

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Wilayah pelayaran kota Tanjungpinang memiliki peran strategis dalam sistem transportasi laut nasional, terutama dalam mendukung kelancaran arus barang dan mobilitas penumpang di perairan Kepulauan Riau. Pelayaran juga memegang peranan penting dalam menghubungkan berbagai pulau dan daerah, serta mendukung sektor pariwisata dan industri lainnya, seperti perikanan dan energi. Sebagai bagian dari Rencana Induk Pelabuhan Nasional yang ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 432 Tahun 2017, wilayah pelayaran Tanjungpinang terus mengalami pengembangan guna meningkatkan efisiensi layanan transportasi laut serta mendukung peran kota ini sebagai simpul konektivitas maritim di perairan Indonesia bagian barat. Hal tersebut dapat terealisasi jika perencanaan dan perancangan pelabuhan didukung oleh teknologi yang sesuai, serta operasional pelabuhan didukung oleh fasilitas dan infrastruktur yang memadai.<sup>1</sup>

Pelabuhan merupakan bagian penting dalam rantai transportasi laut yang berperan sebagai titik temu (*interface*) antara dua moda atau lebih moda transportasi serta menjadi tempat berinteraksinya berbagai kepentingan yang saling berhubungan. Dalam aktivitas kepelabuhanan, terdapat kegiatan lalulintas kapal yang datang dan pergi, perjalanan luar negeri maupun dalam negeri, yang

---

<sup>1</sup> Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, (Bandung: Ganeca Exact, 1985): Hlm. 1-20.

melakukan kegiatan perdagangan dengan mengangkut berbagai komoditas.<sup>2</sup> Secara umum, fungsi pelabuhan laut mencakup tempat sandarnya kapal, lokasi tambat bagi kapal domestik maupun internasional, serta sebagai sarana untuk proses naik turunnya penumpang.<sup>3</sup> Selain itu pelabuhan juga berfungsi sebagai *link*, *gateway*, dan *industry entity*.<sup>4</sup> Pelabuhan memberikan layanan yang mencakup dua aspek utama, yaitu pelayanan terhadap kapal serta pelayanan terhadap muatan yang meliputi barang dan penumpang.<sup>5</sup> Kapal sebagai alat transportasi laut memiliki peran yang sangat vital dalam menjamin kelancaran arus transportasi maritim.

Kelancaran operasional kapal sangat bergantung pada kinerja awak kapal yang bertugas. Meskipun keterampilan dan profesionalisme merupakan faktor penting, keberhasilan dalam pengoperasian kapal tidak dapat dicapai tanpa dukungan kemampuan teknis dan kompetensi yang tinggi dari awak kapal itu sendiri.<sup>6</sup> Dalam Pasal 1 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi “Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”.<sup>7</sup>

Tanggung jawab awak kapal mencakup kegiatan pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan terhadap kapal beserta muatannya. Struktur awak

---

<sup>2</sup> Sapto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, (Jakarta: Simplex 1991): Hlm. 59.

<sup>3</sup> H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta, Radja Grafindo Persada 1993): Hlm. 91.

<sup>4</sup> Laode M. Kamaludin, *Pembangunan Ekonomi Maritim*, (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama 2003): Hlm. 49-55.

<sup>5</sup> Elfrida Gultom, “Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis”, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum* (2017): Hlm. 420.

<sup>6</sup> Eva Yuliana, Anak Agung Istri Sri Wahyuni, Frenky Imanto, “Analisis Kedisiplinan Abk Dalam Penggunaan Alat Keselamatan Kerja Untuk Mencegah Kecelakaan Kerja Di Kapal MT. SP6BSI” (2019): Hlm. 94.

<sup>7</sup> Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

kapal terbagi ke dalam beberapa bagian dengan tugas dan wewenang yang berbeda-beda, di mana setiap personel memiliki kewajiban untuk melapor serta bertanggung jawab kepada pejabat kapal sesuai dengan departemen masing-masing. Mualim satu merupakan pemimpin tertinggi di departemen Dek dan memiliki tanggung jawab langsung kepada nahkoda<sup>8</sup>. Namun demikian, masih banyak anggota awak kapal yang belum memahami secara jelas tugas dan fungsinya masing-masing. Keselamatan pelayaran serta kelancaran lalu lintas kapal di laut menuntut keberadaan awak kapal yang memiliki kompetensi, keahlian, dan keterampilan yang memadai. Setiap kapal yang akan beroperasi wajib diawaki oleh personel dalam jumlah yang cukup dan memiliki kualifikasi sesuai dengan jabatan masing-masing. Penempatan awak kapal ini harus disesuaikan dengan ukuran kapal, konfigurasi tata ruang kapal, serta wilayah pelayarannya.

Mengingat bahwa tugas sebagai ABK memiliki karakteristik khusus, seperti harus meninggalkan keluarga untuk waktu yang cukup lama dan menangani kerusakan kapal secara mandiri tanpa batasan waktu atau jam kerja. Maka dari itu hal ini perlu diperhatikan, mengingat anak buah kapal juga bertanggung jawab atas kelancaran operasional kapal, baik dalam hal pengoperasian mesin, navigasi, hingga keamanan penumpang dan barang. Anak buah kapal bekerja di lingkungan yang penuh tantangan, seperti cuaca ekstrim, laut yang bergelombang, serta kelelahan akibat jadwal kerja yang padat dan durasi pelayaran yang panjang. Potensi risiko keselamatan kerja yang dihadapi anak buah kapal sangat besar,

---

<sup>8</sup> Pantjdjatmika Rahmadarta, "Kewajiban Perwira Navigasi Kapal Dalam Membantu Nahkoda Kapal Saat Berlayar Untuk Menjamin Terciptanya Keselamatan Transportasi Laut," *Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi*, (2025): Hlm. 44.

termasuk kecelakaan laut, cedera akibat peralatan kapal yang berbahaya, serta paparan terhadap kondisi fisik dan mental yang berat.

Jenis-jenis kecelakaan yang umum terjadi meliputi kapal tenggelam, terbakar, bertabrakan, dan kandas. Jika ditinjau dari penyebabnya, kecelakaan tersebut umumnya dipicu oleh tiga faktor utama yaitu kecerobohan manusia (*human error*), kondisi alam, dan faktor teknis. Kecelakaan akibat *human error* dapat berupa kelalaian dalam pengoperasian kapal, ketidakmampuan awak kapal dalam menangani permasalahan di atas kapal, hingga kesalahan dalam perhitungan muatan yang berlebihan. Sementara itu, faktor alam seperti cuaca yang buruk kerap dianggap sebagai penyebab dominan dalam berbagai insiden pelayaran. Adapun faktor teknis mencakup kurangnya pemeliharaan terhadap kapal, yang dapat menyebabkan kerusakan pada mesin maupun komponen penting lainnya, sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.<sup>9</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, setiap wilayah pelayaran harus dikelola dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, serta kelangsungan lingkungan maritim. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan khusus mengenai perlindungan kerja. Berdasarkan hal-hal tersebut, pemerintah menetapkan sebuah peraturan yang secara menyeluruh mengatur aspek-aspek terkait pendidikan, pelatihan, sertifikasi, kewenangan, serta hak dan kewajiban para pelaut.<sup>10</sup> Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang

---

<sup>9</sup> Dwi Haryanto, Diah Purwitasari, "Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran Di Alur Pelayaran Barat Surabaya Tahun 2013 - 2017," *Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya*, (2018): Hlm. 1-12.

<sup>10</sup> Pemerintah Indonesia, "Peraturan Pemerintah Nomor 07 Tahun 2000 Tentang Kepelautan," *Pemerintah Indonesia* (2000).

Kepelautan menjadi dasar hukum penyelenggaraan aktivitas kepelautan di Indonesia. Peraturan ini mencakup berbagai aspek yang berkaitan dengan operasional kapal dan perlindungan terhadap pekerja, termasuk anak buah kapal.

Peraturan ini bertujuan untuk menjamin pelaksanaan kepelautan yang aman, efisien, serta ramah lingkungan, sekaligus melindungi setiap pihak yang terlibat dalam pelaksanaan sektor kepelautan. Salah satu elemen kunci yang diatur adalah keselamatan kerja. Pemilik kapal diwajibkan menyediakan fasilitas keselamatan yang memadai bagi ABK, seperti alat pelindung diri, pelatihan keselamatan, dan prosedur tanggap darurat. Selain itu, Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan mengatur ketentuan mengenai tenaga kerja pelayaran, termasuk anak buah kapal, yang beroperasi di wilayah pelayaran masing-masing daerah dalam hal ini wilayah pelayaran kota Tanjungpinang. Sehingga untuk menjamin ketentuan-ketentuan tersebut dapat diimplementasikan secara efektif serta menjamin adanya kepastian hukum serta mendorong terciptanya hubungan kerja yang adil, aman, dan profesional dalam industri maritim maka dibuatlah sebuah perjanjian kerja laut.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Pasal 1 Angka 5<sup>11</sup> “Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan”. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) juga terdapat pembahasan mengenai Perjanjian Kerja Laut pada Pasal 395 “Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal di

---

<sup>11</sup> Pasal 1 Angka 5 Peraturan Pemerintah Nomo 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

satu pihak dan seorang buruh di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai nahkoda atau anak kapal”.<sup>12</sup>

Perjanjian kerja laut antara ABK dan perusahaan, yang harus mencakup hak dan kewajiban antarpihak yang berkaitan sebagaimana telah diatur berdasarkan Pasal 18 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.<sup>13</sup> Dalam perjanjian kerja laut, diatur ketentuan terkait kompensasi, waktu kerja, fasilitas kerja, serta jaminan sosial bagi anak buah kapal. Semua perjanjian yang dibuat wajib memenuhi standar keselamatan kerja sebagaimana diatur dalam peraturan yang berlaku. Hal ini bertujuan memastikan bahwa anak buah kapal bekerja dalam lingkungan yang aman, terlindungi, dan sesuai dengan norma kepelautan internasional maupun nasional.

Berdasarkan Pasal 18 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan bahwa “Perjanjian Kerja Laut harus diketahui oleh pejabat Pemerintahan yang ditunjuk oleh Menteri”<sup>14</sup> dalam hal ini adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tanjungpinang. Instansi yang dipimpin oleh Kepala Syahbandar. Kepala Syahbandar ditunjuk oleh Menteri dan memiliki otoritas tertinggi dalam menjalankan tugas serta mengawasi pelaksanaan peraturan perundang-undangan, dengan tujuan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Tugas dan kewenangan tersebut diatur dalam Pasal 1 angka 56 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

---

<sup>12</sup> Pasal 395 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

<sup>13</sup> Pasal 18 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

<sup>14</sup> Pasal 18 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Pelayaran,<sup>15</sup> serta diperjelas melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.<sup>16</sup>

Peran syahbandar dalam pemberian izin berlayar dan surat kelaiklautan kapal sangat penting sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Beberapa insiden kecelakaan laut disebabkan oleh kesalahan seorang syahbandar yang memberikan izin kepada kapal yang seharusnya tidak layak berlayar. Hal ini sering terjadi di Indonesia dan peran syahbandar adalah untuk memastikan keselamatan pelayaran di perairan Indonesia dengan memberikan izin serta surat kelaiklautan yang tepat.<sup>17</sup>

Sebagai langkah untuk menjamin keamanan serta keselamatan kegiatan pelayaran, Menteri sebagai pembantu Presiden memiliki kewenangan untuk mengangkat syahbandar yang memiliki kompetensi sesuai standar dalam aspek keselamatan pelayaran dan administrasi kesyahbandaran. Syahbandar memiliki tanggung jawab dalam menyelenggarakan keselamatan dan keamanan pelayaran, yang mencakup pelaksanaan operasional, pengawasan aktivitas, serta penegakan hukum di bidang angkutan perairan, kegiatan kepelabuhanan, dan pelestarian lingkungan laut di wilayah pelabuhan. Selain itu, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) juga berperan dalam mendukung kegiatan pencarian

---

<sup>15</sup> Pasal 1 Angka 56 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

<sup>16</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

<sup>17</sup> Tenda Bisama Bayu, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia," *Lex Et Societatis* III, no, 3 (2015): Hlm. 26.

dan penyelamatan di pelabuhan maupun di wilayah pelayaran, sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam peraturan perundang-undangan.

Bahwa berdasarkan Pasal 208 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tugas Syahbandar adalah<sup>18</sup>:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan dan ketertiban di pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun;
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. Mengawasi ketertiban dan embarkasi dan debarkasi penumpang;
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan dan fasilitas pelabuhan;
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan;
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Terdapat divisi pada Kantor Syahbandar, disebut divisi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP). Berdasarkan Peraturan Menteri

---

<sup>18</sup> Pasal 208 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Perhubungan No. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah dan ditambah dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 135 Tahun 2015 Pasal 27 ayat (3)<sup>19</sup> dijelaskan bahwa:

Seksi KBPP, memiliki tugas utama dalam melakukan pemeriksaan atas pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, menyiapkan dokumen untuk penerbitan administrasi kepelautan seperti perjanjian kerja laut dan sertifikasi awak kapal, serta memberikan perlindungan terhadap awak kapal. Selain itu, seksi ini juga bertanggung jawab atas pengawasan terhadap ketertiban di pelabuhan, termasuk pergerakan kapal (*shifting*), kegiatan pemanduan dan penundaan kapal di wilayah perairan pelabuhan, serta pengaturan lalu lintas kapal yang keluar masuk pelabuhan. Tugas lainnya mencakup pengawasan terhadap kapal asing melalui *port state control* dan *flag state control*, verifikasi persyaratan kelaiklautan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Dalam kegiatan operasional pelabuhan, seksi ini turut bertugas dalam menjaga, mengamankan, dan mengatur ketertiban proses naik-turun penumpang (embarkasi dan debarkasi), serta melakukan pengawasan terhadap aktivitas bongkar muat barang khusus dan berbahaya, pengisian bahan bakar, serta pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3).

Seksi KBPP juga mempunya tugas untuk pemantauan terhadap pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan, termasuk pelaksanaan kegiatan

---

<sup>19</sup> Pasal 27 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

pengerukan dan reklamasi. Seksi KBPP, juga bertugas melakukan patroli di perairan pelabuhan serta mengawasi keselamatan kapal yang masuk, keluar, sandar, maupun berlabuh di area pelabuhan. Tugas lainnya mencakup penyusunan bahan untuk keperluan koordinasi serta pemberian dukungan dalam pelaksanaan operasi pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*), penanggulangan pencemaran laut, serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di area perairan pelabuhan. KBPP juga mengawasi kegiatan alih muat, operasi salvage, dan pekerjaan bawah air. Dalam aspek keamanan, seksi ini bertanggung jawab terhadap pemeriksaan dan verifikasi implementasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang mengacu pada ketentuan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. Selain itu, KBPP juga menyusun bahan pemeriksaan pendahuluan dalam kasus kecelakaan kapal, serta melaksanakan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Berbagai ketentuan mengenai kesejahteraan awak kapal telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa banyak anak buah kapal yang belum sepenuhnya menikmati hak-hak tersebut. Banyak anak buah kapal yang masih kurang memahami isi dan makna dari Perjanjian Kerja Laut yang mereka tandatangani, sehingga dokumen tersebut seringkali hanya dianggap sebagai formalitas atau simbolis semata demi bisa segera bekerja di atas kapal.

Ketidaktahuan ini menyebabkan para anak buah kapal tidak menyadari hak dan kewajiban mereka secara menyeluruh, termasuk perlindungan hukum dan

jaminan yang seharusnya mereka terima. Akibatnya, ketika terjadi permasalahan seperti upah kerja, kecelakaan kerja, sakit, atau perlakuan tidak adil selama pelayaran, banyak anak buah kapal yang tidak mampu menuntut hak-haknya sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku karena sejak awal mereka tidak memahami isi perjanjian yang telah disepakati. Salah satunya adalah kecelakaan kapal sebut saja BS tahun 2022 di wilayah pelayaran kota Tanjungpinang, dimana dalam hal ini anak buah kapal tidak dapat mengkalim asuransi dan perusahaan tidak memberikan ganti rugi dikarenakan anak buah kapal tidak menyimpan atau tidak dapat membuktikan keberadaan perjanjian kerja laut yang telah disepakatinya dengan perusahaan.<sup>20</sup> Awak kapal masih menghadapi masalah seperti upah yang tidak layak<sup>21</sup>, jam kerja<sup>22</sup> yang melebihi batas ketentuan. Sebagaimana tercantum dalam Pasal 24 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, disebutkan bahwa “Atas permintaan pengusaha angkutan di perairan, awak kapal yang memperoleh hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya”<sup>23</sup>. Namun, dalam praktiknya, ketentuan ini kerap menimbulkan persoalan akibat kurangnya kejelasan mengenai besaran upah pengganti yang seharusnya diterima oleh anak buah kapal.

Tidak adanya standar atau pedoman termasuk perjanjian kerja laut yang seharusnya secara teknis mengatur secara rinci mengenai perhitungan dan mekanisme pembayaran imbalan tersebut menyebabkan banyak awak kapal tidak

---

<sup>20</sup> Hasil wawancara dengan Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang. Pada tanggal 15 Juni 2025.

<sup>21</sup> Pasal 22 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

<sup>22</sup> Pasal 21 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

<sup>23</sup> Pasal 24 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

mendapatkan kompensasi yang layak. Hal ini membuka celah bagi perusahaan untuk mengabaikan hak-hak pelaut, sehingga menimbulkan ketimpangan dan potensi konflik antarav pekerja dan pemberi kerja di sektor pelayaran. Pengaturan mengenai asuransi atau jaminan sosial bagi anak buah kapal hingga kini masih terkesan kurang diperhatikan dan belum memberikan perlindungan yang menyeluruh. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, ketentuan yang diatur lebih menitikberatkan pada kewajiban perusahaan untuk memberikan ganti rugi apabila awak kapal mengalami sakit, kecelakaan, atau cacat selama menjalankan tugas pelayaran<sup>24</sup>. Namun, peraturan tersebut belum secara eksplisit mewajibkan perusahaan untuk mendaftarkan awak kapal dalam program jaminan sosial atau asuransi ketenagakerjaan sebagaimana yang berlaku bagi pekerja sektor lainnya. Ketidakhadiran pengaturan yang jelas dan rinci mengenai sistem jaminan sosial ini mengakibatkan banyak anak buah kapal tidak memiliki perlindungan berkelanjutan di luar masa tugasnya, baik terhadap risiko kesehatan yang ditimbulkan dari kegiatan selama berlayar, kecelakaan kerja, maupun hari tua, sehingga menimbulkan ketidakpastian dan kerentanan dalam kehidupan mereka.

Kurangnya pengawasan serta lemahnya penegakan hukum terhadap pemenuhan perjanjian kerja laut turut memperparah kondisi ini. Situasi tersebut mencerminkan kesenjangan antara regulasi dan implementasi, sehingga upaya nyata dari berbagai pihak, termasuk instansi terkait dan pemilik kapal, sangat diperlukan untuk menjamin kesejahteraan anak buah kapal secara menyeluruh.

---

<sup>24</sup> Pasal 30 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Kesejahteraan anak buah kapal di wilayah pelayaran kota Tanjungpinang masih menjadi tantangan tersendiri dalam sektor pelayaran. Ketidaksiesuaian antara praktik di lapangan dan ketentuan dalam aturan yang berlaku menunjukkan perlunya peningkatan pengawasan, penegakan hukum, serta kolaborasi antara, instansi pelayaran, perusahaan/pemilik kapal untuk memastikan hak-hak anak buah kapal terpenuhi secara adil dan menyeluruh serta memastikan anak buah kapal memahami betapa pentingnya Perjanjian Kerja Laut sebagai landasan hukum selama mereka bekerja, sehingga hak-hak mereka dapat dipenuhi secara adil, layak, dan menyeluruh.

Oleh karena itu, diperlukan analisis lebih lanjut terkait ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Kerja Laut khususnya mengenai Pemenuhan Hak-hak dan Kewajiban antara Anak Buah Kapal dan Perusahaan/Pemilik Kapal di Wilayah Pelayaran Kota Tanjungpinang. Penelitian ini penting untuk mengevaluasi sejauh mana ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Kerja Laut dapat memberikan manfaat nyata bagi pihak-pihak dalam perjanjian tersebut khususnya bagi Anak Buah Kapal.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan belakang yang telah di uraikan, terdapat permasalahan yang memerlukan kajian dan analisis lebih dalam. Adapun pokok permasalahan tersebut adalah: Bagaimana Analisis Perjanjian Kerja Laut dalam Pemenuhan Ketentuan Hak dan Kewajiban Anak Buah Kapal terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Di Wilayah Pelayaran Kota Tanjungpinang?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini yang telah disesuaikan berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah adalah untuk mengetahui, mengkaji, serta menganalisis Perjanjian Kerja Laut dalam Pemenuhan Ketentuan Hak dan Kewajiban Anak Buah Kapal terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan di Wilayah Pelayaran Kota Tanjungpinang.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

#### **1.4.1 Manfaat Teoretis**

Secara teoretis, penelitian ini diharapkan bisa berguna dalam memberikan sumbangan pemikiran atau memperkaya pengetahuan<sup>25</sup> dalam ilmu Hukum Perdata. Khususnya bagi mahasiswa, penelitian ini bermanfaat bagi mahasiswa sebagai tambahan wawasan akademik terkait hukum perjanjian kerja laut anak buah kapal, menjadi referensi untuk penelitian sejenis, serta melatih keterampilan analisis hukum terhadap praktik di sektor maritim. Penelitian ini juga dapat membekali mahasiswa dengan pengetahuan praktis yang berguna di dunia kerja, khususnya bidang hukum perkapalan, serta meningkatkan kesadaran akan pentingnya perlindungan hak-hak dan kewajiban bagi anak buah kapal melalui perjanjian kerja.

---

<sup>25</sup> Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2010).

### 1.4.2 Manfaat Praktis

Terdapat beberapa manfaat praktis dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

a. Bagi Pemerintah

Penelitian ini dapat memberikan rekomendasi yang berguna bagi pemerintah, khususnya instansi terkait di bidang kelautan, untuk mengevaluasi dan meningkatkan regulasi serta pengawasan terhadap perjanjian kerja laut bagi anak buah kapal di wilayah pelayaran Kota Tanjungpinang.

b. Bagi Pengusaha dan Pemilik Kapal

Hasil penelitian ini dapat menjadi panduan bagi pengusaha dan pemilik kapal dalam menyusun dan menerapkan perjanjian kerja laut yang sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000, sehingga dapat mencegah potensi konflik ketenagakerjaan dan meningkatkan kesejahteraan pekerja.

c. Bagi Anak Buah Kapal

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih baik kepada anak buah kapal mengenai hak dan kewajiban mereka dalam perjanjian kerja laut, serta meningkatkan kesadaran akan pentingnya kepatuhan terhadap regulasi yang melindungi hak-hak mereka.