

## Tinjauan Yuridis Terhadap Pembuatan dan Pengukuran Kapal Berdasarkan Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan dan Pelabuhan Kota Batam

Padrisan Jamba<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Dosen Fakultas Hukum Universitas Putera Batam

[padrsan@gmail.com](mailto:padrsan@gmail.com)

### ABSTRAK

*Cara pengukuran kapal standar menggunakan metode pengukuran kapal sesuai dengan International Convention on Tonnage Measurement of Ship, Landasan Hukum Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran; Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Standar. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1984 Tentang Pengelolaan Sumberdaya alam Hayati di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1990 tentang Usaha Standar. Jo. No. 141 Tahun 2000. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Keputusan Menteri Kelautan dan Standar Nomor 10 Tahun 2002 tentang Perizinan Usaha Standar. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 6 Tahun 2005 tentang Pengukuran Kapal. Penelitian ini menggunakan metode Penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum konseptual sebagaimana yang ada dalam peraturan PerUndang-Undangan dan konseptual yang ada dalam kaidah-kaidah hukum lainnya yang hidup dalam masyarakat terhadap suatu permasalahan hukum tertentu. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengkaji peraturan Undang-Undang atau peraturan lainnya yang diterapkan dalam penyelesaian suatu permasalahan hukum tertentu. Kesimpulan dalam penelitian Pengaturan hukum Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam, Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, 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. Kendala apa yang dihadapi Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam.*

**Kata kunci :** Tinjauan Yuridis, Pengukuran, Pembuatan, Kapal, Standar Pelayaran.

### Pendahuluan

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. 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. 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.

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 1977, disebutkan bahwa hukum jaminan, meliputi pengertian, baik



jaminan kebendaaan maupun jaminan perorangan. Pengertian hukum jaminan ini mengacu pada jenis jaminan, bukan pengertian hukum jaminan. 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.

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. 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 kreditur dapat dikesampingkan dengan adanya hak untuk didahulukan diantara kreditur. Hal ini terjadi bila diantara kreditur yang bersama itu mempunyai hak *preferensi*, sehingga kreditur yang bersangkutan menjadi atau berkedudukan sebagai kreditur *preferent*.

Jaminan yang bertujuan untuk pengaman kredit, sehingga realisasi perjanjian kredit terlaksana sesuai dengan kesepakatan. Pemberian jaminan ini akan memberikan kepastian hukum kepada pihak kreditur. Jaminan yang diberikan kepada pihak kreditur 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, kenderaan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sedangkan kapal Indonesia adalah setiap kapal laut yang telah memenuhi syarat menjadi kapal Indonesia, sehingga menjadi kapal berkebangsaan Indonesia. Kapal yang berukuran minimal 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) isi kotor dapat dibukukan dalam suatu register kapal dan atas kapal yang demikian dapat diikatkan dengan hipotek.

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 kantoran 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 diatasnya dalam hanya bentuk hipotek. 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 barang melalui jalur laut. 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 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. Pada saat ini perkembangan transportasi laut mengalami penurunan pengguna akibat perkembangan transportasi darat yang pesat. Luas perairan yang dimiliki Indonesia seluas 7,9 km<sup>2</sup> 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 lalulintas sungai dan antar pulau di Indonesia merupakan salah satu sistem transportasi yang secara tradisional digunakan untuk berbagai kepentingan baik dari pedalaman (*rural*) menuju muara sungai dan selanjutnya akan disambung dengan lalulintas kapal skala kecil antar pulau.

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.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut: Bagaimana pelaksanaan memenuhi Standar dalam pelayaran diperlukan beberapa tahapan diantaranya *Fiberglass Reinforced Plastics ( FRP )* merupakan komposit yang terbentuk dari kombinasi antara dua atau lebih material pembentukannya. Hambatan apa saja dalam proses pencampuran yang tidak homogen dengan bersifat mekanik dari masing-masing material pembentukannya berbeda. Dari proses pencampuran ini dihasilkan material *Fiberglass Reinforced Plastics ( FRP )* yang mempunyai sifat mekanik dan karakteristik yang berbeda dari material pembentukannya

## Metode Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini, Peneliti menggunakan jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum konseptual sebagaimana yang ada dalam peraturan PerUndang-Undangan dan konseptual yang ada dalam kaidah-kaidah hukum lainnya yang hidup dalam masyarakat terhadap suatu permasalahan hukum tertentu. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengkaji peraturan Undang-Undang atau peraturan lainnya yang diterapkan dalam penyelesaian suatu permasalahan hukum tertentu. Penelitian Normatif ini sering disebut penelitian doktrinal dimana objek kajiannya adalah dokumen peraturan PerUndang-Undangan dan bahan pustaka yang merupakan data dasar yang dalam ilmu penelitian digolongkan sebagai data sekunder. Menurut Soerjono Soekanto penelitian hukum dapat dibagi dalam: Penelitian Hukum Normatif, terdiri dari :

1. Penelitian terhadap asas-asas hukum

2. Penelitian terhadap sistematika hukum
3. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum
4. Penelitian sejarah hukum
5. Penelitian perbandingan hukum

Sesuai dengan jenis penelitiannya yakni penelitian hukum normatif (yuridis normatif), maka dapat digunakan lebih dari suatu pendekatan. Dalam penelitian ini digunakan pendekatan Perundang-Undangan dan pendekatan konsep. Pendekatan Perundang-Undangan dilakukan untuk meneliti aturan PerUndang-Undangan yang mengatur Dalam perspektif teori hukum, keadilan merupakan tujuan utama dari aliran hukum alam. Dimana aliran hukum alam berpandangan bahwa hukum itu berlaku universal dan abadi.

## Hasil dan Pembahasan

**Bagaimana pelaksanaan memenuhi Standar dalam pelayaran diperlukan beberapa tahapan diantaranya Fiberglass Reinforced Plastics ( FRP ) merupakan komposit yang terbentuk dari kombinasi antara dua atau lebih material pembentukan**

Pembuatan standard kapal Pengukuran ketebalan harus dilaksanakan sesuai dengan metode yang diakui, oleh orang atau perusahaan yang diberi otorisasi. Karat dan kontaminasi harus dibersihkan dari komponen yang harus diperiksa. Surveyor berhak meminta pemeriksaan pengukuran atau pengukuran lebih rinci dilakukan pada saat kehadirannya. Pengukuran ketebalan harus disaksikan oleh surveyor yang berada diatas kapal sampai tingkatan yang diperlukan untuk mengontrol proses pengukuran. Personil atau perusahaan yang diberi kepercayaan untuk pengukuran ketebalan harus disetujui oleh BKI untuk keperluan ini. Masa berlaku persetujuan yang diberikan tergantung pada kualifikasi yang berkesinambungan. Persetujuan harus diperbaharui setelah selang waktu tidak lebih dari 3 tahun. Selanjutnya terkadang terkendala dengan lingkup pengukuran dimana lingkup pengukuran ini meliputi Elemen konstruksi lambung utama Pada semua pembaharuan kelas ketebalan pelat dari lambung utama, unsur konstruksinya harus dicek dengan pengukuran. Jumlah pengukuran tergantung pada kondisi perawatan kapal dan sesuai dengan penilaian surveyor. Persyaratan minimum untuk pengukuran ketebalan dalam kesempatan survey pembaharuan kelas tergantung pada umur kapal. Masing-



masing pengukuran ketebalan untuk menentukan tingkat korosi yang umum harus dilaksanakan.

Batas pengukuran ketebalan dapat dikurangi dengan syarat selama pemeriksaan dari dekat surveyor merasa yakin bahwa tidak ada pengurangan struktural, dan lapisan perlindungan, bila dipasang, masih tetap aktif. Surveyor dapat memperluas pengukuran ketebalan yang dianggap perlu. Hal ini diterapkan khususnya di daerah dengan korosi yang banyak. Penampang melintang sebaliknya dipilih ditempat yang dicurigai mempunyai tingkat korosi yang tinggi atau yang kelihatan dari pengukuran ketebalan pelat geladak. Bilamana pengukuran ketebalan menghasilkan nilai korosi dan keausan melebihi yang ditetapkan, bagian konstruksi lambung yang bersangkutan harus diganti baru. Nilai yang tercantum harus dianggap sebagai nilai pegangan. Bilamana perlu BKI berhak memodifikasi angka yang ditemui dengan mengacu kepada toleransi maksimum yang diizinkan untuk korosi permukaan yang luas. Bilamana pengurangan tebal material diizinkan untuk bangunan baru (sistem perlindungan korosi yang efektif), maka toleransi korosi yang diizinkan harus didasarkan pada ketebalan sesuai peraturan tanpa pengurangan.

Selanjutnya mengenai pentingnya pengawasan terhadap standar pelayaran kapal tersebut Seseorang berhasil atau berprestasi, biasanya adalah mereka yang telah memiliki disiplin tinggi. Begitu pula dengan keadaan lingkungan tertib, aman, teratur diperoleh dengan penerapan disiplin secara baik. Disiplin yang dari rasa sadar dan insaf akan membuat seseorang melaksanakan sesuatu secara tertib, lancar dan teratur tanpa harus diarahkan oleh orang lain. Bahkan lebih dari itu yang bersangkutan akan merasa malu atau risih jika melakukan hal-hal yang tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan organisasi yang berlaku. Hal ini ialah yang diharapkan pada diri setiap pegawai melalui pengawasan dan pembinaan pegawai. Ada berbagai faktor yang membuat pengawasan semakin diperlukan oleh setiap organisasi, Pengawasan Langsung, dilakukan oleh seorang manajer atau pimpinan pada saat kegiatan sedang dilaksanakan, pengawasan berbentuk Inpeksi langsung, yaitu pengawasan yang dilakukan secara langsung oleh atasan terhadap bawahan pada saat kegiatan dilakukan, untuk mengetahui kebenaran situasi dilapangan. Melakukan koreksi langsung, bila terjadi kesalahan dalam pelaksanaan pekerjaan pada saat inspeksi langsung dilakukan. Laporan ditempat, yaitu laporan yang



disampaikan bawahan secara langsung pada saat atasan mengadakan inspeksi langsung kegiatan dilaksanakan. Pengawasan tidak langsung, pengawasan dari jarak jauh melalui laporan yang disampaikan oleh bawahan berbentuk Laporan tertulis, yaitu laporan yang disampaikan oleh bawahan kepada atasan dalam bentuk laporan kegiatan yang dibutuhkan, dilaporkan secara berkala. Laporan lisan, yaitu laporan yang disampaikan bawahan secara langsung kepada atasan mengenai kendala yang dihadapi pada saat melaksanakan kegiatan, baik berupa penyimpangan maupun saran-saran.

**Hambatan apa saja dalam proses pencampuran yang tidak homogen dengan bersifat mekanik dari masing-masing material pembentuknya berbeda. Dari proses pencampuran ini dihasilkan material Fiberglass Reinforced Plastics ( FRP ) yang mempunyai sifat mekanik dan karakteristik yang berbeda dari material pembentuknya**

Kelemahan dari pengawasan tidak langsung itu ialah sering para bawahan hanya melaporkan hal-hal yang positif saja. Dengan perkataan lain para bawahan itu mempunyai kecenderungan hanya melaporkan hal-hal yang diduga akan menyenangkan pimpinan. Padahal pimpinan yang baik akan menuntut bawahannya untuk melaporkan hal-hal baik yang bersifat positif maupun yang bersifat negatif. Sebabnya ialah bahwa kalau hanya hal-hal yang positif saja yang dilaporkan, pimpinan tidak akan mengetahui keadaan yang sesungguhnya, akibatnya ialah bahwa dia akan mengambil kesimpulan yang salah. Pengawasan tidak langsung ini juga sebagai upaya memberi dorongan bagi perbaikan dan penyempurnaan seluruh aspek manajemen, baik yang menyangkut kebijaksanaan maupun perencanaan, organisasi, prosedur, manual, standar, kriteria, dan tolak ukur, sehingga proses pencapaian tujuan yang efektif dan efisien dapat terwujud. Jadi pengawasan tidak langsung terhadap kegiatan yang dilakukan sebatas hasil laporan yang dibuat secara berkala, baik dalam bentuk laporan bulanan, triwulan maupun rekapitulasi dalam satu tahun. Masing-masing unit kerja diwajibkan untuk melakukan evaluasi sesuai prestasi yang dicapai, dan selanjutnya dibuat dalam bentuk laporan sebagai mana yang diwajibkan. Pengawasan tidak akan berjalan dengan baik, apabila hanya bergantung pada laporan saja. Karena itu pengawasan tidak langsung tidak cukup. Adalah bijak sana apabila pimpinan organisasi menggabungkan tehnik pengawasan



JCK  
Jurnal Cahaya Keadilan

langsung dan tidak langsung dalam melakukan fungsi pengawasan ini. menurut kami selama kami menggunakan jasa penyeberangan pengawasan yang di lakukan oleh DISHUB sudah cukup bagus mereka selalu mengontrol jalanya penyeberangan semenjak terjadinya kecelakaan waktu itu. Dan setau kami, dari DISHUB juga menghimbau kepada nahkoda untuk selalu memperhatikan keadaan jangan sampai terjadi kesalahan yang tak diinginkan. kalau berbicara tentang pengawasan yaa cukup penting sekali yaa kalau di lihat dari pengawasannya yaa bagus-bagus aja mereka selalu mengontrol jalanya pelayaran di pelabuhan, dan sehingga pemilik kapal bisa patuh terhadap aturan-aturan. Meskipun terkadang mereka suka kucing-kucingan kepada petugas.. jadi menurut kami sie harus lebih diperketat lagi untuk pengawasannya biar tidak terulang lagi kecelakaan seperti waktu itu di karenakan kelebihan muat.

Dari hasil wawancara terhadap masyarakat mengenai pengawasan yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dapat disimpulkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh petugas Kementerian Perhubungan sudah cukup optimal meskipun masih ada oknum-oknum dari pemilik kapal yang melakukan pelanggaran. Jadi pengawasan harus lebih diperketat lagi sehingga pemilik kapal tidak berani untuk melakukan pelanggaran. Selain kendala tersebut diatas kendala banyaknya peraturan yang diterapkan oleh kantor Bea dan Cukai juga berfungsi dalam pengawasan terhadap standar pelayaran kapal, Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam merupakan gabungan dari Kantor pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe A3 Batam, Tipe A3 Muka Kuning dan Tipe D Sekupang. Wilayah kerja Kantor Pelayanan Utama Tipe B Batam meliputi Pulau Batam Seluas 415 km<sup>2</sup>. Sementara batas wilayah kerja Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam yaitu Singapura (Barat Laut), Pulau Bintan (Timur) dan Malaysia (Utara). Mengingat wilayah kerja yang cukup luas dan meliputi seluruh pulau, maka Kantor Pelayanan Utama Tipe B Batam memiliki 12 Kantor Bantu Pelayanan Bea Cukai dan Pos Pengawasan Bea Cukai atau biasa disebut hanggar yang tersebar di Pulau Batam. Hanggar tersebut ditempatkan di pelabuhan laut dan udara yang ditunjuk sebagai KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), yaitu Pelabuhan Peti Kemas Batu Ampar, Pelabuhan Sarana Citranusa Kabil/PT. SembCorp Logistics Citra Nusa, Pelabuhan Kawasan Industri Sewu/Beton Sekupang dan Pelabuhan Udara Hang Nadim. Selain di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas tersebut, hanggar

Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai Tipe B Batam juga berada di Kantor Pos Lalu Bea Batam Center dan pelabuhan laut resmi yang memperoleh izin dari Kementerian Perhubungan, yaitu:

1. Pelabuhan Ferry Domestik Sekupang;
2. Pelabuhan Ferry Domestik Telaga Punggur;
3. Pelabuhan Ferry Internasional Batam Center;
4. Pelabuhan Ferry Internasional Harbour Bay;
5. Pelabuhan Ferry Internasional Nongsa Pura;
6. Pelabuhan Ferry Internasional Sekupang;
7. Pelabuhan Ferry Teluk Senimba, Tanjung Uncang dan Sagulung.

### **Kesimpulan**

Pengaturan hukum Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam, 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, 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.

Kendala apa yang dihadapi Pengukuran Kapal Dalam Standar Pelayaran di Kementerian Perhubungan Pelabuhan Batam. Tidak dilakukannya pengecekan kekuatan konstruksi lambung dilakukan dengan menggunakan alat Ultrasonic Wall Thickness Gauge yang mana alat tersebut bisa memberikan hasil berupa tebal pelat dari konstruksi lambung.

### **Saran**

Pelabuhan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang di gunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar

muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra – dan antarmoda transportasi, dapat berjalan dengan baik.

Inspeksi langsung yang dilakukan petugas Kementerian Perhubungan dengan meninjau dilapangan pada saat jam kerja atau jam beroperasi bermaksud untuk memastikan apakah nahkoda kapal melaksanakan peraturan-peraturan dalam penyeberangan, seperti kapasitas muat kapal. dan untuk mengetahui secara langsung kegiatan yang sedang dilakukan dilapangan, hendaknya selalu dilaksanakan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Assqol Hany, ahmed, 2019, *model simulasi system transportasi kapal ferry penyeberangan (studi kasus: pelabuhan penyeberangan ketapapang gilimanuk)*, tugas akhir jurusan teknik system perkapalan FTK-ITS Surabaya

Atmodimoro, 2022, *Perencanaan Transport*. Departemen panologi bandung ITB

Fathur, Rohman.(2022). Pengertian MySql. <http://www.scribd.com/doc/37763961/Pengertian-MySQL>

Hakim, Lukmanul. (2019). *Jalan Pintas Menjadi Master PHP*. Lokomedia. Yogyakarta.

Hendri Kusworo. (2019). Pengertian XAMPP. <http://kihendriku.wordpress.com/2024/03/09/pengertian-xampp/>

### Jurnal

Kamaludin, rustian 2023 *Ekonomi Transportasi*. Jurnal Cahaya Keadilan, Edisi 7 Volume 2 Universitas Putera Batam Penerbit ghalia Indonesia

Kasnowiharjo, dkk (ed), 2023, *Laut Pelabuhan Dan Kehidupan Masyarakat Di Kepulauan Riau* : Jurnal ikatan ahli Arkeologi Indonesia komda Sumatera Barat.

M. Fathoni, sekilas tentang ASDP\_dunia angkutan sungai danau dan penyeberangan?.Html ( online) (03/04/2023) Jurnal online Universitas Maritim Raja Ali HAji



Nugroho, Bunafit. 2024 Aplikasi Pemrograman Web Dinamis dengan PHP dan MySQL. Yogyakarta. Jurnal Sistem Transportasi Darat dan Laut, Universitas Internasional Batam

Suwardjoko wardani, 2020, *Merencanakan Sistem Perangkutan Perairan yang bersumber dari pelabuhan laut*, Jurnal Selat Panjang Universitas Karimun

Warpani, suwardjoko, 2020. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Jurnal Selat Panjang Universitas Karimun.

### **Peraturan Perundang-undangan**

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Undang-undang Republik Indonesia nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

Undang-undang Republik Indonesia nomor 8 Tahun 2008 tentang Pelayaran

CAHAYA KEADILAN