

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia yang diproklamaikan pada tanggal 17 Agustus 1945 telah menyatakan bahwa negara berdasarkan atas hukum. Pernyataan ini dengan jelas terlihat dalam penjelasan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu Negara berdasarkan atas hukum dan tidak berdasarkan kekuasaan belaka. Konsekwensi pengakuan ini mengisyaratkan adanya lembaga peradilan sebab lembaga peradilan ini harus ada dan merupakan syarat bagi setiap negara yang menamakan diri sebagai negara hukum atau negara berdasarkan atas hukum.¹

Indonesia merupakan negara maritim sehingga transportasi laut mempunyai peranan yang penting dalam menghubungkan kepulauan nusantara dan menggerakkan perekonomian. Transportasi laut berfungsi untuk melayani mobilitas orang, barang, dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau dan hubungan internasional.

Peranan transportasi, khususnya transportasi laut, ialah segala kegiatan yang berkaitan dengan transportasi lautpun perlu diatur oleh negara, agar penyelenggaraan kegiatan transportasi laut dapat dilaksanakan dengan tertib dan melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat di dalamnya.

¹ Rusli Muhammad, 2013, *Lembaga Peradilan Indonesia*, UII Press, Jakarta, hal. 1

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dibuat untuk mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, dan sesuai penjelasan undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dimaksudkan agar penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara, memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan negara.²

Pelayaran merupakan sarana memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa.

Disamping itu, pelayaran juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan pergerak bagi pertumbuhan perekonomian Indonesia, Usaha pelayaran dalam melaksanakan kegiatan usaha tersebut sudah tentu membutuhkan modal yang besar. Pemberian modal dilakukan oleh lembaga keuangan, dan sudah tentu disertai dengan jaminan. Istilah hukum jaminan berasal dari terjemahan *zakerhei-dessteling* atau *secuarty of low*. Dalam seminar badan pembinaan hukum nasional tentang Lembaga Hipotek dan Jaminan Lainnya, yang diselenggarakan di Yogyakarta, pada tanggal 20 sampai dengan 30 Juli

² Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Palayaran

1977, disebutkan bahwa hukum jaminan, meliputi pengertian, baik jaminan kebendaan maupun jaminan perorangan. Pengertian hukum jaminan ini mengacu pada jenis jaminan, bukan pengertian hukum jaminan.³ Inti dari hukum jaminan adalah ketentuan hukum yang mengatur hubungan hukum antara pemberi jaminan (debitur) dan penerima jaminan (kreditur) sebagai akibat pembebanan suatu utang tertentu (kredit) dengan suatu jaminan (benda atau orang tertentu). Dalam hukum jaminan tidak hanya mengatur perlindungan hukum terhadap kreditur sebagai pihak pemberi utang saja, melainkan juga mengatur perlindungan hukum terhadap debitur sebagai pihak penerima utang. Dengan kata lain, hukum jaminan tidak hanya mengatur hak-hak kreditur berkaitan dengan pelunasan utang, juga mengatur hak-hak debitur berkaitan dengan jaminan pelunasan utang tersebut.⁴

Dalam Pasal 1131 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer) menentukan bahwa “segala barang-barang bergerak dan tak bergerak milik debitur baik yang sudah ada maupun yang akan ada menjadi jaminan untuk perikatan-perikatan debitur” ketentuan tersebut memberikan makna bahwa setiap perikatan yang dibuat yang kemudian menimbulkan utang atau kewajiban prestasi tertentu dijamin pemenuhannya oleh semua harta kekayaan milik si debitur dikemudian hari.⁵

³ Salim HS, *Perkembangan Hukum Jaminan Di Indonesia*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2014, hal., 5.

⁴ Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hal. 1-2

⁵ D.Y. Witanto, *Hukum Jaminan Fidusia Dalam Perjanjian Pembiayaan Konsumen*, Mandar Maju, Bandung, 2015, hal., 58.

Kemudian dalam Pasal 1132 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer) menyebutkan “kebendaan tersebut menjadi jaminan bersama-sama bagi semua orang yang mengutangkan padanya, pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagi menurut keseimbangan, yaitu menurut bersaran-kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para berpiutang itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan”. Pasal ini secara tersirat menyatakan bahwa asas persamaan antara kreditor dapat dikesampingkan dengan adanya hak untuk didahulukan diantara kreditor. Hal ini terjadi bila diantara kreditor yang bersama itu mempunyai hak *preferensi*, sehingga kreditor yang bersangkutan menjadi atau berkedudukan sebagai kreditor *preferent*.⁶

Jaminan yang bertujuan untuk pengaman kredit, sehingga realisasi perjanjian kredit terlaksana sesuai dengan kesepakatan. Pemberian jaminan ini akan memberikan kepastian hukum kepada pihak kreditor. Jaminan yang diberikan kepada pihak kreditor dalam hal ini adalah kapal laut. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sedangkan kapal Indonesia adalah setiap kapal laut yang telah memenuhi syarat

⁶ Racmadi Usman, *Hukum Kebendaan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hal., 119.

menjadi kapal Indonesia, sehingga menjadi kapal berkebangsaan Indonesia.⁷ Kapal yang berukuran minimal 20 m³ (dua puluh meter kubik) isi kotor dapat dibukukan dalam suatu register kapal dan atas kapal yang demikian dapat diikatkan dengan hipotek.⁸

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) membedakan kapal laut dalam dua golongan, yaitu kapal laut sebagai kebendaan yang bergerak dan kapal laut sebagai benda yang tidak bergerak. Kapal laut sebagai kebendaan yang bergerak yaitu kapal-kapal yang tidak terdaftar (Pasal 314 KUHD). Kapal laut sebagai kebendaan yang tidak bergerak yaitu kapal laut yang memiliki ukuran sekurang-kurangnya dua puluh meter kubik isi kotor dan didaftarkan di kantor kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, dan dengan pendaftaran tersebut memiliki kebangsaan sebagai Kapal Indonesia. Kapal laut sebagai kebendaan yang tidak bergerak ini penjaminan yang dapat diletakan di atasnya dalam hanya bentuk hipotek.⁹ Hipotek diatur dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) Bab XXI Pasal 1162 sampai dengan 1232.

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana dalam sistem transportasi yang memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan ekonomi. Kondisi Indonesia yang merupakan negara kepulauan membuat keberadaan pelabuhan memiliki peran besar dalam mendukung kegiatan distribusi

⁷ Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

⁸ Munir Fuady, *Pengantar Hukum Bisnis Menata Bisnis Modern di Era Global*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hal. 261

⁹ Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Jaminan Fidusia*, Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hal. 95

barang melalui jalur laut.¹⁰ Kegiatan distribusi barang menggunakan transportasi laut dilakukan untuk kegiatan distribusi barang antara pulau-pulau di Indonesia yang tersebar dari Sabang sampai Merauke dan juga untuk distribusi barang antara Indonesia dengan negara lain. Melihat pentingnya peran yang dimiliki dan *traffic* pelabuhan yang terus menerus mengalami perubahan menjadikan pelabuhan perlu mempunyai rencana pengembangan untuk jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang agar pelabuhan dapat mengikuti perkembangan yang terjadi. Rencana pengembangan tersebut diwujudkan ke dalam masterplan atau rencana induk pelabuhan. Masterplan pelabuhan berisi pengaturan tata ruang pelabuhan dalam rangka memenuhi kebutuhan di masa yang akan datang. Pelabuhan Batu Ampar merupakan salah satu pelabuhan di Pulau Batam, Provinsi Kepulauan Riau. Melihat lokasinya yang berada di daerah industri, berada dekat dengan Selat Malaka, dan berseberangan dengan Negara Singapura membuat pelabuhan ini memiliki *traffic* pelabuhan yang terus berkembang dan mendorong pemerintah mengadakan pengembangan pada pelabuhan ini. Pada penelitian ini dilakukan evaluasi Masterplan Pelabuhan Batu Ampar yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan dengan nomor KM 77 Tahun 2009. Evaluasi dilakukan untuk mengetahui kesesuaian masterplan terhadap perkembangan yang terjadi dan memberikan usulan terhadap kebutuhan ruang dan 2 peralatan pelabuhan

¹⁰ Assqol Hany, ahmed, 2009, *model simulasi system transportasi kapal ferry penyeberangan (studi kasus: pelabuhan penyerangan ketapapang gilimanuk)*, tugas akhir jurusan teknik system perkapalan FTK-ITS surabaya

dengan memperhatikan realisasi traffic dan pengembangan pelabuhan yang terjadi pasca ditetapkannya masterplan pada tahun 2009.

Transportasi Kapal memiliki peran yang sangat penting di beberapa wilayah Indonesia yang memiliki wilayah perairan yang luas terutama pada daerah-daerah pedalaman yang tidak dapat terjangkau dengan transportasi darat.¹¹ Pada saat ini perkembangan transportasi laut mengalami penurunan pengguna akibat perkembangan transportasi darat yang pesat. Luas perairan yang dimiliki Indonesia seluas 7,9 km² bisa menjadikan Indonesia sebagai negara dengan basis kekuatan pelayaran kerakyatan untuk mengembangkan ekonominya. Namun sayangnya pelayaran Indonesia ini mendorong kekurangan devisa yang masuk disebabkan pembayaran ongkos pengiriman kepada perusahaan yang dimiliki oleh negara lain. Kekurangan ini menjadi kendala bagi perkembangan pelayaran di Indonesia.

Sistem transportasi laut tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi umumnya, serta kegiatan-kegiatan lainnya yang dimiliki oleh daerah dan mempunyai proses perkembangan wilayah yang hendak memperluas jangkauan pemasaran dan pelayanan dalam menunjang berbagai sektor kegiatan sosial ekonomi di setiap titik serta merangsang timbulnya aktivitas-aktivitas baru dalam perekonomian daerah. Sistem lalu lintas sungai dan antar pulau di Indonesia merupakan salah satu sistem transportasi yang secara tradisional digunakan untuk berbagai kepentingan baik dari

¹¹ Atmodimoro, 1997, *Perencanaan Transportasi*. Departemen planologi Bandung ITB

pedalaman (*rural*) menuju muara sungai dan selanjutnya akan disambung dengan lalulintas kapal skala kecil antar pulau.¹²

Dalam perencanaan, akan dilakukan perbaikan infrastruktur dan sarannya hingga pelayanan rakyat dapat kembali bangkit dan menjadi transportasi andalan masyarakat pada wilayah-wilayah yang aksesibilitas ke wilayah lain harus melalui sungai. Perkembangan transportasi darat dan transportasi laut tidak selamanya merupakan suatu persaingan hal ini disebabkan adanya beberapa wilayah yang tidak dapat terjangkau dengan transportasi darat yaitu pada daerah-daerah pedalaman melihat letak daerah-daerah yang masih berupa kepulauan-kepulauan kecil. Banyak sungai yang mengalami pengeringan di musim kemarau sehingga tidak dapat dilayari sedangkan kondisi jalan darat banyak yang rusak diakibatkan beban berlebih yang diterima oleh jalan. Transportasi air banyak diandalkan bagi kalangan industri dan pertanian untuk membawa barang dagangan ke daerah-daerah pedalaman. Permasalahan lain yang muncul adalah menurunnya jumlah angkutan penumpang maupun barang dari tahun ke tahun.

Penyelenggaraan transportasi laut kepulauan dan pedesaan di Indonesia masuk dalam sektor Pelayaran rakyat yang pelaksanaannya diatur dalam beberapa undang-undang atau peraturan dari pusat untuk memberikan

¹² *Efektifitas modal transportasi alternatif penyeberangan perahu eretan di kali Surabaya* html. (on line) (06/04/2018)

arahan operasional di lapangan. Penyelenggaraan angkutan pelayaran rakyat diatur dalam :

- a. Undang-undang Republik Indonesia nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang tertuang dalam pasal 77 ayat 1 dan 2 yang berisi mengenai peran pelayaran rakyat sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional, mempunyai peranan penting dan mempunyai karakteristik tersendiri.¹³
- b. Mengenai pajak daerah yang diatur dalam Undang-undang RI no.18 tahun 1997 tentang pajak daerah yang tertuang pada pasal 8 diantaranya berisi mengenai Dasar Pengenaan Pajak di Atas Air dihitung berdasarkan nilai jual kendaraan di Atas Air dan objek pajak kendaraan di atas air meliputi; kendaraan dengan ukuran isi kotor kurang dari 20M3 atau kurang dari 7GT, kendaraan liar untuk pesiar dan kendaraan air untuk kepentingan angkutan perairan daratan.¹⁴

Keadaan di lapangan beberapa hal yang lepas dari pengamtan pemerintah, misal pemungutan pajak-pajak yang tidak diatur dengan undang-undang atau kebijakan pemerintah. Pajak-pajak tersebut disepakati oleh asosiasi pengusaha angkutan sungai setempat.

Pemerintah mengusulkan pajak untuk kapal-kapal dengan kekuatan kurang dari 7GT dihilangkan dan ini merupakan gagasan yang baik untuk mendukung perkembangan transportasi air di pedesaan. Saat ini juga pemerintah sedang membuat rancangan Undang-undang mengenai Pelayaran

¹³ Undang-undang Republik Indonesia nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

¹⁴ Undang-undang RI no.18 tahun 1997 tentang pajak daerah

yang berisi kapal, pengukuran kapal, pendaftaran dan kebangsaan kapal Indonesia, keselamatan dan navigasi kapal, peti kemas, pencegahan pencemaran dari kapal serta manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal.

Isu mengenai otonomi daerah menunjukkan kewenangan pembinaan terhadap transportasi air ini di tangan daerah lokal melalui suatu asosiasi seperti GASDAP (Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai dan Penyeberangan) untuk tingkat kabupaten.¹⁵

Kebijakan nasional membuat beberapa strategi kebijakan :

- a. Pengembangan jaringan pelayaran,
- b. Pengembangan prasarana,
- c. Modernisasi prasarana,
- d. Peningkatan pelayaran,

Di Indonesia terjadi kelangkaan pembiayaan untuk pengembangan prasarana transportasi air ini karena rendahnya daya beli masyarakat terhadap moda ini. Keadaan ini menyebabkan para investor kurang berminat terhadap usaha pengembangan tersebut.

Studi transportasi air perdesaan di Indonesia memberikan gambaran mengenai kondisi fisik dan infrastruktur serta fasilitas pada transportasi air dipedalaman. Dipandang dari sisi kebijakan, penerapan yang terjadi di daerah masih dikendalikan oleh pemerintah setempat. Pengaturan dari pemerintah masih mencakup untuk kapal-kapal pelayaran. Kepedulian ini akan

¹⁵ Kamaludin, rustian 2003 *Ekonomi Transportasi*. Penerbit ghalia Indonesia

memberikan pencerahan dalam pengembangan transportasi air perdesaan yang masih menjadi andalan bagi masyarakat Indonesia yang berdomisili di pulau-pulau terpencil.

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas lautan 3.544.743,9 km dan luas daratan sebesar 1.910.931,32 km. Menurut UNCLOS tahun 1982 laut terdiri dari : laut teritorial 284.210,90 km, laut Zona Ekonomi Eksklusif(ZEE) yaitu 2.981.211 km dan laut 12 mil sebesar 279.322 km . Dari data tersebut dapat kita lihat luas lautan lebih luas dari daratan. Oleh karena itu,dibutuhkan kapal untuk dijadikan sebagai alat transportasi laut. Berdasarkan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan di bawah permukaan air,serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah¹⁶. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar, sehingga kapal sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau lainnya,maka dari itu kapal dalam melaksanakan pelayarannya bukan hanya bertujuan untuk mencari keuntungan semata namun sesuai pasal 3 Undang – Undang 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan, Memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, Membina jiwa kebaharian, Menjunjung kedaulatan

¹⁶ Undang – Undang Pelayaran Tahun 2008 BAB I Pasal 1 ayat 36

Negara, Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional, Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, Memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara, Meningkatkan ketahanan nasional, Oleh karena itu peran penting kapal sebagai alat transportasi dan juga sebagai alat angkut sangat dibutuhkan demi menunjang kebutuhan dalam rangka perpindahan orang dan barang untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Kapal sebagai alat angkut sangat dibutuhkan baik di laut, sungai dan danau serta sebagai angkutan penyeberangan. Berdasarkan pasal 6 Undang-undang RI No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran jenis angkutan di perairan terdiri atas :

- a. Angkutan laut, ialah angkutan yang melaksanakan kegiatan usahanya di laut
- b. Angkutan sungai dan danau, ialah angkutan yang melaksanakan kegiatan usahanya di sungai dan danau.
- c. Angkutan penyeberangan, ialah merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang di pisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Masing - masing dari jenis angkutan di perairan tersebut memiliki aturan - aturan tersendiri sesuai jenis dan klasifikasi kapalnya. Banyaknya kapal yang beroperasi baik di laut, sungai dan danau serta sebagai alat

angkutan penyeberangan sehinggadibutuhkan pengawasan yang dilaksanakan secara maksimal yang mampu untuk mencegah dari kecelakaan kapal.

Kecelakaan kapal menurut Undang-undang Nomer 17 tahun 2008 pasal 245 ialah kecelakaan kapal merupakan kejadian yang di alami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan jiwa manusia. Kecelakaan kapala dapat berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Kecelakaan kapal dapat berdampak fatal bagi keselamatan jiwa manusia atau hilangnya nyawa manusia, tercemarnya lingkungan perairan oleh minyak atau bahan bakar dari kapal tersebut yang merusak ekosistem yang dapat menimbulkan matinya terumbu karang, ikan serta habitat laut lainnya di perairan tersebut yang terkena dampak dari pencemaran minyak, serta berdampak membahayakan alur pelayaran yang di sebabkan dari bangkai kapal yang tenggelam atau kandas yang mengakibatkan dangkalnya alur serta sempitnya alur pelayaran yang dapat mengganggu dan membahayakan lalu lintas kapal di alur pelayaran,dan kerugian yang dialami oleh pemilik kapal beserta pemilik muatannya akibat dari kecelakaan tersebut mengakibatkan rusaknya kapal beserta muatannya. Oleh karena itu perlunya peran dari pemerintah yaitu syahbandar yang memiliki kewenangan tertinggi terkait keselamatan dan keamanan pelayaran.¹⁷

Pengertian dari Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat

¹⁷ M. fathoni, sekilas tentang ASDP_dunia angkutan sungai danau dan penyeberangan'.Html (online) (03/04/2018)

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. Peran syahbandar sebagai mana yang telah diamanatkan oleh Undang-Undang memiliki wewenang dalam melaksanakan pengawasan, sesuai dengan pasal 208 ayat 1 dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagai mana yang dimaksud dalam pasal 207 ayat 1 syahbandar mempunyai tugas :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalulintas 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 kegiatan 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;
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan maritim.

B. Ruang Lingkup

Dalam Laporan Kerja Praktek saya ini penulis akan mewajikan laporan Dalam Pembuatan suatu kapal agar dapat memenuhi Standar dalam pelayaran diperlukan beberapa tahapan diantaranya *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* merupakan komposit yang terbentuk dari kombinasi antara dua atau lebih material pembentukan, melalui proses pencampuran yang tidak homogen dengan bersifat mekanik dari masing-masing material pembentuknya berbeda. Dari proses percampuran ini dihasilkan material *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* yang mempunya sifat mekanik dan karakteristik yang berbeda dari material pembentuknya.¹⁸ Pemakaian material *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* dalam bidang induatri perkapalan dimulai sejak tahun 1942 khusus untuk kapal-kapal berukuran kurang dari 60 M. Adapun keuntungan pemakaian *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* untuk konstruksi kapal, yaitu Kekuatan yang tinggi *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* memiliki perbandingan kekuatan tarik, kekuatan lengkung (bending) dan kekuatan tekan terhadap berat yang sangat tinggi.

¹⁸ Suwardjoko wardani, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung ITB

Material yang ringan tetapi memiliki kekuatan yang tinggi adalah alasan utama mengapa material ini dipakai untuk konstruksi kapal cepat. Ketahanan terhadap keretakan, kelelahan dan korosi yang sangat tinggi. Dengan karakteristik ini, maka pemakaian *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* untuk material bangunan kapal akan lebih menguntungkan jika dibandingkan dengan material logam. Fleksibel dalam perencanaan. Dalam hal ini karakteristik struktur laminate *Fiberglass Reinforced Plastics (FRP)* dapat kita rencanakan sesuai kondisi pembebanan yang mungkin akan diterima konstruksi serta mudah dibentuk sesuai dengan bentuk badan kapal. Biaya material dan proses produksi pembangunan kapal lebih murah jika dibandingkan dengan aluminium. Biaya operasional lebih murah karena biaya pemeliharaan kerusakan kapal akibat korosi dan retak telah dapat dikurangi. Bobot kapal lebih ringan dibandingkan dengan kapal baja, selain itu dengan daya mesin lebih kecil, kapal dapat dioperasikan pada kecepatan yang lebih tinggi yang berakibat pada daya jelajah lebih jauh serta pemakaian Bahan Bakar Minyak lebih hemat. Dalam rangka pelaksanaan pekerjaan pembangunan kapal dibuatlah suatu metode kerja agar pelaksanaan kapal tersebut berjalan lancar dan sesuai dengan yang diharapkan pada spesifikasi teknis.¹⁹ Untuk itu digunakan pedoman pembangunan, sebagai berikut: Kontrak antara pemilik pekerjaan (owner) dan galangan, termasuk spesifikasi teknis dan addendum yang terkait dengan kontrak tersebut. Gambar-Gambar yang telah diperiksa dan disetujui

¹⁹ M. fathoni, sekilas tentang ASDP_dunia angkutan sungai danau dan penyeberangan'.Html (online) (03/04/2018)

oleh pemilik pekerjaan (owner) dan Konsultan Pengawas. Metode yang digunakan dalam kegiatan pembangunan kapal akan mengacu kepada system dan prosedur tata laksana pembangunan fisik kapal fibreglass, sesuai dengan struktur konstruksi maupun *laminat schedule fibreglass* yang dikerjakan secara seksama sehingga *glass content* mencapai kisaran 30-35%, sesuai dengan *standard marine*.²⁰ dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kewenangan ini diberikan kepada seksi Status Hukum Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I sebagaimana disebutkan pada Pasal 13 yang menyatakan bahwa “seksi status hukum kapal mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar. Pelabuhan Batu Ampar terletak di Pulau Batam, tepatnya di Kelurahan Sei Jodoh, Kecamatan Batu Ampar, Kota Batam, Provinsi Kepulauan Riau. Pelabuhan Batu Ampar terletak pada koordinat 1° 10' 15" LU / 103° 59' 00" BT. Lokasi Pelabuhan Batu Ampar dapat dilihat pada Peta lokasi Pelabuhan Batu Ampar, perubahan yang terjadi membuat masterplan yang ada.

²⁰ Warpani, suwardjoko, 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit ITB

C. Tujuan Proyek

Tujuan Dilakukannya Kerja Praktek ini yaitu untuk mengetahui Bagaimana pengaturan hukum Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam dan Kendala apa saja yang ditemui dalam Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam

D. Luaran Proyek

Diharapkan *out put* nya dapat memberikan jalan keluar yang baik terhadap permasalahan yang timbul dalam pelaksanaan Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan, diharapkan terhadap para praktisi hukum, mahasiswa dan perguruan tinggi, pemerintah serta masyarakat agar dapat mengetahui seperti apa peran dari Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam

E. Manfaat Proyek

Mengharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat menyumbangkan manfaat dan pemikiran di bidang hukum dan yang akan mengembangkan disiplin ilmu hukum, khususnya tentang Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam