

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perkapalan di Indonesia

1. Pengertian Kapal

Kapal yang memenuhi persyaratan ini disebut “Laik Laut”.²¹ Identitas kapal secara fisik diperlihatkan dengan bendera kebangsaan kapal. Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (KHI 1982/UNCLOS 1982) yang diratifikasi dengan Undang Undang Nomor 17 Tahun 1985 mengatur Setiap negara baik berpantai atau tak berpantai dapat jadi negara bendera/flag state (Psl.90), Harus ada hubungan yang sungguh-sungguh antara negara bendera dengan kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan, karena itu harus menetapkan persyaratan pendaftaran dan pemberian kebangsaan pada kapal. (Psl.91 ayat 1), Negara bendera harus memberikan kepada kapal dokumen yang memberikan hak untuk mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan kapal (Psl.91 ayat 2).Kapal hanya boleh berlayar dibawah bendera suatu negara saja, kecuali ditentukan secara khusus dalam konvensi ini atau suatu perjanjian internasional (Psl.92 ayat 1).

Indonesia sebagai negara berdaulat dan anggota masyarakat internasional, berkewajiban untuk memelihara tata tertib pelayaran

²¹ Biro Klasifikasi Indonesia (2004), Peraturan klasifikasi dan konstruksi kapal laut baja Jilid 1

internasional antara lain dengan memberikan identitas bagi kapal-kapalnya dan meregistrasikannya dengan cermat. Identitas kapal

Indonesia secara fisik diperlihatkan dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal dan bukti kebangsaan kapal dituangkan dalam surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.²²

Dalam memenuhi kewajiban sebagai negara bendera untuk menetapkan peraturan nasional mengenai pendaftaran dan pemberian kebangsaan kapal serta melaksanakan yurisdiksi dan pengawasan terhadap kapal-kapal yang mengibarkan bendera kebangsaannya, Indonesia telah memiliki undang-undang dan berbagai peraturan

pelaksanaannya dibidang administratif, teknis dan sosial, yang terbaru adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU.17/2008). Pasal 117 ayat (2) mengatur bahwa setiap kapal sesuai

dengan daerah pelayarannya harus memenuhi pesyaratan kelaiklautan kapal yang salah satu unsurnya adalah status hukum kapal. Menurut Pasal 154 status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses

Pengukuran kapal, Pendaftaran kapal, dan Penetapan kebangsaan kapal. Dari ketentuan Pasal 154 dapat kita simpulkan bahwa pengibaran

bendera kebangsaan juga menunjukkan status hukum kapal. Karena dari bendera tersebut dapat ditelusuri kebangsaan kapal, hukum yang berlaku diatas kapal dan pemilik kapal.

²² Hendri Kusworo. (2009). Pengertian XAMPP. <http://kihendriku.wordpress.com/2018/03/09/pengertian-xampp/>

Dasar hukum pengukuran kapal Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2002 tentang Perkapalan Keputusan Presiden No.5 Tahun 1989 tentang Ratifikasi Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal 1969 (TMS 1969) Peraturan Menteri Perhubungan No.6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal. Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilaksanakan pengukuran oleh ahli ukur untuk memperoleh identitas fisik kapal berupa : Panjang (P), Lebar (L), Dalam (D), Tonase kotor (GT) dan Tonase bersih (NT), yang akan digunakan untuk Memenuhi persyaratan pendaftaran dan penerbitan surat tanda kebangsaan kapal. Menetapkan persyaratan keselamatan yang harus dipenuhi oleh sebuah kapal.²³ Metode pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran kurang dari 24 meter. Metode pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran 24 meter atau lebih. Pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu Pengukuran kapal dilakukan oleh Ahli Ukur Kapal dari kantor pusat Dijen Hubla atau Kantor Adpel/Kanpel sesuai keberadaan kapal yang akan diukur. Penetapan Tonase Kapal Tonase Kotor (GT) dan Tonase Bersih (NT) ditetapkan melalui Daftar Ukur yang disusun oleh Ahli Ukur berdasarkan hasil pengukuran fisik kapal. Surat Ukur, berdasarkan hasil pengukuran fisik dan penetapan tonase kapal diterbitkan surat ukur untuk kapal dengan tonase kotor sekurang-

²³ Hakim, Lukmanul. (2009). Jalan Pintas Menjadi Master PHP. Lokomedia. Yogyakarta.

kurangnya Surat ukur diterbitkan oleh Kantor Adpel atau Kantor Pelabuhan yang telah memiliki kode pengukuran. Pasal 314 KUHD, Peraturan Pendaftaran kapal Stbl. 1933 No.48, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan /Penggantian Bendera Kapal, Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (UNCLOS 1982) yang diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.

2. Dasar Hukum Pendaftaran Kapal

Pendaftaran kapal sangat penting dalam penentuan status hukum sebuah kapal, dalam hal ini menyangkut kepemilikan kapal, kebangsaan kapal, dan pembebanan hak jaminan atas kapal. Dari aspek hukum perdata pendaftaran kapal pada dasarnya adalah pendaftaran hak milik atas kapal. Oleh karena itu pendaftaran kapal memberi perlindungan terhadap hak pemilik kapal atas kapal. Dalam konsep pendaftaran kapal prinsip-prinsip hukum perdata harus diterapkan guna mengamankan kepentingan individu dalam menyelesaikan sengketa. Dari aspek hukum publik kapal yang telah didaftarkan dapat memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia dan berhak memakai bendera Indonesia di atas kapal. Kapal yang telah memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia

wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal baik nasional maupun internasional sesuai ukuran dan daerah pelayaran.²⁴

Peraturan perundang-undangan yang ada tidak memberikan rumusan tentang tujuan dari pendaftaran kapal. Tujuan diadakannya pendaftaran kapal adalah :²⁵

- a) Mewujudkan hubungan yang sungguh-sungguh antara kapal dengan Indonesia sebagai negara bendera, agar dapat memperoleh surat tanda kebangsaan kapal sebagai legalitas mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.
- b) Memberikan identitas yang jelas (fisik dan pemilik) kepada kapal sehingga dapat dibedakan satu sama lain.
- c) Mencatat dan mengikuti terus menerus beban-beban, hak-hak tanggungan dan sebagainya yang melekat pada kapal yang bersangkutan.
- d) Mencatat dan mengikuti terus menerus setiap perubahan yang terjadi atas kapal yang bersangkutan, baik nama, mesin maupun badan kapal.
- e) Dapat dijadikan jaminan hutang (hipotek).

Pengaturan pendaftaran kapal di Indonesia terdapat dalam beberapa peraturan perundang-undangan yaitu KUHD, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya dalam Bagian keenam yang mengatur tentang Status Hukum Kapal mulai Pasal 158 s/d Pasal 161. Disamping itu juga diatur dalam beberapa peraturan pelaksanaan yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

²⁴ Ready, *Ship Registration, 3 Edition*, LPP, 1998, hal, 6

²⁵ <http://maritimeindonesia-mls.blogspot.com/2011/11/status-hukum-kapal.html>,
tanggal 14 Mei 2018, pukul 20.33 WIB

diakses

Secara umum dapat dikatakan bahwa pendaftaran kapal dimaksudkan agar kapal yang bersangkutan selalu dapat diidentifikasi sepanjang umur operasinya, karena itu setiap perubahan atas nama, pemilikan, ukuran dan spesifikasinya, tanda-tanda lain dari kapal harus secara jujur dilaporkan kepada pejabat pendaftaran kapal ditempat kapal didaftarkan.²⁶

Satu hal yang sangat mendasar dalam hukum jaminan hipotek kapal bahwa kapal yang dapat dijadikan jaminan adalah kapal yang terdaftar. Undang-undang menentukan tidak semua kapal yang bisa didaftarkan tetapi hanya terbatas pada kapal yang bobotnya paling sedikit 20 meter kubik²⁷ atau yang setara dengan kapal yang berukuran tonase kotor 7 atau GT.7 sebagaimana Pasal 158 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pendaftaran hak milik atas kapal meliputi tiga kategori yaitu kapal laut (kapal angkutan laut, angkutan penyeberangan dan kapal lainnya), kapal nelayan (penangkap ikan/hewan lainnya di laut) dan kapal pedalaman yaitu kapal yang digunakan di sungai dan danau (Pasal 6 Permenhub No.PM.13/2012).

Dari ketiga kategori kapal tersebut tidak ada perbedaan pendaftaran yang prinsip, kecuali untuk kapal penangkap ikan mensyaratkan adanya rekomendasi dari menteri terkait. Terhadap kapal yang terdaftar maka status kapal tersebut dipersamakan dengan

²⁶

Penjelasan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

²⁷R. Subekti & R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang....., Op Cit*, hal. 94

benda tidak bergerak. Sebaliknya terhadap kapal yang tidak terdaftar diklasifikasikan sebagai benda bergerak dan sesuai dengan keadaan fisik maka lebih tepat kepadanya berlaku lembaga jaminan fidusia.

Adapun terkait dengan kepemilikan kapal, maka kapal yang dapat didaftar di Indonesia adalah kapal milik warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.²⁸ Di samping itu kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Mengacu pada sistem atau aliran pendaftaran kapal yang berlaku di dunia maritim, maka terdapat tiga sistem atau aliran pendaftaran kapal yang dipraktikkan di dunia internasional yaitu :²⁹

a) *The National School*

Aliran ini menganut peraturan pendaftaran yang keras (*rigid*). Contoh negara yang menerapkan sistem ini adalah Portugal yang menentukan kapal yang didaftar adalah :

- a. Kapal yang dibuat di negara pendaftar;
- b. Dimiliki oleh warga dari negara tersebut;
- c. Nakhoda dan Anak Buah Kapal nya harus warga negara dari negara pendaftar.

Aliran ini dapat disebut sistem pendaftaran tertutup yang kaku (*rigid closed registry*).

b) *The School of The Relaxed Law*

Aliran ini dianut antara lain oleh Panama, Liberia, Honduras, Costarica yang sering dihubungkan dengan *Flag of Convenience*, karena mereka mengizinkan registrasi atas kapal-kapal yang dimiliki oleh pihak asing tanpa syarat apapun dan seringkali atas dasar perlakuan yang sama seperti kepada kapal-kapal dari warga negaranya sendiri. Aliran ini disebut *open*

²⁸ Pasal 158 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
²⁹ <http://maritimeindonesia-mls.blogspot.com/2011/11/status-hukumkapal.html>,
 tanggal 14 Maret 2016, pukul 21.00 WIB

registry. Aliran ini mengaburkan prinsip *genuine link* yang diatur dalam Konvensi Hukum Laut Internasional 1982.

c) *The Balanced School*

Aliran ini mendasarkan terutama kepada pemilikan kapal untuk menerbitkan adanya hubungan yang sungguh-sungguh (*genuine link*) antara negara bendera dan kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan. Sebagai contoh adalah Inggris dan India. Penganut aliran ini mensyaratkan pendaftaran kapal kepada kepemilikan oleh warga negaranya atau badan hukum negara dan berkedudukan di wilayah negara pendaftar serta seluruh atau sebagian pengurus dan kepemilikan sahamnya oleh warga negara pendaftar. Aliran ini disebut sebagai sistem pendaftaran tertutup (*closed registry*) yang luwes.

Dari beberapa sistem atau aliran pendaftaran kapal yang disebutkan di atas, menunjukkan bahwa Indonesia menganut aliran *The balanced school* atau sistem pendaftaran tertutup (*closed registry*)

yang luwes. Aliran ini tersirat dari ketentuan pendaftaran hak milik kapal yang menentukan bahwa kapal yang dapat didaftar adalah kapal milik Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia sebagaimana Pasal 5 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 13 Tahun 2012 tentang Pendafrtan dan Kebangsaan Kapal. Ketentuan tersebut membuka kesempatan kepada pihak asing untuk dapat memiliki kapal di Indonesia tapi secara kepemilikan bersama dengan warga negara Indonesia.

Dianutnya sistem pendaftaran tertutup secara tegas ditunjang pula dengan pemberlakuan asas *cabotage* dalam ketentuan Pasal 8

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pemberlakuan asas *cabotage* dimaksudkan untuk memajukan dunia

angkutan laut di Indonesia sehingga tidak diperkenankan bagi kapal asing untuk melayani angkutan perairan Indonesia. Mengingat sebagian besar dari wilayah Indonesia terdiri dari laut, maka pemberlakuan asas *cabotage* diharapkan akan berdampak juga bagi kehidupan ekonomi masyarakat khususnya yang berkecimpung di bidang pengangkutan di laut.³⁰

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, maka bagi kapal asing dapat beroperasi di perairan Indonesia dengan ketentuan hanya melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan/atau barang, sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia. Adapun kegiatan lain yang dimaksud meliputi kegiatan di bidang survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air.

Sebelum kapal didaftarkan harus terlebih dahulu dilakukan pengukuran kapal oleh pejabat yang berwenang untuk itu yakni Ahli Ukur Kapal dari kantor pusat Ditjen Hubungan Laut atau Kantor Administrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan sesuai keberadaan kapal yang akan diukur. Pengukuran kapal menjadi persyaratan yang wajib

³⁰ <http://jurnalmaritim.com/2014/6/725/insa-tolak-pendaftaran-kapal-tidak-sesuai-uu-pelayaran>, diakses tanggal 14 Mei 2018, pukul 21.30 WIB

dipenuhi sebelum kapal beroperasi. Pengukuran kapal dilaksanakan dengan menggunakan 3 (tiga) metode yaitu :³¹

- a) Pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 (dua puluh empat) meter;
- b) Pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 (dua puluh empat) meter atau lebih; dan
- c) Pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu..

Adapun metode pengukuran dipergunakan untuk pengukuran dan penentuan tonase kapal yang akan melewati terusan tertentu antara lain metode pengukuran terusan Suez dan metode pengukuran terusan Panama (Penjelasan Pasal 155 ayat (2) UU Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Atas permintaan pemilik kapal, pengukuran kapal dapat menggunakan metode kedua walaupun ukuran panjang kapal di bawah 24 (dua puluh empat) meter (Pasal 11 ayat (5) Peraturan Pemerintah 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan).

Setelah melalui proses pengukuran akan diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (Tujuh *Gross Tonnage*). Surat Ukur tersebut diterbitkan oleh Menteri Perhubungan dan dapat dilimpahkan kepada Pejabat yang ditunjuk di kantor Administrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan. Kapal yang telah

³¹ Pasal 155 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

mendapatkan Surat Ukur wajib dipasang Tanda Selar dengan baik dan mudah dibaca.³²

Adapun yang dimaksud dengan Tanda Selar adalah rangkaian huruf dan angka yang menunjukkan ukuran kapal, nomor Surat Ukur, dan tempat dimana Surat Ukur itu dibuat. Surat ukur kapal menjadi salah satu persyaratan yang wajib dilengkapi pada saat pemilik kapal mengajukan permohonan pendaftaran hak milik atas kapal. Disamping surat ukur kapal harus pula dilengkapi dengan :

- a. Bukti hak milik atas kapal;
- b. Identitas Pemilik;
- c. Nomor Pokok Wajib Pajak; dan
- d. Bukti pelunasan bea balik nama kapal.

Bagi kapal bangunan baru yang dibuat oleh galangan, maka sebagai bukti hak milik atas kapal dapat berupa kontrak pembangunan kapal, berita acara serah terima kapal, dan surat keterangan galangan. Bagi kapal bangunan baru yang dibuat oleh tukang secara tradisional, bukti hak miliknya hanya berupa surat keterangan tukang yang diketahui oleh camat atau surat keterangan tukang yang dilampiri surat keterangan hak milik dari camat. Bagi kapal yang pernah didaftar di negara lain, bukti hak milik atas kapal dapat berupa bukti penerimaan uang/kwitansi (*bill of sale*) yang dilegalisasi oleh notaris

³² Hasil Wawancara dengan Bambang Sudirman (Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Balikhnama Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Batam, tanggal 14 Mei 2018, Pukul 15.10 WIB

yang menyaksikan penandatanganan *bill of sale* tersebut atau oleh pejabat pemerintah yang berwenang dari negara bendera asal kapal.

Bukti kepemilikan lainnya dapat berupa akta/surat jual beli yang dibuat di hadapan notaris, penetapan waris, penetapan pengadilan negeri atau putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, dan risalah lelang sebagaimana Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2012. Bagi kapal penangkap ikan perlu melampirkan rekomendasi dari Menteri yang bertanggung jawab dengan kegiatan tersebut. Berkaitan dengan identitas pemilik, jika pemilik merupakan perseorangan maka menggunakan Kartu Tanda Penduduk (KTP), sedangkan bagi pemilik yang merupakan Badan Hukum Indonesia menggunakan akta pendirian dan/atau akta perubahan anggaran dasar perusahaan yang dibuat di hadapan Notaris yang dapat menunjukkan susunan direksi dan/atau komposisi saham terakhir setelah mendapat pengesahan dari institusi yang berwenang.

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik nama Kapal tidak bertanggung jawab terhadap kebenaran materil dokumen yang disampaikan oleh pemilik kapal. Ketentuan ini mengindikasikan pendaftaran kapal di Indonesia menganut *stelsel negatif* yang memberi pengertian sebagai berikut :³³

³³ Martoto & Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2011, hal. 206.

- a. Apa yang disuratkan dalam akta pendaftaran oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama kapal adalah benar, tetapi tidak membuktikan sedikitpun kebenarannya.
- b. Pendaftaran kapal tidak memberikan hak milik atas kapal kepada siapapun, tetapi hanya melakukan pendaftaran hak milik atas kapal sesuai dengan bukti pemilikan yang disampaikan.
- c. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama kapal meneliti dokumen yang disampaikan oleh pemilik hanya sebatas formilnya saja, keabsahan dokumen adalah tanggung jawab pemilik.
- d. Bila ada pihak lain yang mengaku sebagai pemilik atas kapal yang telah didaftarkan, maka untuk membuktikan kepemilikan tersebut ia harus mengajukan gugatan kepemilikan kepada Pengadilan Negeri. Pemilik yang sesungguhnya atau yang sah atas kapal tersebut ditetapkan berdasarkan Putusan Pengadilan Negeri yang telah berkekuatan hukum tetap. Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama kapal harus menyesuaikan pendaftaran kapal tersebut dengan Putusan Pengadilan Negeri dimaksud.

Dibandingkan dengan pendaftaran tanah, maka pendaftaran kapal meliputi pula *registration of title* (pendaftaran hak) dan *registration of deed* (pendaftaran akta). Pendaftaran kapal sebagai pendaftaran hak secara tegas ditentukan dalam peraturan pendaftaran kapal bahwa pendaftaran kapal meliputi antara lain pendaftaran hak

milik. Dengan demikian melalui pendaftaran kapal pemilik kapal mendaftarkan kapalnya sesuai dengan bukti kepemilikan yang ada disamping dokumen lainnya. Pendaftaran kapal sebagai pendaftaran hak menjadi bukti dari adanya suatu hak walau diberbagai negara sepertinya bukti tersebut tidak konklusif.³⁴

Pendaftaran kapal dikatakan juga sebagai pendaftaran akta terkait dengan adanya peralihan kepemilikan kapal yang dituangkan dalam akta jual beli, hibah ataupun bentuk akta lainnya yang harus didaftarkan untuk legalitas kepemilikan. Pendaftaran akta substansinya berhubungan dengan proses balik nama kapal.

Berlakunya kedua sistem pendaftaran tersebut menunjukkan bahwa pendaftaran kapal menganut gabungan dari sistem pendaftaran negatif dan sistem pendaftaran positif seperti halnya pada pendaftaran tanah.

Pemilik kapal yang akan mendaftarkan hak milik atas kapalnya bebas memilih di tempat mana pendaftaran dilaksanakan, asalkan tempat atau pelabuhan tersebut oleh pemerintah diberi wewenang untuk melaksanakan pendaftaran hak milik atas kapal. Ketentuan ini jelas memberikan kemudahan bagi pemilik kapal sehingga tidak ada alasan bagi pemilik kapal untuk tidak mendaftarkan kapal miliknya.

Pendaftaran hak milik atas kapal dapat pula dilaksanakan di Kantor

³⁴ Eugenia Lilawati Mujiono, *Eksekusi Grosse Akta Hipotik Oleh Bank*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hal. 13.

Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Cq. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang berkedudukan di Jakarta.³⁵

Pendaftaran hak milik atas kapal dapat dilakukan jika kapal yang akan didaftarkan belum terdaftar di tempat pendaftaran yang lain. Ketentuan ini memberi penegasan bahwa pendaftaran kapal di Indonesia tidak mengenal pendaftaran kedua (*second registry*) seperti yang dipraktikkan beberapa negara terhadap kapal yang dicarter kosong (*bareboat charter*). Pendaftaran kedua tidak dimungkinkan mengingat pendaftaran kapal di Indonesia berdasarkan kepemilikan. Jika kapal yang akan didaftarkan merupakan kapal asing, maka harus dilengkapi dengan surat keterangan penghapusan dari negara bendera asal kapal.

Permohonan pendaftaran hak milik atas kapal disampaikan pemilik kapal kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dengan melampirkan dokumen-dokumen sebagaimana telah disebutkan di atas. Pemilik kapal tidak boleh mewakili pendaftaran kapal baik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal maupun kepada pegawai yang bekerja di tempat pendaftaran kapal, kecuali berdasarkan surat wasiat tertulis dari pemilik kapal.

Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal meneliti kelengkapan persyaratan yang diajukan pemilik kapal dalam waktu paling lama 5 (lima) hari kerja sejak permohonan diterima.

³⁵ Hasil wawancara dengan Jon Kenedi, (Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Kota Batam), Pada Hari Jum'at, Tanggal 15 Mei 2018, pukul 10.15 WIB

Berdasarkan hasil penelitian jika masih belum memenuhi syarat, berkas dikembalikan kepada pemohon untuk di lengkapi dan diajukan kembali. Jika persyaratan dokumen telah memenuhi syarat, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balknama Kapal membuat akta pendaftaran kapal. Dalam hal adanya penetapan Pengadilan Negeri atau putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap atas gugatan pihak ketiga terhadap hak milik atas kapal, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal wajib menolak pembuatan akta pendaftaran kapal.

Akta pendaftaran kapal ditandatangani oleh pemilik kapal, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dan Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal. Setelah akta pendaftaran kapal ditandatangani harus dibuatkan daftar induk paling lama 24 (dua puluh empat) jam setelah akta ditandatangani. Disamping dicatat dalam daftar induk yang merupakan ringkasan dari akta pendaftaran yang berisi tentang hal-hal penting, pendaftaran kapal dicatat juga dalam daftar harian dan daftar pusat. Daftar harian adalah berkas minut akta pendaftaran beserta semua dokumen yang disyaratkan untuk pendaftaran kapal. Adapun daftar pusat adalah daftar kapal-kapal yang telah terdaftar di Indonesia, yang disusun berdasarkan daftar induk yang diterima dari seluruh tempat pendaftaran kapal.

Sebagai bukti pendaftaran hak milik atas kapal kepada pemilik diberikan *Grosse* akta pendaftaran yang merupakan salinan dari

minuta (asli) akta pendaftaran. *Grosse* akta pendaftaran kapal ditandatangani oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal atau Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal dan diberikan kepada pemilik kapal setelah tanda pendaftaran dipasang di kapal. Adapun yang dimaksud dengan tanda pendaftaran merupakan rangkaian angka dan huruf yang terdiri atas angka tahun pendaftaran, kode pengukuran dari tempat kapal didaftar, nomor urut akta pendaftaran, dan kode kategori pendaftaran kapal.

Tanda pendaftaran tersebut harus dipasang di kapal secara permanen di bagian luar dinding depan bangunan atas atau pada tempat lain yang aman dan mudah dilihat dengan cara :³⁶

- a. Dilas, dibaut atau dikeling untuk kapal konstruksi baja atau aluminium;
- b. Dipahat untuk kapal konstruksi kayu; atau
- c. Dilekatkan atau dicat untuk kapal konstruksi *fibreglass* atau bahan lain.

Kapal yang terdaftar di Indonesia dan berlayar di laut dapat diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia, sebagai bukti kebangsaan kapal dalam bentuk :³⁷

- a. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*) atau lebih;
- b. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *grosse tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*); atau

³⁶ Pasal 13 ayat 4 Permenhub Nomor PM. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal

³⁷ Pasal 41 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002, Tentang Perkapalan

- c. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *grosse tonnage*).
- d. Kapal yang hanya berlayar di perairan sungai dan danau diberikan Pas Sungai dan Danau.

Sistem pendaftaran kapal Indonesia memungkinkan pula dilakukan pendaftaran kapal sementara terhadap kapal yang sedang dibangun di dalam negeri atau di luar negeri dengan membuat akta pendaftaran kapal sementara. Pendaftaran kapal sementara dapat dilakukan bila tahapan pembangunan kapal tersebut sudah mencapai 50 % (limapuluh per seratus) dari nilai kontrak berdasarkan keterangan dari galangan tempat kapal sedang dibangun. Dalam hal ini secara fisik telah mencapai tahap penyelesaian bangunan lambung, geladak utama, dan seluruh bangunan atas.

Permohonan pendaftaran kapal sementara yang sedang dibangun di dalam negeri diajukan kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di pelabuhan terdekat. Sedangkan untuk kapal yang sedang dibangun di luar negeri diajukan kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut . Kedua permohonan ini harus memenuhi persyaratan dengan melampirkan dokumen-dokumen berupa : ³⁸

- a. Bukti hak milik atas kapal yang berupa surat perjanjian pembangunan kapal;
- b. Identitas pemilik berupa KTP bagi perorangan dan anggaran dasar pendirian perusahaan bagi Badan Hukum Indonesia;
- c. NPWP;

³⁸

Ibid, Pasal 27 ayat 3

- d. Surat keterangan mengenai data ukuran dan perhitungan tonase kapal berdasarkan gambar rancang bangun kapal yang diterbitkan oleh Syahbandar;
- e. Laporan tahapan pembangunan kapal yang sudah dilaksanakan; dan
- f. Persetujuan dari galangan untuk mendaftarkan kapal atas nama pemesan selaku pemilik.

Masa berlaku akta pendaftaran kapal sementara berakhir pada saat kapal diserahkan atau jika pembangunan kapal tersebut terhenti dan tidak dilanjutkan lagi. Seperti halnya pada pendaftaran kapal permanen, kepada pemilik kapal akan diberikan *grosse* akta pendaftaran sementara sebagai bukti kapal yang sedang dibangun telah didaftar sementara. Apabila kapal telah diserahkan harus segera didaftarkan di tempat kapal didaftarkan sementara dengan mengikuti prosedur dan persyaratan seperti pada pendaftaran biasa/permanen dengan melampirkan pula *grosse* akta pendaftaran sementara.

Atas permintaan atau tertulis dari pemilik kapal, pendaftaran hak milik atas kapal dapat dicoret dengan alasan : ³⁹

- a. Kapal tenggalam;
- b. Kapal dirampas oleh bajak laut atau musuh;
- c. Terjadi hal-hal dalam Pasal 667 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- d. Kapal ditutuh (*scrapping*);
- e. Kapal beralih kepemilikannya kepada warga negara atau badan hukum asing.

Selain permohonan dari pemilik, pendaftaran hak milik atas kapal dapat dicoret berdasarkan adanya penetapan Pengadilan Negeri

³⁹

Ibid Pasal 32 ayat 1

atau putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap. Walaupun pendaftaran kapal telah dihapus dari daftar kapal Indonesia, hal ini tidak berarti hak milik atas kapal ikut terhapus juga tetapi pemilik tetap mempunyai hak milik atas kapal yang sewaktu-waktu dapat didaftarkan kembali sebagaimana Pasal 32 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

Jika dikemudian hari ternyata dokumen-dokumen yang digunakan sebagai dasar penerbitan akta pendaftaran dinyatakan batal atau tidak sah oleh instansi yang berwenang, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal dapat membatalkan akta pendaftaran yang telah diterbitkan. Pembatalan ini diberitahukan secara tertulis kepada pemilik atau pemegang akta dan dicatat dalam daftar induk. Akibat adanya pembatalan ini pemilik atau pemegang akta harus mengembalikan akta pendaftaran kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal.

Pendaftaran hak milik atas kapal mempunyai akibat hukum yang luas baik secara nasional maupun internasional antara lain :⁴⁰

1. Hanya kapal yang telah didaftarkan saja yang dapat memperoleh hak untuk mengibarkan bendera kebangsaan (*maritime flag*) dari negara pendaftar sebagai bendera kebangsaan kapal.
2. Kapal yang telah didaftarkan diberi surat tanda kebangsaan kapal sebagai legalitas untuk mengibarkan bendera kebangsaan kapal.
3. Kapal berhak mendapatkan perlindungan hukum dari negara bendera (*flag state*).

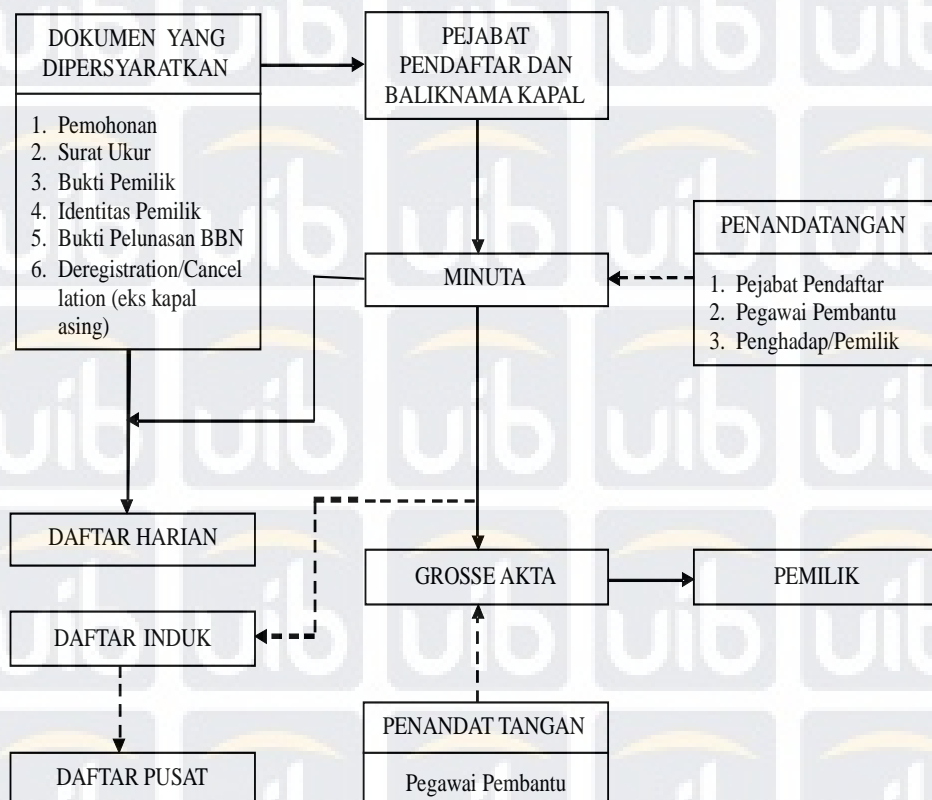
⁴⁰ [http://maritimeindonesia-mls.blogspot.com/2011/11/status-hukum kapal.html](http://maritimeindonesia-mls.blogspot.com/2011/11/status-hukum-kapal.html), diakses pada tanggal 18 Mei 2018 jam 20:12.

4. Negara bendera wajib melaksanakan yurisdiksi dan pengawasan yang efektif terhadap kapal yang mengibarkan benderanya sebagai bendera kebangsaan, melalui peraturan perundang-undangan nasional dibidang administratif, terknis dan sosial.
5. Timbulnya hubungan hukum antara negara dengan kapal melalui bendera kapal dan surat tanda kebangsaan kapal.
6. Kapal yang telah didaftarkan diberlakukan sebagai benda tidak bergerak.

Adapun proses pendaftaran hak milik atas kapal secara skematis dapat dilihat pada skema berikut ini :

Gambar II. 1

Skema Proses pendaftaran hak milik atas kapal



Sumber : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Batam

Pendaftaran kapal pada dasarnya adalah pendaftaran hak milik atas kapal. Hak milik merupakan bagian dari hukum benda dalam kerangka hukum perdata. Karena itu dasar hukum utama dari pendaftaran kapal adalah Pasal 314 KUHD yang merupakan “lex spesialis” dari KUH Perdata dan Stbl 1933 No. 48 sebagai peraturan pelaksanaannya.⁴¹ Karena pendaftaran kapal merupakan bagian dari status hukum kapal dalam kerangka kelaiklautan kapal, maka UU No.17/2008 dan PP. 51/2002 juga mengatur tentang pendaftaran kapal, tetapi hanya terbatas kepada persyaratan dan tata cara pendaftaran kapal atau aspek hukum publiknya saja. Ruang Lingkup Pendaftaran kapal meliputi Pendaftaran hak milik, Pembebanan hipotek, Pencatatan hak kebendaan lainnya atas kapal. Pembebanan hipotek dan hak kebendaan lainnya atas sebuah kapal baru dapat dilakukan bila hak milik atas kapal dimaksud telah didaftarkan, Mewujudkan hubungan yang sungguh-sungguh antara kapal dengan Indonesia sebagai negara bendera, agar dapat memperoleh surat tanda kebangsaan kapal sebagai legalitas mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal, Memberikan identitas yang jelas (fisik dan pemilik) kepada kapal sehingga dapat dibedakan satu sama lain. Mencatat dan mengikuti terus menerus beban-beban, hak-hak tanggungan dan sebagainya yang melekat pada kapal yang bersangkutan. Mencatat dan mengikuti terus

⁴¹ Pasal 314 KUHD yang merupakan “lex spesialis” dari KUH Perdata dan Stbl 1933 No. 48

menerus setiap perubahan yang terjadi atas kapal yang bersangkutan, baik nama, mesin maupun badan kapal.

Dapat dijadikan jaminan hutang (hipotek). Secara umum dapat dikatakan bahwa pendaftaran kapal dimaksudkan agar kapal yang bersangkutan selalu dapat diidentifikasi sepanjang umur operasinya, karena itu setiap perubahan atas nama, pemilikan, ukuran dan spesifikasinya, tanda-tanda lain dari kapal harus secara jujur dilaporkan kepada pejabat pendaftaran kapal ditempat kapal didaftarkan, Aspek Hukum, Hukum Perdata, Pendaftaran kapal pada dasarnya adalah pendaftaran hak milik atas kapal, Kapal yang telah didaftarkan dapat dijadikan jaminan atas hutang dengan cara pembebanan hipotek atas kapal, Kapal yang telah didaftar dapat dibebani hak kebendaan lainnya, Hukum Publik, Kapal yang telah didaftarkan dapat memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia, Kapal yang telah memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal baik nasional maupun internasional sesuai ukuran dan daerah pelayaran. Sistem Pendaftaran Sesuai dengan ketentuan Pasal 314 KUHD dan Pasal 158 UU.17/2008 tentang Pelayaran, kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia adalah kapal yang berukuran tonase kotor GT.7 atau lebih dan dimiliki oleh Warga negara Indonesia (WNI), atau Badan Hukum Indonesia (BHI), atau Badan Hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya

dimiliki oleh warga negara Indonesia, Berdasarkan ketentuan tersebut diatas berarti pendaftaran kapal di Indonesia menganut sistem pendaftaran tertutup (closed registry), Sistem ini sejalan dengan asas cabotage yang secara tegas telah dimuat dalam UU.17/2008 Pasal 8 dan menunjang pemberdayaan industri pelayaran nasional, karena kapal yang berbendera Indonesia benar-benar milik WNI atau BHI, Berdasarkan ketentuan Pasal 314 KUHD dan Pasal 158 UU.No.17/2008 Indonesia tidak dapat menerima pendaftaran kedua (second registry) seperti yang dilakukan beberapa negara tertentu terhadap kapal yang dicarter kosong (bareboat carter) karena pendaftaran kapal di Indonesia berdasarkan kepemilikan, Walaupun Indonesia menganut sistem pendaftaran tertutup (closed registry), tetap terbuka kesempatan bagi investor asing untuk memiliki kapal berbendera Indonesia dengan cara mendirikan usaha patungan dengan syarat mayoritas saham dimiliki oleh WNI atau BHI.

Pendaftaran kapal dilaksanakan di Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Cq. Direktorat Perkapalan dan Kepalautan atau disalah satu dari 43 (empat puluh tiga) pelabuhan yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem Dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan/Penggantian Bendera Kapal. Pemilik bebas memilih salah satu sari tempat yang telah ditetapkan untuk mendaftarkan hak milik atas kapalnya. Pendaftaran hak milik atas kapal yang telah

dilakukan tidak dapat dipindahkan ketempat pendaftaran lainnya di Indonesia, Pendaftaran hak milik atas kapal tidak memerlukan kehadiran kapalnya secara fisilk ditempat pendaftaran kapal, cukup dengan melengkapi dokumen yang disyaratkan.Pendaftaran kapal dilakukan dengan membuat akta oleh Pejabat Pendaftaran dan Pencatat Baliknama kapal disalah satu tempat pendaftaran kapal yang dipilih oleh pemilik kapal.Akta pendaftaran ditanda tangani oleh pemilik, Pejabat Pendaftaran dan Pencatat Bailiknama Kapal dan Pegawai Pembantu Pendaftaran Baliknama Kapal.Sebagai bukti pendaftaran hak milik atas kapal kepada pemilik diberikan Grosse Akta Pendaftaran, yang merupakan salinan dari minut (asli) Akta Pendaftaran setelah tanda pendaftaran dipasang di kapal.Grosse Akta Pendaftaran dapat ditanda tangani oleh Pegawai Pembantu Pendaftaran dan Baliknama Kapal.Grosse Akta Pendataran adalah Akta Otentik karena dibuat dan diresmikan dalam bentuk menurut hukum oleh Pejabat Umum yang berwenang membuat akta dimaksud.Grosse Akta Pendaftaran bukan dokumen kapal, jadi tidak harus ada di atas kapal.⁴²

⁴² Fathur, Rohman.(2010). Pengertian MySQL. [http://www.scribd.com/doc/37763961 / Pengertian-MySQL](http://www.scribd.com/doc/37763961/Pengertian-MySQL)

B. Tinjauan Umum Tentang Pembuatan Kapal

1. Ukuran Pembuatan Kapal

Pembuatan Proses pembuatan kapal berdasarkan sistem terbagi menjadi tiga macam yaitu sistem seksi, sistem blok seksi, sistem blok. Sistem seksi adalah sistem pembuatan kapal dimana bagian-bagian konstruksi dari tubuh kapal dibuat seksi perseksi. Sistem blok seksi adalah sistem pembuatan kapal dimana bagianbagian konstruksi dari kapal dalam fabrikasi dibuat gabungan seksiseksi sehingga membentuk blok seksi, contoh bagian dari seksi-seksi geladak, seksi lambung dan bulkhead dibuat menjadi satu blok seksi. Sistem blok adalah sistem pembuatan kapal dimana badan kapal terbagi beberapa blok, dimana tiap-tiap blok sudah siap pakai (lengkap dengan sistem perpipaannya). Tahap Pembangunan Kapal garis besar pembagunan kapal dapat dibagi menjadi dua tahap yaitu : Tahap desain dan Tahap pembangunan fisik.⁴³

- a) Tahap desain Pada tahap ini keinginan serta gagasan dari pemilik kapal (owner) dipelajari secara seksama berdasarkan data yang telah ada, kemudian dituangkan kedalam garis besar data sementara dari data kapal yang akan dibangun. Data ini biasanya berupa ukuran utama kapal seperti panjang, lebar, tinggi, sarat dan kapasitas kapal serta rute pelayaran.

⁴³ Biro Klasifikasi Indonesia (2004), Peraturan klasifikasi dan konstruksi kapal laut baja Jilid 1

b) Tahap pembangunan fisik Tahap ini merupakan tahap yang pengerjaannya membutuhkan waktu yang paling lama, karena apa yang telah dihitung dan digambarkan dalam desain kemudian diwujudkan dalam bentuk nyata. Pada tahapan ini terdapat beberapa bagian yang dilakukan antara lain :

Pembuatan lambung dan bangunan atas Desain Fabrikasi Assembly Block Joint or Erection Out Fitting Peluncuran dengan Ship Flip 8, Pemasangan instalasi mesin dan mesin utama (Main Engine), Pemasangan mesin-mesin bantu (Auxiliary Engine), Pemasangan instalasi listrik (Electrical), Pemasangan instalasi pompa, Pemasangan peralatan dan perlengkapan, Peluncuran (Launching), Pengenalan Konsep PWBS Konsep PWBS membagi proses produksi kapal menjadi tiga jenis pekerjaan yaitu: Klasifikasi pertama adalah : Hull Construction, Outfitting dan Painting. Dari ketiga jenis pekerjaan tersebut masing-masing mempunyai masalah dan sifat yang berbeda dari yang lain.

2. Klasifikasi Kapal

Hull Blok Construction Method (HBCM) dan sudah diterapkan untuk konstruksi lambung oleh sebagian besar galangan kapal.

Klasifikasi kedua adalah mengklasifikasikan produk berdasarkan produk antara (*interim product*) sesuai dengan sumber daya yang

dibutuhkan, misalnya produk antara di bengkel fabrication, assembly dan bengkel erection. Sumber daya tersebut meliputi :Bahan (*Material*), yang digunakan untuk proses produksi, baik langsung maupun tidak langsung, misalnya pelat baja, mesin, kabel, minyak, dan lain – lain. Tenaga Kerja (*Manpower*), yang dikenakan untuk biaya produksi, baik langsung atau tidak langsung, misalnya tenaga pengelasan, outfitting dan lain – lain. Fasilitas (*Facilities*), yang digunakan untuk proses produksi, baik langsung maupun tidak langsung, misalnya, gedung, dermaga, mesin, perlengkapan, peralatan dan lain - lain. Beban (*Expenses*), yang dikenakan untuk biaya produksi, baik langsung maupun tidak langsung, misalnya, desain, transportasi, percobaan laut (*sea trial*), upacara, dll. Klasifikasi ketiga adalah klasifikasi berdasarkan empat aspek produksi, hal ini dimaksudkan untuk mempermudah pengendalian proses produksi.

Aspek pertama dan kedua adalah system dan zone, merupakan sarana untuk membagi desain kapal ke masing – masing bidang perencanaan untuk di produksi. Dua aspek produksi lainnya yaitu area dan stage merupakan sarana untuk membagi proses kerja mulai dari pengadaan material untuk pembangunan kapal sampai pada saat kapal diserahkan kepada owner. Definisi dari keempat aspek produksi tersebut adalah sebagai berikut: System adalah sebuah fungsi struktural atau fungsi operasional produksi, misalnya sekat longitudinal, sekat transversal, sistem tambat, 10 bahan bakar minyak,

sistem pelayanan, sistem pencahayaan, dan lain – lain. Zona adalah suatu tujuan proses produksi dalam pembagian lokasi suatu produk, misalnya, ruang muat, superstructure, kamar mesin, dan lain – lain. Area adalah pembagian proses produksi menurut kesamaan proses produksi ataupun masalah pekerjaan yang berdasarkan pada Bentuk (misalnya melengkung dengan blok datar, baja dengan struktur aluminium, diameter kecil dengan diameter besar pipa, dan lain - lain) - Kuantitas (misalnya pekerjaan dengan jalur aliran, volume on-blok perlengkapan untuk ruang mesin dengan volume on-blok perlengkapan selain untuk ruang mesin, dan lain - lain). - Kualitas (misalnya kelas pekerja yang dibutuhkan, dengan kelas fasilitas yang dibutuhkan, dan lain - lain). - Jenis pekerjaan (misalnya, penandaan (marking), pemotongan (cutting), pembengkokan (bending), pengelasan (welding), pengecatan (painting), pengujian (testing), dan lain – lain. Dan - Hal lain yang berkaitan dalam pekerjaan. Stage adalah pembagian proses produksi sesuai dengan urutan pekerjaan, misalnya sub-pembuatan (sub-steps of fabrication), subperakitan (sub-assembly), perakitan (assembly), pemasangan (erection), perlengkapan on-unit (outfitting on-unit), perlengkapan on- 11 block (outfitting on-block), dan perlengkapan on-board (outfitting onboard). Pada dasarnya berbagai rincian yang diperlukan untuk jenis pekerjaan berorientasi produk dalam pekerjaan konstruksi kapal, harus ditentukan dahulu metode berorientasi - zona (zone Oriented)

pekerjaan tersebut yaitu: Hull Block Construction Methode (HBCM) Zone Outfitting Method (ZO FM), dan Zone Painting Method (ZPTM)

Adapaun komponen atau ruang lingkup pekerjaan dari sistem PWBS.

Tingkat manufaktur atau tahapan untuk Hull Blok Construction Method didefinisikan sebagai kombinasi dari operasi kerja yang

mengubah berbagai masukan ke dalam produk antara (interim products) yang berbeda, seperti bahan *PRODUCT WORK*

BREAKDOWN STRUCTURE (PWBS) PIPE PIECE FAMILY

MANUFACTURING (PPFM) ZONE OUTFITTING METHOD

(ZO FM) ZONE PAINTING METHOD (ZPTM) HULL BLOCK

CONSTRUCTION METHOD (HBCM) 12 baku (material) menjadi

part fabrication, part fabrication menjadi sub block assembly dan lain

– lain. Tingkat manufaktur atau tahapan untuk pembuatan kapal

berdasarkan metode Hull Block Construction Method (HBCM).⁴⁴

C. Tinjauan Umum Tentang Jenis-Jenis Kapal

1. Pengelompokan Kapal

Pengelompokan aspek produksi dimulai dengan kapal sebagai

zona. Tahap pertama adalah membagi tahapan pembangunan kapal

menjadi tujuh tingkat, empat alur kerja utama dan tiga dari aliran yang

diperlukan seperti yang dijelaskan di atas. Masing-masing produk

antara (interim product) kemudian diklasifikasikan berdasarkan

⁴⁴ Fathur, Rohman.(2010). Pengertian MySQL. [http://www.scribd.com/doc/37763961 / Pengertian-MySQL](http://www.scribd.com/doc/37763961/Pengertian-MySQL)

bidang masalah dan tahap yang diperlukan untuk proses manufaktur. Pada tahap pertama, perencanaan paket pekerjaan kapal dibagi ke dalam lambung kapal bagian depan (fore hull), ruang muat (cargo hold), ruang mesin (engine room), lambung belakang (after hull) dan bangunan atas (superstructure) karena mereka memiliki manufaktur dan masalah yang berbeda. Untuk tingkat berikutnya, tingkat sebelumnya lebih lanjut dibagi menjadi blok panel datar dan melengkung diklasifikasikan sesuai dengan bidang masalah. Produk dari semi blok, sub-blok, bagian perakitan dan bagian fabrikasi, sampai pekerjaan tidak dapat dibagi lagi (hull erection) merupakan tahapan akhir dari pembangunan konstruksi lambung kapal. Dengan memperhatikan tujuan-tujuan dalam merencanakan konstruksi lambung dengan tujuh tingkat seperti ditunjukkan pada gambar 2.4 yang dimulai dengan tingkat blok, pekerjaan dibagi ke bagian tingkat fabrikasi untuk tujuan mengoptimalkan alur kerja. Sebaliknya, pekerjaan yang ditugaskan ke tingkat grand block berfungsi untuk mengurangi durasi yang diperlukan untuk erection 14 dalam membangun kapal di landasan pembangunan (Building Berth). Klasifikasi dari aspek produksi Hull Block Construction Method (HBCM), sedangkan kombinasi vertikal dari berbagai jenis aspek pekerjaan menunjukkan jalur proses untuk pekerjaan konstruksi lambung yang berkaitan dengan urutan dari bawah ke atas menunjukkan tingkat pekerjaan, sedangkan dalam proses perencanaan

dilakukan dengan urutan dari atas ke bawah berdasarkan aspek-aspek produksi.

Penggabungan pelat atau nil (tidak ada aliran produksi, sehingga dibiarkan kosong dan dilewati dalam aliran proses). Penandaan dan pemotongan, Pembengkokan atau nil Bagian fabrikasi (Part Fabrication) yang memproduksi komponen atau zona untuk konstruksi lambung yang tidak dapat dibagi lagi. Pembentukan daerah (zone) pada umumnya terdiri dari sejumlah fabrikasi atau hasil bentuk assembly. Paket pekerjaan dikelompokkan berdasarkan tingkat kesulitan untuk Similar size in large quality (Ukuran yang sama dalam jumlah besar), misalnya besar melintang frame, balok-balok floor dan lain-lain. Similar size in small quality (ukuran yang sama dalam jumlah kecil) Sub-blok perakitan (Sub-block Assembly)

2. Network Planing

Adalah suatu sistem yang khusus, yang dikembangkan dengan tujuan untuk dapat melakukan koordinasi dan pengendalian atas beberapa bagian perindustrian modern yang bersifat kompleks. Seperti diketahui bahwa suatu proyek atau pekerjaan terdiri dari bagian-bagian pekerjaan atau istilah lain kegiatan-kegiatan dan bila diperhitungkan kegiatan ini berhubungan / mempunyai sifat saling ketergantungan satu sama lain. Network planing adalah suatu perencanaan, yang menjawab pertanyaan bagaimana mengelola suatu

proyek dan merupakan dasar yang kokoh untuk menentukan kebijakan-kebijakan dalam mengendalikan suatu proyek.⁴⁵ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa, network planing adalah salah satu model yang digunakan dalam penyelenggaraan proyek yang berdasarkan 28 informasi mengenai kegiatan-kegiatan yang ada dalam network diagram proyek yang bersangkutan. Persyaratan Pembentukan Network Planing Persyaratan yang harus dipenuhi agar aplikasi Network Planing pada proses perakitan struktur jacket dapat memberikan informasi/ manfaat antara lain :

- a) Model harus lengkap Seperti yang kita ketahui Network Planing merupakan model informasi kegiatan yang ada dalam network diagram. Disamping informasi kegiatan,masih diperlukan sumber daya, yang bertujuan memberi informasi yang tepat agar sumber daya yang dibutuhkandalam keadaan siap pakai.
- b) Model harus cocok Network planing untuk pembangunan kapal tentu saja berbeda dengan Network Planing untuk pembangunan struktur yang ada didarat dan berbeda pula dengan network untuk penelitian dan pengembangan.
- c) Asumsi yang digunakan tepat Network planing sebagai metode perencanaan mau tidak mau harus menggunakan asumsi karena

⁴⁵ Nugroho, Bunafit. 2004 Aplikasi Pemrograman Web Dinamis dengan PHP dan MySQL. Yogyakarta.

keberhasilan Network Planing sangat bergantung pada asumsi yang digunakan.

d)

3. Network Diagram

Berupa jaringan kerja yang berisi lintasan-lintasan kegiatan dan 29 urutan-urutan peristiwa yang ada selama penyelenggaraan proyek. Dengan network diagram dapat dilihat kaitan suatu kegiatan dengan kegiatan-kegiatan lainnya, serta dengan network diagram ini kita dapat mengetahui kegiatankegiatan mana saja yang kritis, sehingga dengan mengetahui tingkat kritisnya dapat ditetakkan skala prioritas dalam menagani masalah-masalah yang timbul selama pelaksanaan kegiatan proyek.

D. Uraian

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 $1^{\circ} 10' 15''$ LU / $103^{\circ} 59' 00''$ BT. Lokasi Pelabuhan Batu Ampar dapat dilihat pada Peta lokasi Pelabuhan Batu Ampar Rumusan Masalah Masterplan Pelabuhan Batu Ampar yang ada merupakan masterplan yang ditetapkan pada tahun 2009 dimana sejak tahun ditetapkannya masterplan hingga saat ini telah terjadi perubahan pada Pelabuhan Batu Ampar. Perubahan terjadi dari segi traffic pelabuhan maupun kondisi pelabuhan yang mengalami Lokasi Pelabuhan

Batu Ampar 3 pengembangan. Perubahan-perubahan yang terjadi membuat masterplan yang ada

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG STANDAR KESELAMATAN TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN, Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana wajib memenuhi standar keselamatan, Standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:

1. Sumber Daya Manusia.
2. Sarana dan/atau Prasarana.
3. Standar Operasional Prosedur.
4. Lingkungan.

Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, Penyelenggara prasarana dan sarana serta sumber daya manusia bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang melakukan pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan keselamatan transportasi Direktur Jenderal Perhubungan Darat melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini, Prosedur

Pengukuran dan Pengujian bertujuan untuk meningkatkan pemahaman di bidang pengukuran dan pengujian kapal, sehingga akan didapatkan tenaga yang terampil dalam pelaksanaan pengukuran dan pengujian. Sedangkan sasaran dari Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) Identifikasi dan Pengukuran Kapal Standar adalah menyeragamkan rumusan ketentuan Identifikasi dan Pengukuran Kapal Standar serta untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran petugas pendaftaran dan pemeriksa fisik dan dokumen kapal standar tentang prosedur Identifikasi dan Pengukuran Kapal Standar, sehingga akan mempengaruhi bentuk konstruksi kapal.