasti ada Biaya yang diberikan oleh lembaga diklat tetapi mungkin bisa pastikan tidak akan menyebabkan *cost logistic* yang cukup tinggi. Biaya yang cukup sesuai untuk satu diklat dan kalau lembaga diklat apakah dari BPSDM atau dari Kementerian Perhubungan atau dari swasta, keduanya ada dan dari swasta ada atau dari Lembaga-lembaga diklat yang dari lembaga BLU-BLU jg ada.
- Menguatkan Kemenhub kalau banyak pilihan lebaga-lembaga LSP bahkan asosiasinya jg mengadakan diklat-diklat ini, jadi untuk biaya yang dianggap tinggi di suatu lembaga diklat asosiasinya punya alternatif terutama sekolah-sekolah ataupun Lembaga Pendidikan dibawah Kementerian Perhubungan sendiri di BPSDM yg tentunya tidak berorientasi profit, Kementerian Perhubungan bisa meyakinkan diri bahwa biaya yang timbul akibat persyaratan kompetensi ini tidak

memberatkan masyarakat dan tidak akan membebani biaya logistik, mungkin keluar biayanya hanya untuk penyelenggaraan diklatnya saja untuk tempat, fasilitas dan honor Nara Sumber dan dipastikan untuk sertifikat-sertifikat ini keasliaan ini terjamin sehingga tidak ada jual beli sertifikat dilakukan karena biayanya tidak mahal, dan kalaupun persyaratan ini tidak ada masing-masing perusahaan juga berusaha meningkatkan kompetensi pegawainya artinya dalam satu dan hal lain untuk pegawainya membiayai sendiri peningkatkan profesionalis di bidang lain yang tentu tidak terarah, ini sudah sangat spesifik dan sudah Ketika perusahan misalkan keagenan dan memberikan diklat keagenan artinya cukup ikut diklat ini dan tidak perlu ikut diklat lain lagi karena sudah dikerjakan sehari-hari,tapi jika tidak difasilitasi dengan diklat-diklat khusus spesifik di masing-masing bidang UJT ini maka mereka akan pergi ke diklat manajemen yang sifatnya umum dan justru tidak terarah secara spesifik kepada pekerjaanya. Suatu hal juga perlu ditulisakan sebagai justifikasi kepada Menteri Perhubungan bagaimana biaya yang timbul tadi saat dalam satu dan hal lain bentuknya akan tetap keluar, akan tetap arahakan untuk suatu kompetensi yang tepat sasaran, tetap guna sesuai dengan bidang usahanya.

- Perbedaan tenaga ahli dan tenaga profesional ini adalah tenaga ahli ini lulusannya D4 atau S1 dibidang pelayaran istilahnya kuliahnya sebelum menjadi pegawai, sertifikat profesi ini berarti opsional yang lulusan SMA yang mau di rekrut bekerja disni yang ingin mempunyai nilai tambah bisa saja ambil sertifikat profesi. Landing-landingnya akan bekerjasama dengan SMA nya, pelatihan ini paling lama 5 (lima) hari, dan 3 (tiga) hari untuk keagenan, bongkar muat lebih lama dengan menggunakan alat-alat yang komplektif artinya bukan sifatnya sampai 1 (satu) bulan, 2 (bulan) bulan dengan biaya tinggi dan hanya beberapa hari saja dan dengan beberapa hari ini bisa meyakinkan masing-masing perusahan ini mempunyai minimal 1 tenaga ahli saja yang diwajibkan mempunyai sertifikat yang komperenehsif dari 10 pegawai.
- Lembaga diklat sertifikasi ini diberikan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk UJT, jadi Direktur Jenderal Perhubungan Laut telah mendelegasikan Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut untuk menandatangani An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan proses sertifikasinya itu didahului dengan pesyaratan-persayaratan yang ada di aturan yang berlaku kemudian diverifikasi terhadap dokumen itu sebelum akhirnya diterbitkan sertifikatnya yang ditandatangani oleh Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Dalam prosesnya melibatkan Pusat Pengembangan Perhubungan Laut BPSDM, kurikulum dan detail lainnya diatur didalam SK Kepala Badan BPSDM.

- Sebagaimana disampaiakan UJT sertifikasinya dilakukan oleh ditlala dimana masa sertifikat 5 (lima) tahun dan tiap tahun melakukan *endorsment/updating* dalam prakteknya akan mengevaluasi ada beberapa sertifikat yang diterbitkan, kemudian profil pesertanya, bagaimana fasilitasnya dari awal survey, apakah kurikulum yang diajarkan sesuai standard yg telah ditetapkan peraturan bpsdm dan sebagainya, sebenarnya sudah mulai jalan diklatnya dan tentunya RPM ini terbit sebagai payung hukum yang menguatkan, mengenai biaya dipastikan akan tercipta persaingan yang sehat antar Lembaga diklat terutama keagenan asosiasi sendiri yang meyelengarakan dan pastinya asosiasi paling murah untuk anggotanya sendiri. Setiap profesi akan memerlukan kompetensi yang dibuktikan oleh sertifikat ke depannya. Selama ini Kemenhub belum punya dan saat ini punya UJT karena dibidang pelayaran kunci kompetensi dibidang logistik ada UJT Adapun pelayaran senidiri telah lebih lengkap bagaimana pelaut dan ahli *engineering* tata laksana sudah mempunyai kompetensi sampai tingkat D4 karean kompetensi ini dimulai dari tingkat yang sederhana dahulu diklatnya beberapa hari saja dan akan terus dievaluasi dan tepat sasaran dan tidak membebani masyarakat.
- SKKNI belum meliputi di UJT, kegiatannya sdh bnyak berjalan, masalahnya adalah akan menjadi kewajiban dan selama ini belum berkewajiban. Saat ini sejak UU Ciptaker mendirikan perusahaan UJT ini menjadi mudah dan tidak ada syarat modal dan terbuka 100% untuk penanaman modal asing, jadi harus bersaing dengan perusahaan asing, kalau tidak diperkuat perusahaan domestik SDM tidak mumpuni dengan sertifikat maka tidak ada nasional lagi dan akan asing semua. Oleh karena itu perlu diwajibkan dan sangat konsentrasi dan tidak menggunakan sertifikat yang tidak resmi, dan DJPL yg melakukan *approval* karena SDM tenaga kerja bongkar muat yang tidak berkompeten.

2. Perwakilan dari Pusbang Laut, BPSDM
   - Terkait revisi PM 59 tahun 2021 Menjadi poin penting persoalan pembiayaan terhadap peningkatan kompetensi ini melalui diklat ataupun kompetensi-kompetensi selama ini yang dipahami di lapangan bahwa beberapa tester UJT yang sudah dilakukan verifikasi dan pelatihan diharapkan memiliki kompetensi khusus untuk dapat diverifikasi sebagai contoh kasus adalah TKBM yang dilakukan adalah melakukan uji kompetensi di beberapa tempat dan biaya-biaya yang timbul tersebut ditanggung oleh Koperasi TKBM itu sendiri dan tidak dibebankan oleh peserta langsung namun biaya ditanggung oleh koperasi itu sendiri khususnya TKBM.
   - Beberapa kesempatan melakukan pelatihan dan melalukan kompetensi melalui LSP, P2, P3, P1 di UPT Kementerian

Perhubungan itupun kerjasamanya melalui perusaahan-perusahaan yang memang membutuhkan perbaiki tersebut untuk personil-personil atau pelanggaran pegawai untuk meningkatkan kompetensi-kompetensinya melalui payung hukumnya koperasi TKBM bekerjsama, tinggal datang dan uji kompetensi lalu diberikan potopolio dan mendapatkan sertifikasi, nanti kedepannya tenaga-tenaga pekerja bongkar muat, telemandiri, *mooring* dan *unmooring*, pekerja yang memang *low* kompetensi, jadi diharapkan perusahaan atau asosiasi itu dapat mendukung, mendorong dan membantu perihal pembiayaan. Namun dalam hal UJT sudah menyusun kurikulumnya dan beberapa telah ada SKSNI nya dan ada beberapa jenjang, dan mungkin menjadi personnya adalah UJT-UJT dalam hal *low* kompetensi yang tidak terlalu tinggi namun misalkan telemendari yang tingkat menejerial tingkat avometer itu yang peningkatan-peningkatan yang barangkali tidak lepas dari itu untuk biaya diklatnya. Kementerian Perhubungan sendiri telah diatur dan ada biaya diklat yang didlmnya sudah ada komponen biaya diklat, yang sudah diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan, namun skema pembiayaan untuk diklat kompetensi. TKBM telemandiri, *mooring* dan *unmooring*, pada dasarnya berupa skema melalui salah satu contohmya melalui DPM yang sudah dilakukan oleh beberapa UPT di Kemenhub untuk tidak menjadi pembebanan masyarakat jadi menggratiskan diklat dan uji kompetensi kepada masayarakat T3 (terluar, terpencil, dan terluar) mungkin salah satu melalui skema pembiayaan.

- Pada saat 2004 sdh Menyusun ada 52 jenis kurikulum diklat, ada 22 diklat dan jenis 52 diklat dan itu termasuk dalam kurikulm UJT jadi KP-KP BPSDM yg terkait kurikulum telah disusun dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut mengenai aturan standard mengenai pedoman pelaksanaan tersebut sudah terbit artinya setiap ada Lembaga diklat milik pemerintah/swasta harus ada izin dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut cq.Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Oleh karena itu setiap ada penyelenggaran diklat harus sudah ada izin *approved* dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut. KP yang telah terbit, kurikulum telah terbit artinya siapapun yang meyelenggarakan diklat diklat untuk UJT atau non sccw (sudah dikelompokan). Terakhir telah melaksanakan diklat keagenan kapal yang ada di BP3IP mereka melakukan bersurat ke Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan membentuk tim verivikasi utk menguji kelayakan untuk melaksanakan diklat tersebut.
  Terkait KP Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai gambaran pada KP-DJPL 82 Tahun 2025.

3. Perwakilan dari Bagian Hukum, Sekretariat Jenderal Perhubungan Laut:
   Mengenai perlunya justifikasi terkait dengan Lembaga seertifikasi ini telah tersedia apakah RPM setelah RPM ini terbit baru dibentuk, konsep nya seperti apa, mengenai lembaga sertifikasi profesi apakah berbeda dengan lembaga sertifikasi tenaga kerja bongkar muat.

4. Biro Hukum, Kementerian Perhubungan
   Terkait usulan revisi 59 ini sedikit *flashback* sudah sangat jauh di tahun 2024, jd pada saat dalam *meeting* sampai dengan Desember 2024 ke Kementerian Hukum materi ini secara substansi telah final dan satu langkah lagi telah ditetapkan dan pada awal Januari 2025 Menteri Perhubungan memberikan arahan bahwa dimintakan justifikasi terkait sertifikasi pada tenaga kerja yang ada di angkutan perairan berkenaan tersebut telah melakukan beberapa publik *hearing* dan telah menyetujui rencana RPM ini direvisi. Inti dari RPM ini arahan nya adalah menerapkan standard kompetensi kerja bagi tenaga kerja di UJT, dan kedua adalah akan menerapkan standard kompetensi standard suatu standard bagi LSP ataupun lembaga pelatihan itu adalah materi penting dari revisi RPM ini. Selain dua hal tersebut Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan BPSDM berkewajiban dalam hal menerbitkan ketika LSP dan Lembaga Pelatihan yg didirikan oleh swata/pemerintah pusat setelah PM ini berlaku wajib mendaftarkan ke Direktur Jenderal Perhubungan Laut gunanya untuk supaya standard LSP dan standard kompetensi punya tolak ukur yang jelas penilaiannya seperti apa. Dari 11 kegiatan usaha di bidang angkutan perairan bidang usaha mana yang terkait dengan angkutan perairan.
   Berita acara harmonisasi telah membatasi liminitasi maksimal 30 hari dan perlu justifikasi dan wajib menyampaiakn surat resmi kenapa terpending.

Jum’at, 26 September 2025
Pembahasan kesepakatan Draft RPM **(terlampir)**

Sabtu, 27 September 2025

Kesimpulan dari hasil rapat adalah sebagai berikut:
a. tenaga kerja bongkar muat harus memiliki kompetensi di bidang bongkar muat yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi, sertifikat pelatihan, dan/atau surat keterangan pengalaman kerja di bidang bongkar muat;
b. sumber daya manusia pada Perusahaan Usaha Jasa Terkait dengan angkutan di perairan harus memiliki kompetensi teknis yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi dan/atau sertifikat pelatihan;
c. sertifikat kompetensi tenaga kerja bongkar muat dan sumber daya manusia usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan diterbitkan oleh lembaga sertifikasi profesi yang telah memperoleh rekomendasi dari

Direktur Jenderal Perhubungan Laut, memiliki lisensi, dan terdaftar pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

d. lembaga sertifikasi profesi dan lembaga pelatihan tenaga kerja bongkar muat, serta lembaga sertifikasi profesi dan lembaga pelatihan sumber daya manusia di bidang usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan, yang telah ada sebelum Peraturan Menteri dimaksud berlaku, wajib mendaftar kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut paling lambat 6 (enam) bulan terhitung sejak Peraturan Menteri dimaksud berlaku; dan
e. sertifikat pelatihan tenaga kerja bongkar muat dan sertifikat pelatihan sumber daya manusia di bidang usaha jasa terkait dengan angkutan di Perairan yang telah dikeluarkan sebelum Peraturan Menteri dimaksud berlaku, dinyatakan tetap berlaku selama 3 (tiga) tahun terhitung sejak Peraturan Menteri dimaksud berlaku

2. Demikian laporan ini dibuat, untuk kiranya dapat disetujui oleh pimpinan.

Jakarta, Oktober 2025

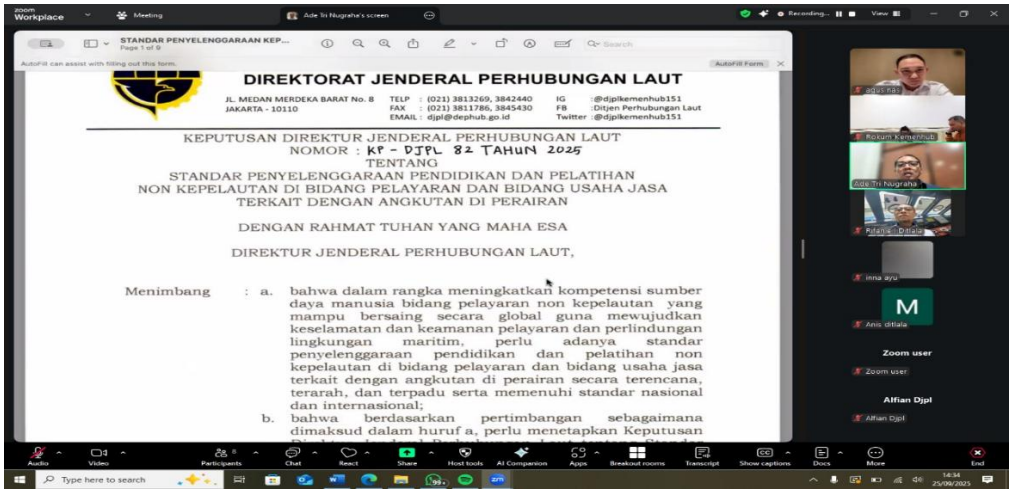
Mengetahui,

Pembuat Laporan,

IDA FRISKA NAINGGOLAN, S.H.
Penata (III/c)
NIP. 198711292010122002

WIWIT TRISNAWATI
PenataMuda (III/a)
NIP. 19840803 200604 2 001

Menyetujui,

AGUS NASRULLAH, S.H.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP.198308292002121004

LAMPIRAN FOTO