

**ANALISIS YURIDIS PERLINDUNGAN HUKUM BAGI AWAK KAPAL
PADA PT. BATAM FAST (STUDI PENELITIAN DI NONGSA PURA
FERRY TERMINAL)**

Nadia Rulin Mahdalena¹, Siti Nurkhotijah²

¹*Departemen of Law, Faculty of Law, Batam University, Indonesia.*

E-mail : rulin_nadia@yahoo.co.id;

²*Departement of Notary, Faculty of Law, Batam University, Indonesia.*

E-mail : sitinurkhotijah@univbatam.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords:

Protection, Law, ship crew.

Coresspondent:

Fakultas Hukum
Universitas Batam,
Jalan UNIBA No. 5,
Batam Center, Telp:
0778-7485055, Fax.
0778-7485054
Email: zonahukum@
univbatam.ac.id;
lppm@univbatam.
ac.id

ABSTRACT

In the juridical analysis of Ship Crew Protection at PT Batamfast in Nongsapura Ferry Terminal aims to find out the implementation of legal protection for ship crews as well as to know and analyze any obstacles that arise and what efforts are made by PT Batam fast at Nongsa pura Ferry Terminal in overcoming obstacles in implementing legal protection against workers or crew. In the field of sea transportation, the application of K3 is also very necessary because safety is the main indicator to measure the success of transportation at sea. In the era of technological and communication advancements, ships used as a means of transport have been touched by technology and equipped with adequate navigation facilities for the sake of comfort and safety in traveling by sea. definite legal certainty. In terms of the rights of working time, rest, and leave, PT Batamfast in Nongsapura Ferry Terminal has been able to implement the provisions in Article 79 paragraph (2) of Law Number 13 Year 2003 concerning Manpower. In terms of occupational health and safety, PT. Batamfast complies with the provisions of Law No.1 of 1970 concerning ship safety and is in accordance with the provisions of the Implementing Regulations on Seafarers' Accidents. These obstacles in implementing legal protection are the lack of legal awareness of workers on ships or crew (ABK), and trade unions (SP) controlled by the Company and the passive attitude of the central government in responding to problems related to sea transportation.

ABSTRAK

Dalam analisis yuridis Perlindungan Awak Kapal Pada PT Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan perlindungan hukum bagi awak kapal serta mengetahui dan menganalisis hambatan-hambatan apa saja yang muncul serta upaya apa yang dilakukan PT Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal dalam menanggulangi hambatan pelaksanaan perlindungan hukum terhadap pekerja atau anak buah kapal. Di bidang transportasi laut, penerapan K3 juga sangat diperlukan karena keselamatan adalah indicator utama untuk mengukur keberhasilan transportasi di laut. Di era kemajuan teknologi dan komunikasi saat ini, kapal-kapal yang digunakan sebagai sarana pengangkut telah banyak disentuh oleh teknologi dan dilengkapi sarana navigasi yang memadai demi kepentingan kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan melalui laut. Hasil penelitian ini adalah jika dilihat dari segi perjanjian kerja laut maka tidak mencerminkan kepastian hukum yang pasti. Segi hak waktu kerja, istirahat, dan cuti, PT Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal telah dapat melaksanakan ketentuan dalam Pasal 79 ayat (2) UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Segi kesehatan dan keselamatan kerja, PT. Batamfast telah sesuai dengan ketentuan dari UU No.1 Tahun 1970 tentang keselamatan kapal dan telah sesuai dengan ketentuan Peraturan Pelaksanaan tentang Kecelakaan Pelaut. Hambatan dalam pelaksanaan perlindungan hukum ini kurangnya kesadaran hukum para pekerja di kapal atau anak buah kapal (ABK), dan Serikat pekerja (SP) dikuasai oleh Perusahaan dan sikap pemerintah pusat yang pasif dalam merespon permasalahan yang berkaitan dengan transportasi laut.

Kata Kunci: Perlindungan, Hukum, Awak Kapal

PENDAHULUAN

Penambahan jumlah Kapal Indonesia tersebut di atas jika diakumulasi jumlah kapasitas angkutan pelayaran seluruh Indonesia sebesar 280 juta ton/tahun, dengan tujuh jenis pelayaran seperti Angkutan Tongkang, Penumpang-kendaraan, muatan cair, Curah kering, Barang umum, angkutan Kontainer, dan angkutan Lepas Pantai (Ramli, Soehatman, 2010).

Sebagai konsekwensi logis dari hal tersebut adalah peningkatan kebutuhan awak kapal (pelaut) di dalam negeri, dan sesuai Inpres maka kapal berbendera Indonesia harus diawaki oleh pelaut Indonesia. Namun demikian yang terjadi saat ini

seperti yang dijelaskan oleh INSA bahwa kapalkapal Indonesia sangat kekurangan awak kapal. Kekurangan awak kapal tersebut dikarenakan pelaut Indonesia lebih menyukai untuk bekerja di kapal asing daripada di kapal-kapal Indonesia (Rusli, Hardijan, 2011).

Di bidang transportasi laut, penerapan K3 juga sangat diperlukan karena keselamatan adalah indicator utama untuk mengukur keberhasilan transportasi di laut. Di era kemajuan teknologi dan komunikasi saat ini, kapal-kapal yang digunakan sebagai sarana pengangkut telah banyak disentuh oleh teknologi dan dilengkapi sarana navigasi yang memadai demi kepentingan

kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan melalui laut. Walaupun demikian kecelakaan kapal laut masih sering terjadi sehingga semakin menambah dalam keprihatinan terhadap dunia transportasi laut lemahnya sistem keselamatan di laut menjadi penyebab potensial besarnya korban kecelakaan di laut (Sumamur, 2013). Di bidang transportasi laut, penerapan K3 juga sangat diperlukan karena keselamatan adalah indikator utama untuk mengukur keberhasilan transportasi di laut (Subagyo, P. Joko, 2010).

Di era kemajuan teknologi dan komunikasi saat ini, kapal-kapal yang digunakan sebagai sarana pengangkut telah banyak disentuh oleh teknologi dan dilengkapi sarana navigasi yang memadai demi kepentingan kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan melalui laut. Walaupun demikian kecelakaan kapal laut masih sering terjadi sehingga semakin menambah dalam keprihatinan terhadap dunia transportasi laut. Lemahnya sistem keselamatan di laut menjadi penyebab potensial besarnya korban kecelakaan di laut.

Pada umumnya semua perlengkapan di kapal menggunakan peralatan atau mesinmesin yang berasal dari mesinmesin uap dan peralatan atau instalasi listrik merupakan hal yang paling diutamakan. Sehingga sebelum melakukan pelayaran semua tersebut harus terkontrol dan dalam kondisi baik serta normal. Seorang tenaga kerja yang bekerja di kapal apabila mengalami kecelakaan yang berakibat cacat total atau cacat sementara tidak mampu bekerja atau bahkan mengakibatkan meninggal

dunia, maka mereka atau para ahli warisnya akan mendapatkan ganti kerugian atau jaminan sosial sebagaimana diatur dalam SOR 1940 dan sepanjang tidak ada faktor kesengajaan. Demikian halnya, apabila kecelakaan kapal yang disebabkan kebakaran, tubrukan, atau bahaya-bahaya laut lainnya dan mengakibatkan banyak korban meninggal dunia, maka seorang nahkoda dan/atau penggantinya dapat diajukan ke Mahkamah Pelayaran untuk dimintai pertanggungjawaban selama melakukan pelayaran dan upaya-upaya yang telah dilakukannya dalam penyelamatan kapal beserta muatannya.

Dasar hukum perlindungan pekerja di Indonesia antara lain :

1. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2003 Tentang Pengesahan ILO Convention No. 81 Conserning Labour Inspection in industry and Commerse (Pengawasan Ketenagakerjaan Dalam Industri dan Perdagangan)
3. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 Tentang Serikat Pekerja dan Serikat Buruh
4. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial

Berkaitan dengan uraian diatas, sangat diperlukan tenaga kerja dikapal yang bertanggung jawab dan disiplin , karena 2 (dua) sifat tersebut yang tidak dimiliki oleh pelaut, maka maraknya kasus kecelakaan kerja sering kali terjadi di kapal. Keselamatan kerja telah menjadi

perhatian di kalangan pemerintah dan bisnis. Faktor keselamatan kerja menjadi penting karena sangat terkait dengan kinerja karyawan maupun perusahaan. pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air atau pekerjaan dibawah air yang bersifat khusus. Perlindungan terhadap keselamatan kerja di sini sangat penting dalam menjalankan keselamatan kerja disuatu perusahaan, salah satu perusahaan yang rentan terhadap kecelakaan adalah pelayaran, khususnya karyawan yang ada diatas kapal, dikarenakan mereka terlibat langsung dengan alam setiap bekerja(berlayar).

Dalam hal ini adapun alasan pemilihan judul saya sebagai berikut

1. Untuk Mengetahui tentang hukum yang mengatur keselamatan kerja awak kapal
2. Agar mengetahui pelaksanaan perlindungan hukum bagi awak kapal serta hambatan-hambatan apa saja yang muncul
3. Serta untuk mengulas upayah yang dilakukan PT. Batamfast dalam menanggulangi hambatan pelaksanaan perlindungan hukum terhadap anak buah kapal.

Seperti yang tertulis dalam undang-undang republik Indonesia no 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritime, merupakan bagian dari sistem nasional yang harus di kembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi

yang efektif dan efisien serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Perlindungan terhadap awak kapal termaksud didalamnya . Transportasi laut merupakan sarana utama bagi negara kepulauan. Indonesia sendiri memiliki jumlah pulau yang tersebar luas disetiap daerah kelautan, sehingga sangat membutuhkan sarana transportasi laut yang memadai. Akan tetapi masih banyaknya kekurangan yang menyebabkan transportasi laut kita berjalan kurang optimal. Salah satunya banyaknya kecelakaan yang terjadi di atas kapal. Kondisi tersebut juga di perparah dengan lemahnya tingkat pengawasan dari para mepangku kebijakan di Indonesia sendiri sudah ada ketentuan tentang perlindungan dan keselamatan di laut yaitu di dalam UU nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran. Dalam pengoperasian kapal di temukan banyaknya pekerja kapal yang beresiko tinggi terhadap kecelakaan kerja, seperti insiden di kamar mesin, di deck dan sebagainya yang mempunyai resiko kecelakaan kerja yang lebih tinggi dari biasanya.

Melihat dari permasalahan diatas, maka penulis tertarik untuk membahas masalah pentingnya perlindungan dan keselamatan kerja, sehingga penulis berharap dapat menjabarkan apa saja yang dapat dilakukan PT Batamfast dalam melindungi kerja serta hambatan apa saja yang terdapat di dalamnya yaitu “ Analisis Yuridis Perlindungan Hukum Bagi Awak Kapal Pada PT Batamfast (Studi Kasus di Nongsapura Ferry Terminal)”

RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah merupakan pertanyaan mengenai obyek empirik yang akan diteliti dan jelas batas batasnya serta dapat diidentifikasi faktor faktor yang terkait di dalamnya. Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah penulis uraikan di atas, maka dapat ditarik beberapa masalah yang dapat dikaji, yaitu :

1. Bagaimana pengaturan hukum tentang keselamatan kerja bagi awak kapal pada PT. Batamfast ?
2. Bagaimana Faktor kendala dan hambatan bagi awak kapal pada PT. Batamfast dalam Perlindungan Hukum ?

METODOLOGI

Pendekatan Penelitian

Penulis menggunakan metode teknik pendekatan secara normatif – empiris. Maka penulis tidak hany mempelajari pasal-pasal perundang-undangan akan tetapi juga mendapatkan pandangan serta pendapat para ahli dalam rangka mengolah dan menganalisis data-data dari lapangan yang disajikan dalam pembahasan.

Sumber Data Dan Alat Pengumpulan Data

Sumber data dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer yang bersumber dari berbagai kebijakan dan peraturan pengaturan hukum terhadap peraturan yang mengatur tentang perlindungan hokum awak kapal sudah sesuai dengan Undang–Undang yang berlaku dan Undang – Undang yang mengatur tentang perlindungan hukum bagi pekerja. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui penelitian kepustakaan dengan cara mengkaji buku-buku, jurnal, hasil penelitian,

konvensi dan peraturan perundang-undangan serta melalui media internet berkenaan dengan hal yang berhubungan dengan permasalahan penelitian. Data primer diperoleh dengan melakukan Penelitian lapangan dengan cara mewawancarai pihak informan dan responden yang berkaitan dengan objek penelitian ini..

Analisis Data

Data yang telah diperoleh tersebut, baik data primer dari penelitian lapangan, maupun data sekunder yang diperoleh dari penelitian kepustakaan digeneralisikan yang selanjutnya dianalisis secara kualitatif. Analisis data ini sebagai upaya mencari dan menata data secara sistematis untuk meningkatkan pemahaman peneliti tentang masalah yang diteliti dan menyajikannya sebagai suatu temuan penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Keahlian atau keterampilan yang dimiliki oleh seorang awak kapal, dari waktu ke waktu perlu dibina keseimbangannya antara jumlah kesediaan dengan jumlah kebutuhan pelaut. (Rudy Way, 2016) Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran (Soepomo, Iman, 1981).

Mengingat tugas sebagai awak kapal memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu yang relatif lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu, jam kerja, dan bekerja pada segala cuaca, maka diperlukan adanya pengaturan Hanitijito, 1995).

Atas dasar hal-hal tersebut maka disusunlah peraturan pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijasaan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut. (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia Tahun 2005).

Peraturan Pemerintah yang berkait dengan Hak dan Kewajiban Awak kapal adalah :

1. Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang kepelautan.
2. UU RI No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
3. UU RI No. 39 tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri.
4. UU RI Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.
5. UU RI No. 1 tahun 2008 tentang pengesahan ILO Convention No.185 Concerning Revising The Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958)
6. KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang) Buku Kedua.

A. Pengaturan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal pada PT. Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal

1. Jika dilihat dari segi perjanjian kerja laut

PT. Batamfast Nongsapura Ferry Terminal, tenaga kerja yang menggunakan perjanjian kerja laut adalah tenaga kerja non organik. Apabila tenaga kerja organik sudah tidak menggunakan perjanjian kerja laut karena sudah diangkat menjadi tenaga kerja tetap dan pengangkatan menjadi tenaga kerja organik yaitu dengan Surat Keputusan Direksi (SK) dari tenaga kerja non organik diangkat menjadi tenaga kerja tetap. (Wahyono S.K, 2015).

Pengangkatan tenaga kerja organik dilakukan apabila seorang tenaga kerja sudah bekerja minimal selama 4 tahun dan telah memenuhi syarat untuk diangkat menjadi tenaga kerja tetap (Organik). Jika dilihat dari segi yuridisnya maka Perjanjian Kerja Laut dan Surat Keputusan Pengangkatan keduanya sama-sama mempunyai kepastian hukum yang dimiliki oleh tenaga kerja.

2. Jika dilihat dari segi Upah kerja. Jika dilihat dari segi Upah kerja Dalam hal ini PT.Batamfast Nongsapura Ferry Terminal, merupakan salah satu perusahaan Persero upah yang diterima tenaga kerja di kapal disamakan dengan gaji Pegawai Negeri. Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, dapat disimpulkan bahwa PT.batamfast nongsapura ferry terminal dalam memberikan hak upah berdasarkan tingkat jabatan atau golongan.

3. Jika dilihat dari segi hak waktu kerja Istirahat, dan hak cuti Dalam hal waktu kerja anak buah kapal maupun nahkoda bekerja 24 jam non stop dan tidak ada lembur. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan PT.Batamfast Nongsapura Ferry Terminal telah dapat melaksanakan ketentuan dalam Peraturan (Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan 6 dan Pasal 79 ayat (2) UU ketenagakerjaan). yang menyatakan bahwa waktu kerja, istirahat dan cuti,

4. Jika dilihat dari segi kesehatan dan keselamatan kerja. PT.Batamfast Nongsapura Ferry Terminal telah dapat melaksanakan dengan baik mengenai keselamatan kerja di kapal sesuai dengan ketentuan (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja dan Ordonansi Kapal 1935).

Pada Pasal 14 Ordonansi kapal mengatur agar pemerintah dapat menetapkan ketentuan yang diperlukan sehubungan dengan tempat tinggal anak buah kapal, cara-cara perawatan pelaut dan ketentuan keselamatan selama tinggal dan bekerja di kapal.

5. Jika dilihat dari segi tunjangan tunjangan lain, Tunjangan Tenaga kerja di kapal PT.Batamfast Nongsapura Ferry Terminal memberikan tunjangan kepada tenaga kerja di kapal seperti berikut:

1) Tunjangan Hari Raya (THR) Keagamaan, meliputi:

- a. Perusahaan memberikan tunjangan THR keagamaan kepada pekerja minimal 1 bulan paket gaji+IP terakhir.
 - b. Tunjangan THR dibayarkan selambatlambatnya 2 minggu sebelum hari raya
- 2) Tunjangan hari tua, yaitu untuk menjamin hari tua pekerja diberikan jaminan hari tua pada usia 56 tahun. Besarnya sebesar 2 kali gaji pokok terakhir.
 - 3) Tunjangan pengobatan untuk keluarga, yaitu tunjangan untuk satu istri dan 3 anak. Lebih dari 3 anak tidak ditanggung perusahaan.
 - 4) Tunjangan tiket gratis, fasilitas ini didasarkan pada golongan.

Fasilitas ini didasarkan pada golongan. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa PT.Batamfast Nongsapura Ferry Terminal telah memberikan tunjangan kepada tenaga kerja di kapal. Akan tetapi tunjangan yang diberikan tidak sama antara jabatan yang satu dengan yang lain.

B. Faktor dan Hambatan dalam Pelaksanaan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal pada PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal.

Mengenai budaya hukum Friedman menjelaskan Komponen ketiga dari sistem hukum, budaya hukum. Dengan ini dimaksudkan sikap

masyarakat terhadap hukum dan sistem hukum kepercayaan mereka, dengan kata lain, adalah eliminasi pemikiran sosial dan kekuatan sosial menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan (Soekanto, Soerjono, 1986).

Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif (Rudy Way, Op.cit, 2016).

Adapun faktor-faktor yang menjadi Problematika yang terjadi pada aspek budaya hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan awak kapal di kapal Indonesia adalah:

1. Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah peran serta masyarakat utamanya pelaut dalam penegakan aturan sesuai Undang-Undang yang berlaku. Untuk mewujudkan hal tersebut tentusaja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi Undang-

Undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut. Maka penulis menambahkan bahwa faktor pertama agar seseorang sadar dan yakin tentang sebuah norma hukum adalah dia paham tentang aturan norma tersebut. Masih rendahnya pemahaman pelaut tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjadi salah satu kendala implementasinya. Perlu dilaksanakan sosialisasi tentang Undang-undang pelayaran secara periodik sehingga pelaut lebih memahami tentang isi dan manfaat peraturan tersebut. Faktor kedua adalah kurangnya kepedulian dari pelaut yang sudah mempunyai

2. pemahaman tentang undang – undang pelayaran. Bila pelaut tersebut sadar dan yakin kepada peraturan yang ada maka dibuktikan dengan perilaku yang mencerminkan ketaatan dan kepatuhan terhadap hukum tersebut. Rendahnya kesadaran untuk melaporkan setiap pelanggaran terhadap peraturan adalah cermin dari ketidak patuhan terhadap hukum.¹Adanya Hambatan yang sering timbul dari pihak tenaga kerja adalah Kurangnya kesadaran hukum para tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK). Dalam hal ini ada beberapa

¹ Djoko Triyanto, Bekerja Di Kapal, (Bandung: Mandar Maju 2005), halaman 1

hambatan dan kurangnya kesadaran hukum yang sering dilakukan anak buah kapal di kapal, antara lain:²

1. Anak buah kapal (ABK) melanggar isi perjanjian kerja laut (khusus tenaga kerja non organik)
2. Anak buah kapal (ABK) sering melakukan pelanggaran-pelanggaran yang mengakibatkan terhambatnya proses berlayar, misalnya
 - a) Meninggalkan tugas atau kapal tanpa ijin nahkoda
 - b) Mangkir
 - c) Melakukan perbuatan asusila di atas kapal dan Melakukan perjudian atau berkelahi dengan sesama anak buah kapal
 - d) Serikat pekerja yang dikuasai oleh pihak perusahaan atau tenaga kerja di darat

Ada juga Hambatan yang timbul dari pihak pemerintah. Hal ini dapat dilihat dari sikap Pemerintah pusat yang pasif dalam merespon permasalahan yang terjadi di lingkungan khususnya masalah yang timbul antara perusahaan pelayaran dengan tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK). Pihak Pemerintah yang dimaksud adalah pemerintah pusat. Perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal mengalami hambatan

C. Upaya untuk mengatasi hambatan pelaksanaan perlindungan hukum bagi awak kapal pada PT. Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal.

1. Pihak tenaga kerja
Mempunyai tingkat kesadaran hukum yang tinggi. Kesadaran hukum yang diinginkan dalam sebuah hubungan kerja adalah sikap mental yang artinya kesadaran hukum bahwa sebuah peraturan yang dibuat baik di darat maupun di laut adalah mempunyai kekuatan hukum yang pasti, memiliki sanksi, dan wajib ditaati atau tidak boleh dilanggar oleh siapapun tanpa terkecuali. Dalam hal ini tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK) harus mengetahui dan memahami dengan jelas semua peraturan yang telah ditentukan atau dibuat.
2. Pihak Pemerintah Dalam hal cara mengatasi dari pihak Pemerintah (Jasa Priadi, 2016).

Merespon terhadap permasalahan ketenagakerjaan pihak pemerintah dalam hal ini menempati posisi dan peran sebagai pengayom bagi seluruh pihak dalam masyarakat dan pihak yang bersangkutan dalam proses berlayar. Usaha tersebut dilakukan sebagai tindakan represif yang berupa pemberian sanksi terhadap setiap pelanggaran ketenagakerjaan yang terjadi baik sanksi pidana maupun sanksi administratif berdasarkan (Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang

² Ibid. hlm 5

Ketenagakerjaan). Meningkatkan kinerja dinas Perhubungan laut. Dalam hal ini meningkatkan kinerja dinas perhubungan laut artinya lebih memaksimalkan penyuluhan tentang segala hal yang berkaitan dengan keselamatan dan kinerja para anak buah kapal (ABK).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian Dari uraian pembahasan yang telah dijabarkan diatas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal pada PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal, berdasarkan bentuk perlindungannya, dapat dilihat dari:
 - a. Segi perjanjian kerja laut, jika dilihat dari perlindungan hukum tenaga kerja di laut kaitannya dengan resiko bahaya di laut maka tidak mencerminkan kepastian hukum yang pasti. Karena, dalam perjanjian kerja laut hanya menyebutkan secara umum tidak secara detail.
 - b. Segi upah kerja, PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal belum sesuai PP No. 7 tahun 2000 tentang Keralautan karena untuk tenaga kerja non organik upah diberikan jauh lebih sedikit tidak sebanding dengan resiko bahaya di laut. Segi hak waktu kerja, istirahat, dan cuti. PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal telah dapat melaksanakan ketentuan dalam Pasal 79 ayat (2) (Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan). Dimana hak waktu kerja, istirahat, dan cuti diberikan sama. Karena, pada dasarnya sifat pekerjaannya 24 jam dan mendapat cuti wajib.
 - c. Segi kesehatan dan keselamatan kerja, PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal telah sesuai dengan ketentuan dari Undang-Undang No.1 Tahun 1970 tentang keselamatan kapal dan telah sesuai dengan ketentuan Peraturan Pelaksanaan tentang kecelakaan Pelaut
 - d. Segi tunjangan, dalam hal tunjangan tenaga kerja di kapal PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal telah memberikan tunjangan kepada tenaga kerjadi kapal dan dalam hal ganti rugi PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal Indonesia Semarang telah sesuai dengan ketentuan Peraturan Pelaksanaan tentang kecelakaan Pelaut
2. Hambatan-hambatan dalam pelaksanaan perlindungan hukum bagi awak kapal pada PT.Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal:
 - a. Pihak Tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal yaitu kurangnya kesadaran hukum para tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK), dan Serikat pekerja (SP) dikuasai oleh Perusahaan.
 - b. Pihak Pemerintah yaitu sikap pemerintah pusat yang pasif dalam merespon

permasalahan yang berkaitan dengan transportasi laut

SARAN

Berdasarkan Kesimpulan yang di kemukakan diatas maka penulis mempunyai saran sebagai bahan pertimbangan dalam menerapkan perlindungan hukum bagi awak kapal pada PT. Batamfast di Nongsapura Ferry terminal atas Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan dalam pelaksanaan perlindungan hukum bagi Awak Kapal pada PT Batamfast di Nongsapura Ferry Terminal yaitu Pihak pemerintah harus dapat merespon terhadap permasalahan yang terjadi antara pihak perusahaan dengan pekerja baik pekerja di kapal maupun pekerja di darat dan lebih memaksimalkan penyuluhan tentang segala hal yang berkaitan dengan keselamatan dan kinerja para anak buah kapal (ABK).

Sehingga tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK) akan mengetahui hak dan kewajiban masing-masing pihak baik dari pihak perusahaan maupun pihak tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK) dan tunduk pada aturan yang telah dibuat oleh Pemerintah. Memperkuat kembali peraturan perusahaan dalam penerapan keselamatan kerja yang dapat membantu dalam meminimalisir kecelakaan kerja sehingga, serta memperkuat Undang-Undang perlindungan hukum bagi anak kapal yang dapat melindungi pekerja kapal yang rawan akan kecelakaan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

Arief Alimuddin, Perjanjian Kerja Bersama Antara

Karyawan Dengan Perusahaan, Jurnal Al Risalah, Volume 12 Nopember 2012.

Ashofa, Burhan, 2001, Metode Penelitian Hukum, PT Adi Mahasatya, Jakarta.

Asyhadie, Zaeni, 2017, HUKUM KERJA Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Bambang Waluyo, Penelitian Hukum Dalam Praktek, Sinar Grafika, , Edisi II Jakarta, 2002

Declaration Project, Depertemen Ketenagakerjaan dan Transmigrasi Indonesia, Jakarta, 2003.

Dewan Kelautan Indonesia, *Geopolitical destiny-Indonesia Negara Maritim. Penyuluhan Kembali Rancangan-redesign. Peraturan Perundang-undangan di Bidang Pelayaran*, Dewan Kelautan Indonesia, Kementrian Kelautan dan Perikanan sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia 2012.

Djumadi, Hukum Perburuhan Perjanjian Kerja, PT. Grafindo, Jakarta, 2002.

Idrus, Muhammad, 2017, Metode Penelitian Ilmu-ilmu Sosial, (pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif), UII Press, Yogyakarta.

Lazuardi Saputra, Tanggung jawab Nahkoda Kapal Cepat Angkutan

- Penyeberangan Terhadap Kelaiklautan Kapal Dalam Keselamatan dan Keamanan pelayaran, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala, Volume 2, November 2013
- Lopa, DR Baharudin, Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan, Bandung: Alumni, 1982.
- Moeljanto, 2015, Asas-Asas Hukum Pidana, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 2004 Hukum dan Penelitian Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Nazir, Moh, 2003, Metode Penelitian, Ghalia Indonesia.,oliteknik Ilmu Pelayaran, Basic Safety Trainning, Jakarta.
- Ramli, Soehatman, 2010 Politeknik Ilmu Pelayaran, Advanced Fire Fighting, Seri manajemen K3, Sistem Manajemen Keselamatan
- Rusli, Hardijan, Hukum Ketenagakerjaan, Bogor: Ghalia Indonesia, 2011.
- Siswantoro Sumarso, 2014, Penegakan Hukum Psikotropika. PT Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Soedjono, Wiwoho, 1986Hukum Laut, Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia, Yogyakarta.,
- Soekanto, Soerjono, 1986, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta.
- Soemitro, Ronny Hanitijito, 1995, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Soepomo, Iman, 1981, Pengantar Hukum Perburuhan Djambatan, Jakarta.
- Subagyo P. Joko, S.H, 2010, Hukum laut, PT asdi mahasatya, Jakarta,
- Subagyo, P. Joko, S.H Hukum laut, PT asdi mahasatya, Jakarta, 2010
- Sucipto, Cecep Dani, 2014, Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Gosyen Publishing.
- Sumamur, 2013, Perlindungan Hukum Pekerja/Buruh atas Keselamatan Kerja dan Kesehatan Kerja, Jakarta.
- Surataman dan Philips, 2014, Metode Penelitian Hukum, Bandung.
- Suwarto, Buku Panduan Undang-Undang Ketenagakerjaan Indonesia, ILO/USA
- Wahyono S.K, 2015,Indonesia Negara Maritime, Teraju, Jakarta,

B. Undang-Undang

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang No 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja Lembaran Tambahan Negara Nomor. 2912
- Undang-Undang no 21 tahun 1992 tentang Pelayaran Lembaran Tambahan Negara Nomor 3493
- Undang-Undang Tentang Pelayaran No 17 Tahun 2008 Lembaran Tambahan Negara Nomor 3493

- Undang-Undang Nomor 13
Tahun 2003 Tentang
Ketenagakerjaan
- Undang-Undang Nomor 21
Tahun 2003 Tentang
Pengesahan ILO
Convention No. 81
Concerning Labour
Inspection in industry and
Commerse (Pengawasan
Ketenagakerjaan Dalam
Industri dan Perdagangan
)
- Undang-Undang Nomor 21
Tahun 2000 Tentang
Serikat Pekerja dan
Serikat Buruh
- Undang-Undang Nomor 24
Tahun 2011 Tentang
Badan Penyelenggaraan
Jaminan Sosial
- STCW, International Covention
an Training, Certification
and Watchkeeping for
Seafarers, London, 2001,
(amandamen STCW
1995)
- Undang-Undang No. 17 Tahun
2008 tentang Pelayaran;
- Undang-Undang No. 2 Tahun
1951 tentang Pernyataan
Berlakunya UU
Kecelakaan Tahun 1947
No. 33 Dari Republik
Indonesia Untuk Seluruh
Indonesia
- Undang-Undang No. 3 Tahun
1992 tentang Jaminan
Sosial Tenaga Kerja