

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Negara kita ini adalah negara kepulauan, dan Indonesia akan segera melaporkan ke badan Perserikatan Bangsa-Bangsa terkait jumlah pulau yang dimilikinya. Pengadministrasian pulau-pulau di Indonesia penting dilakukan agar tak terjadi lagi kasus hilangnya empat pulau dari penguasaan Indonesia. Pemerintah mencatat jumlah pulau di Indonesia hingga 2021 menjadi 17.508.¹ Penambahan pulau tersebut nantinya akan didaftarkan dalam pertemuan *United Nation Group of Expert on Geographical Names (UNGEGN)* tahun 2022. Jumlah ini bertambah 229 pulau dari data tercatat pada 2020 sebanyak 16.771 pulau. Mengutip Antara, berikut 5 provinsi dengan jumlah pulau terbanyak: 1. Papua Barat 4.514, 2. Kepulauan Riau 2.025, 3. Sulawesi Tengah 1.572, 4. Maluku 1.337, 5. Maluku Utara 837. Ini berarti ada penambahan 229 pulau jika dibandingkan dengan data yang tercatat pada Gazeter Republik Indonesia pada 2020, yaitu 16.771 pulau.

Hal ini merupakan suatu anugerah dan tantangan terutama dalam penyediaan transportasi laut. Perkembangan jasa transportasi laut nasional sampai saat ini mengalami pasang dan surut seiring dengan pengaruh yang diakibatkan oleh perubahan kebijakan oleh pemerintah dan juga dari pemangku kepentingan dalam penyediaan transportasi laut. Banyak ditemui kapal-kapal berbendera asing berlalu lalang di perairan Indonesia. Mereka mengambil bagian dalam pengangkutan komoditas antar pulau yang mestinya menjadi porsi perusahaan-perusahaan pelayaran nasional.

¹ <http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia>

Namun, sejak diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 pasal 56 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional kondisinya mulai berbalik. Dalam rangka mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, dengan ini menginstruksikan untuk menerapkan *Asas Cabotage*² secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian mengkoordinasi pelaksanaan Instruksi Presiden ini dan melaporkan secara berkala kepada Presiden. Kebijakan tentang asas cabotage tersebut mencakup 6 (enam) bidang yang meliputi bidang perdagangan, bidang keuangan, bidang perhubungan, bidang perindustrian, bidang energi dan sumber daya mineral dan bidang pendidikan dan latihan. Pelaksanaan kebijakan tersebut di bidang perhubungan berhasil mendorong industri pelayaran Nasional berkembang dengan pesat ditunjukkan dengan hasil pendataan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA (Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia) tentang jumlah kapal Indonesia dengan hasil sebagai berikut: Posisi 31 Desember 2019 total armada sebanyak 32.587 kapal (45 juta GT), bila dibandingkan dengan bulan Mei 2005 yang total armadanya sebanyak 6.041 unit kapal (5,67 juta GT) maka terjadi peningkatan jumlah armada sebanyak 26.546 kapal. Pada tahun 2005 ada 6.400 kapal Indonesia yang mengangkut komoditas perdagangan dalam negeri, dan di tahun 2012 terdapat 11.495 kapal sehingga ada peningkatan signifikan sebesar 90 % dilihat dari segi jumlah kapal.

2. *Indonesia Maritime Blog Informations, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, tahun 2005.*

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. Sebagai konsekuensi logis dari hal tersebut adalah peningkatan kebutuhan awak kapal (pelaut) di dalam negeri, dan sesuai Inpres *Nomor 5 Tahun 2005* tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran maka kapal berbendera Indonesia harus diawaki oleh pelaut Indonesia. Namun demikian yang terjadi saat ini seperti yang dijelaskan oleh INSA bahwa kapal-kapal Indonesia sangat kekurangan awak kapal. Kekurangan awak kapal tersebut dikarenakan pelaut Indonesia lebih menyukai untuk bekerja di kapal asing daripada di kapal-kapal Indonesia. “Sebagian besar lulusan pelaut di tingkat perwira maupun Anak Buah Kapal lebih senang bekerja di kapal asing ketimbang di kapal berbendera Merah Putih milik perusahaan pelayaran nasional, masalah gaji dan tunjangan menjadi penyebab utamanya”.

Kesenjangan kesejahteraan yang sangat besar adalah merupakan penyebab utama dari pelaut Indonesia lebih memilih bekerja di kapal-kapal asing. Dengan bekerja di kapal-kapal asing para pelaut Indonesia akan mendapatkan gaji yang lebih besar daripada bekerja di Kapal Indonesia, di samping itu dari segi tunjangan juga lebih menjanjikan untuk bekerja di kapal-kapal asing daripada di kapal Indonesia. Hal tersebut tentu saja menjadi permasalahan nasional, di satu sisi kita mengharapkan peningkatan pelayanan pelayaran domestik yang diselenggarakan oleh armada swasta nasional yang tentu saja diikuti dengan meningkat pesatnya jumlah kapal berbendera Indonesia. Meningkatnya jumlah kapal Indonesia tersebut tentu saja harus diikuti dengan peningkatan jumlah awak kapal yang cukup signifikan, dalam kenyataannya seperti dijelaskan dalam penjelasan sebelumnya bahwa pelaut Indonesia lebih tertarik

untuk bekerja di Kapal bendera asing. Saat ini untuk mengatasi kekurangan awak kapal di atas kapal berbendera Indonesia terutama kekurangan jumlah perwira kapal dan nakhoda kapal maka dilakukan sesuatu yang melanggar peraturan dari sisi keselamatan kapal yaitu fenomena Nakhoda Terbang. Pelanggaran lain yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran Nasional sebagai dampak dari kurangnya jumlah Sumber Daya Manusia awak kapal adalah dengan memberikan tugas dan tanggung jawab kepada seseorang tidak sesuai dengan kompetensi ijazah yang dimiliki. Pemegang ijazah sesuai kualifikasi yang disyaratkan tidak ada yang bersedia untuk bekerja di kapal tersebut, sehingga terpaksa Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memberikan dispensasi dengan mengizinkan kompetensi ijazah yang lebih rendah mengawaki kapal tersebut sehingga pelayaran dapat dilaksanakan. Terpaksa dispensasi diberikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut karena jika terjadi kekurangan armada kapal terutama yang menyangkut kebutuhan pengangkutan.

Kekurangan armada kapal pengangkut terjadi karena kalau pemerintah tetap berpegang pada aturan yang berlaku mengenai persyaratan pengawakan kapal, maka banyak kapal tidak dapat mendapatkan ijin berlayar dari Administrator pelabuhan sebagai kepanjangan tangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. “Kebijaksanaan Publik adalah *whatever governments choose to do or not to do*”. Pendapat tersebut sesuai dengan kondisi dan situasi yang terjadi sehubungan dengan kebijaksanaan pemerintah dalam mengatasi permasalahan kebutuhan transportasi laut yang terkendala pada saat ini sehubungan dengan keterbatasan jumlah awak kapal. Namun demikian hal tersebut juga tidak dapat menyelesaikan permasalahan sampai tuntas, tetapi akan timbul masalah baru. Pekerja di industri pelayaran termasuk crew kapal harbour tug, membutuhkan perlindungan terhadap hak-hak pekerja dalam Perjanjian Kerja Laut.

Perjanjian Kerja laut adalah perangkat otentik yang dibuat oleh para pihak di hadapan pejabat yang berwenang, dalam hal ini Syahbandar, dimana pelabuhan-pelabuhan Indonesia berada. Dalam perjanjian kerja laut tersebut, para pihak mengikatkan diri satu sama lain, dimana satu pihak sebagai buruh / pelaut sedangkan pihak yang lainnya adalah pengusaha/ pemilik kapal. Hubungan kerja menunjukkan kedudukan kedua belah pihak yang pada dasarnya menggambarkan hak dan kewajiban buruh terhadap majikan serta hak dan kewajiban majikan terhadap buruh. Dengan memperhatikan rumusan tersebut, maka perjanjian kerja merupakan perjanjian yang bersifat perorangan.³ Batasan pengertian tentang perjanjian kerja ini juga berlaku untuk perjanjian kerja laut, hanya lapangan pekerjaan yang dilakukan oleh buruh adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pelayaran di laut. Pada perjanjian kerja laut juga dijumpai istilah adanya majikan dan buruh.

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang dimaksud dengan majikan pada perjanjian kerja laut adalah pengusaha kapal (*Reeder*) seperti yang ditentukan dalam Pasal 320, yaitu pengusaha kapal adalah orang yang mempergunakan kapal untuk pelayaran di laut dan untuk itu dilakukannya sendiri atau menyuruh melakukannya oleh seorang nakhoda yang bekerja padanya. Dalam pasal tersebut juga ditafsirkan bahwa pengusaha kapal tersebut dapat menjalankan kapalnya sendiri atau menyuruh menjalankannya kepada seorang nakhoda yang bekerja padanya.

Pada saat ini, pengusaha kapal menjalankan kapalnya sendiri sudah tidak mungkin lagi, karena UU No.17 tahun 2008, Pasal 28 ayat 1, menentukan pengusaha kapal itu harus berbentuk suatu badan hukum. Partisipasi pelaut dalam pelaksanaan

3. Wiwoho Soedjono, *Hukum Perjanjian Kerja Laut*, Jakarta :Bina Aksara,1987, hlm 2; lihat juga HMN Purwosutjipto, *Pengertian Hukum Dagang Indonesia 5, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Jakarta :Djambatan,2000, hlm.146-14.

pengusaha kapal di sisi yang lain. Ada contoh kasus: Perselisihan kepentingan yang terjadi di PT. Waruna Nusa Sentana Group Jakarta., dimana pelaut merasa hak-haknya dirugikan, sementara dari sisi pengusaha memberikan alasan yang dapat diterima pembangunan tidak sedikit, terutama di era kebebasan dan keterbukaan ini. Pengabaian terhadap faktor ini telah menyebabkan terjadinya penyimpangan yang cukup besar, terutama jika terjadi perselisihan kepentingan antara pelaut di satu sisi melawan karena telah memenuhi ketentuan yang berlaku. Hubungan Industrial Pancasila yang menghendaki pengusaha memiliki sikap memanusiaikan manusia, sikap hidup sosial, gotong royong, saling menghargai, tenggang rasa, keterbukaan dan pengendalian diri, belum tercermin dalam Perjanjian Kerja Laut. Di dalam Perjanjian Kerja Laut, ternyata lebih banyak kewajiban awak kapal daripada hak-haknya, karena itu perlu landasan hukum untuk memberlakukan Perjanjian Kerja Laut tersebut. Jika kita lihat isi dari perjanjian kerja laut tersebut, sebagai akibat pembakuan syarat-syarat perjanjian yang dibuat oleh pengusaha atau perwujudan dari asas kebebasan berkontrak Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Hubungan Industrial Pancasila selama ini memandang hubungan pengusaha dan pekerja sebagai mitra kerja sejajar. Sedangkan jika kita melihat Pasal 395 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Pasal 1601 (a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, mempunyai sifat Subordina: “Yang dinamakan perjanjian kerja laut adalah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal di satu pihak dan seorang di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk bertindak di bawah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai nakhoda atau anak kapal.”

Ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Pasal 395 sebenarnya masih kurang lengkap dalam mengakomodasi pemenuhan kebutuhan akan perikatan dalam perjanjian kapal. Karena harus pula memenuhi ketentuan yang terdapat dalam Pasal 399 dan Pasal

400 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Dalam Pasal 399 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga menyebutkan bahwa perjanjian kerja antara pengusaha dengan seorang buruh, yang bertindak sebagai nakhoda atau perwira kapal, harus dibuat secara tertulis serta biaya-biaya yang timbul harus menjadi tanggungan pengusaha. Dan Pasal 400 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa perjanjian kerja antara pengusaha dan buruh yang akan bekerja sebagai kelasi, harus dibuat secara tertulis dan dibuat di hadapan pejabat yang diangkat oleh negara. Sebelumnya kepada calon kelasi tersebut ditanyakan apakah calon kelasi tersebut menyetujui perjanjian tersebut, pejabat tersebut harus pula dengan jelas menerangkan kepada calon kelasi tentang isi dari perjanjian kerja laut tersebut dan harus dapat diketahui apakah calon kelasi tersebut menyetujui dan mengerti tentang isi dari perjanjian dimaksud. Segera setelah kedua belah pihak menyetujui dan mengerti isinya, maka perjanjian tersebut ditandatangani oleh kedua belah pihak serta dibubuhkan cap atau stempel perusahaan milik pengusaha, dan pejabat, dalam hal ini Syahbandar atau pejabat Administratur Pelabuhan tersebut membubuhkan tanda tangannya.

Namun ternyata, dalam kenyataannya banyak pelaut yang tidak mempunyai atau membuat Perjanjian Kerja Laut ketika mereka hendak berlayar. Apabila tidak ada perselisihan kepentingan, maka ketiadaan akte perjanjian kerja laut tersebut tidak menjadi masalah. Namun lain halnya jika terjadi perselisihan, maka awak kapal tidak mempunyai bukti otentik telah terjadi hubungan kerja, sebab satu-satunya bukti adalah adanya akte Perjanjian Kerja Laut tersebut. Sebagai akibatnya, awak kapal tidak mempunyai hak untuk menuntut upah, hanya mendapatkan ganti rugi atas pekerjaan yang telah dilakukannya (Pasal 402 ayat (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Dengan demikian, sangatlah penting untuk membentuk ketentuan hukum dalam hal

pengaturan hak dan kewajiban para pelaut Indonesia dengan memperhatikan juga bagaimana penerimaan dan pelaksanaannya di tengah-tengah masyarakat.

Dasar hukum dibuatnya perjanjian kerja laut (*Zee-Arbeid Sovereien Komst*) pada prinsipnya mengacu pada Buku II Bab 4 tentang Perjanjian Kerja Laut, khususnya Bagian Pertama tentang Perjanjian Kerja Laut Pada Umumnya. Ketentuan Perjanjian Kerja Laut dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut juga mengatur hal-hal bersifat khusus, misalnya: isi (substansi) Perjanjian Kerja Laut yang lebih luas dan pembuatan PKL harus di hadapan Syahbandar (vide Pasal 400 dan Pasal 401 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juncto Pasal 18 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000). Walaupun demikian, (beberapa) ketentuan Perjanjian Kerja Laut dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut, merujuk lebih lanjut pada ketentuan perjanjian-perjanjian melakukan pekerjaan (Bab Ketujuh A – Buku II) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, seperti misalnya disebut dalam Pasal 396 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang menyebutkan bahwa, “Terhadap Perjanjian Kerja Laut berlakulah selain ketentuan-ketentuan dari Bab (Perjanjian Kerja Laut) ini, (juga berlaku) ketentuan-ketentuan dari Bagian Kedua, Ketiga, Keempat, dan Kelima dari Bab Ketujuh A dari Buku Ketiga Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, sekedar berlakunya ketentuan-ketentuan itu tidak dengan tegas dikecualikan”. Artinya, selain diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Perjanjian Kerja Laut juga tunduk pada Bab Ketujuh A (tentang Perjanjian-Perjanjian Untuk Melakukan Pekerjaan) dari Buku Ketiga (tentang Perikatan) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, sepanjang tidak diatur khusus (dengan tegas) dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Ketentuan yang dirujuk dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sebagaimana dimaksud Pasal 396 tersebut di atas, adalah: Bagian Kedua (mengenai Perjanjian Perburuhan Pada Umumnya), Bagian Ketiga (mengenai Kewajiban

Majikan), Bagian Keempat (mengenai Kewajiban Buruh), dan Bagian Kelima (mengenai Berbagai-macam Cara Berakhirnya Perhubungan Kerja Yang Diterbitkan dari Perjanjian). Saat ini, ketentuan-ketentuan dalam Bab Ketujuh A Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dimaksud sebagian besar (hampir seluruhnya) sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Dengan demikian rujukan ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (sebagaimana dimaksud Pasal 396 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) sudah mengacu pada Undang-Undang Ketenagakerjaan yang sekarang. Di samping itu, sebagian lagi ketentuan yang bersifat khusus sebagaimana dimaksud dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, juga telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran (sekarang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, pengganti dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992), khususnya (secara detail) dimuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (yang masih merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 dan masih berlaku sampai ada penggantinya). Permasalahannya menurut saya dengan adanya ketentuan dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan (saat ini) maka ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menjadi tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, adalah tidak demikian karena ketentuan yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Bab Keempat) bersifat khusus (*Lex Specialis*), dan ketentuan yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Bab Ketujuh A) bersifat umum. Oleh karena itu, berlaku azas "*Lex Specialis Derogat Legi Generali*". Dengan perkataan lain, apabila suatu hal (terkait dengan Perjanjian Kerja Laut) terdapat pengaturannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang / Undang-Undang Pelayaran, maka ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata / Undang-Undang Ketenagakerjaan dikesampingkan. Dalam kaitan ini, berlaku azas *Metaprinciple* yang

mengatakan “*lex posterior generalis, non derogat legi priori specialis*”⁴ Artinya Undang-Undang yang terbit kemudian yang *generalis* (bersifat umum) tidak mengalahkan (mengesampingkan) pendahulunya yang spesialis (bersifat khusus). Oleh karena itu, dengan telah adanya pengaturan umum dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan menggantikan ketentuan dalam Bab Ketujuh A Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, tentunya tidak mengesampingkan ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang /Undang-Undang Pelayaran (yang bersifat khusus).

Secara historis, dalam rangka menjamin kesinambungan penerimaan upah bagi buruh (pekerja), dibuatlah peraturan yang memberikan perlindungan kepada buruh terutama ketika tidak dapat menjalankan pekerjaannya saat mengalami sakit, cacat atau hari tua. Bentuk perlindungan tersebut, berawal dari terbitnya Peraturan Kecelakaan 1939 (*Ongevallenregeling* 1939) dan Peraturan Pelaksanaannya (*Ongevallenverordening* 1939) dan Peraturan Kecelakaan Pelaut 1940 (*Schepelingen Ongevallen-Regeling Stbl. Nomor 447-1940*) dan Peraturan Pelaksanaannya (*Schepelingen-ongevallen-verordening – Stbl. Nomor 534-1940*). Kemudian, khusus untuk Peraturan Kecelakaan 1939 (*Ongevallenregeling*), disempurnakan menjadi Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33 (cq. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1951 tentang Pernyataan Berlakunya Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33 Dari Republik Indonesia Untuk Seluruh Indonesia).

Dalam kaitan penyempurnaan itu, Iman Soepomo, berpendapat bahwa dalam Undang-Undang Kecelakaan tidak dengan tegas mencabut dan menggantikan Peraturan Kecelakaan (*Ongevallenregeling* 1939) dan peraturan pelaksanaannya (*Ongevallen -*

4. Philipus M. Hadjon, Titiek Sri Djatmiati, “Argumentasi Hukum”, Gajah Mada University Press, hlm. 54, vide Gert Frederik M, dalam P.W. Brouwer, hlm. 215.

verordening 1939), namun demikian harus diartikan sebagai telah mencabut dan menggantikan Peraturan Kecelakaan 1939 dimaksud⁵. Pandangan Iman Soepomo tersebut, tidak menyinggung mengenai Peraturan Kecelakaan Pelaut (*Schepelingen Ongevallen-Regeling Stbl* Nomor 447-1940) dan peraturan pelaksanaannya (*Schepelingen-ongevallen-verordening Stbl* Nomor 534-1940). Oleh karena itu, Peraturan Kecelakaan Pelaut ini masih berlaku (secara khusus) hingga saat ini, sepanjang tidak diikutsertakan dalam program jaminan sosial (*Social Security*) yang ada saat ini.

Substansi peraturan-peraturan kecelakaan, pada dasarnya menegaskan adanya kewajiban majikan untuk memberikan ganti kerugian kepada buruh yang mengalami kecelakaan pada waktu menjalankan pekerjaan atau saat masih dalam hubungan kerja. Artinya, pemberian ganti kerugian kepada buruh (sewaktu mengalami kecelakaan kerja) adalah merupakan tanggung-jawab majikan dan merupakan resiko menjalankan perusahaan (*Risqué Professionnal*). Walau faktanya, pelaksanaan ketentuan peraturan-peraturan kecelakaan tersebut tidak memuaskan (khususnya) bagi pihak / kalangan buruh. Oleh karena itu, dalam perkembangannya kemudian, tanggung-jawab (beban) majikan dalam Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33, dialihkan kepada program jaminan sosial (*Social Security*) dengan dibentuknya Asuransi Sosial Tenaga Kerja (Astek) pada 26 Nopember 1977 dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1977 tentang Asuransi Sosial Tenaga Kerja (yang sekaligus merupakan amanat dari Pasal 9 dan Pasal 10 Undang - Undang Nomor 14 Tahun 1969 tentang

5. Iman Soepomi, S.H, *Buku Pengantar Hukum Perburuhan*, hlm. 139.

Ketentuan-ketentuan Pokok Mengenai Tenaga Kerja) yang tetap berpedoman pada Undang-Undang Kecelakaan Nomor 33 Tahun 1947. Kemudian, terbit Undang - Undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jamsostek dan peraturan pelaksanaannya, Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1993 yang mencabut Undang-Undang Kecelakaan 1947. *Coverage* (cakupan) Undang-Undang Jamsostek ini secara umum meng-*cover* tenaga kerja dalam hubungan kerja di Perusahaan namun tidak menyinggung *coverage* tenaga kerja pelaut di kapal-kapal berbendera Indonesia. Walaupun berdasarkan Pasal 1 angka 3 dan angka 4 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992, program jamsostek mencakup semua perusahaan / pengusaha dalam yurisdiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pengaturan mengenai jam kerja awak kapal (*schepeling*, pelaut, “anak kapal”) tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, akan tetapi menjadi *coverage* Undang-Undang Pelayaran (cq. Pasal 21 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan), sebagai berikut :

- a. Ketentuan jam kerja (Waktu Kerja dan Waktu Istirahat / WKWI) bagi awak kapal menganut pola 6:1 dengan maksimum 44 jam per-minggu. Artinya, 6 (enam) hari kerja dan 1 (satu) hari istirahat mingguan, masing-masing 8 (delapan) jam/hari.
- b. Apabila awak kapal bekerja melebihi ketentuan waktu kerja dimaksud dan dipekerjakan pada hari istirahat mingguan atau pada hari libur nasional, maka dihitung lembur.
- c. Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam sehari. Waktu istirahat tersebut dapat dibagi 2, yang salah satu di antaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat.
- d. Pengecualian dari Waktu Kerja Waktu Istirahat dimaksud, antara lain pelaksanaan tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan, termasuk latihan-latihan di

kapal, atau untuk memberikan pertolongan dalam bahaya sesuai peraturan keselamatan pelayaran, dalam kaitan itu tidak dihitung lembur.

Demikian juga, bagi pelaut muda atau pelaut yang berumur antara 16 tahun sampai dengan 18 tahun dan dipekerjakan sebagai apapun di atas kapal, tidak diperbolehkan untuk:

- 1) dipekerjakan melebihi 8 jam sehari dan 40 jam seminggu;
- 2) dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam hal-hal tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan.

Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh Pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan. Perjanjian Kerja Laut harus diketahui oleh pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri (Syahbandar). Perjanjian Kerja Laut (PKL) memuat hak dan kewajiban masing-masing pihak termasuk hak atas santunan kecelakaan kerja atau meninggal dunia dalam hubungan kerja, namun pada umumnya Perjanjian Kerja Laut tidak merinci hal-hal tersebut dan hanya memuat ketentuan sebagai berikut: Pasal 7, Jika Pihak II sakit atau mendapat kecelakaan dalam hubungan kerja, atau meninggal dunia, maka baginya berlakulah Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan atau peraturan-peraturan lain yang berlaku dalam Negara Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Hal-hal yang berhubungan dengan tanggung jawab pengusaha angkutan di perairan sehubungan dengan kecelakaan kerja laut adalah sebagai berikut:

1. Pasal 27

- (1) Apabila terjadi pemutusan hubungan kerja oleh pengusaha angkutan di perairan karena kapal musnah atau tenggelam, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar

pesangon kepada awak kapal yang bersangkutan sebesar 2 (dua) kali penghasilan bulan terakhir dan hak lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

(2) Apabila terjadi pemutusan hubungan kerja oleh pengusaha angkutan di perairan karena kapal dianggurkan, atau dijual, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar pesangon kepada awak kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Pasal 28

(1) Pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cedera selama berada di atas kapal.

(2) Awak kapal yang sakit atau cedera akibat kecelakaan sehingga tidak dapat bekerja atau harus dirawat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan juga wajib membayar gaji penuh jika awak kapal tetap berada atau dirawat di kapal.

(3) Jika awak kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus diturunkan dari kapal untuk perawatan di darat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan, juga wajib membayar sebesar 100 % dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan pertama dan sebesar 80 % dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan berikutnya, sampai yang bersangkutan sembuh sesuai surat keterangan petugas medis, dengan ketentuan tidak lebih dari 6 (enam) bulan untuk yang sakit dan tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan untuk yang cedera akibat kecelakaan.

(4) Bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, selain biaya perawatan dan pengobatan, pengusaha angkutan di perairan juga menanggung biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya.

3. Pasal 29

Besarnya ganti rugi atas kehilangan barang-barang milik awak kapal akibat tenggelam atau terbakarnya kapal, sesuai dengan nilai barang-barang yang wajar dimilikinya yang hilang atau terbakar.

4. Pasal 30

(1) Jika awak kapal setelah dirawat akibat kecelakaan kerja, menderita cacat tetap yang mempengaruhi kemampuan kerja, besarnya santunan ditentukan:

- a. Cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja hilang 100 %, besarnya santunan minimal Rp.150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah);
- b. Cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja berkurang, besarnya santunan ditetapkan sebesar persentase dari jumlah sebagaimana ditetapkan dalam huruf a, sebagai berikut:
 - 1) kehilangan satu lengan: 40%
 - 2) kehilangan kedua lengan: 100%
 - 3) kehilangan satu telapak tangan: 30%
 - 4) kehilangan kedua telapak tangan: 80%
 - 5) kehilangan satu kaki dari paha: 40%
 - 6) kehilangan kedua kaki dari paha: 100%
 - 7) kehilangan satu telapak kaki: 30%
 - 8) kehilangan kedua telapak kaki: 80%
 - 9) kehilangan satu mata: 30%
 - 10) kehilangan kedua mata: 100%
 - 11) kehilangan pendengaran satu telinga: 15%
 - 12) kehilangan pendengaran kedua telinga: 40%
 - 13) kehilangan satu jari tangan: 10%

14) kehilangan satu jari kaki: 5%

- c. Jika awak kapal kehilangan beberapa anggota badan sekaligus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, besarnya santunan ditentukan dengan menjumlahkan besarnya persentase, dengan ketentuan tidak melebihi jumlah sebagaimana ditetapkan dalam ayat (1) huruf a.

5. Pasal 31

(1) Jika awak kapal meninggal dunia di atas kapal, pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan penguburan jenazahnya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan.

(2) Jika awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar santunan:

- a. Untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp.100.000.000,00 (seratus juta rupiah);
- b. Untuk meninggal akibat kecelakaan kerja besarnya santunan minimal Rp. 150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah). Santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diberikan kepada ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Tidak ditemukan ketentuan khusus dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan kecuali dalam Penjelasan Pasal 18 dimana ada ketentuan pencantuman klausul asuransi dan pengawasan dari pejabat pemerintah agar ketentuan tsb ditaati.

6. Pasal 18

(2) Perjanjian Kerja Laut memuat sekurang-kurangnya. asuransi dan pemulangan, cuti, jaminan kerja serta pesangon;

(4) Perjanjian Kerja Laut harus diketahui oleh pejabat Pemerintah dimaksudkan untuk mengawasi ditaatinya ketentuan mengenai Perjanjian Kerja Laut Didalam peraturan

ketenagakerjaan banyak tercantum ketentuan-ketentuan seorang awak kapal, hak-hak dan kewajiban seorang tenaga kerja di kapal. Seperti yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan. Berisi sebagai berikut: 1. Pasal 2 Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini. Dengan demikian apabila sebuah kapal ingin berlayar maka adanya sebuah perjanjian kerja laut yang dimana perjanjian tersebut terdapat beberapa pihak yang akan membantu mengurusinya tersebut.

Sedangkan dalam Pembangunan hukum yang lebih banyak berorientasi kepada masyarakat terbukti telah banyak membawa perubahan mendasar dalam peningkatan kesadaran hukum masyarakat. Optimalisasi keterlibatan masyarakat, dalam hal ini masyarakat kepelautan di Indonesia (dalam hal ini melalui wadah Kesatuan Pelaut Indonesia) dalam penyusunan peraturan tentang perjanjian kerja laut serta perlindungan atas hak-hak mendasar pekerja laut, perlu diyakini oleh pemerintah sebagai strategi yang tepat untuk menggalang semangat cinta laut dan semangat pembangunan sektor tenaga kerja di bidang kepelautan serta kepatuhan para pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut terhadap pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Akan tiba saatnya nanti, strategi ini mampu berperan secara nyata dalam meningkatkan kepatuhan pelaksanaan peraturan-peraturan tentang kepelautan, khususnya tentang Perjanjian Kerja Laut. Yang menjadi tantangan utama adalah bagaimana menerjemahkannya dalam usaha-usaha yang nyata, dalam kehidupan sehari-hari, dimana pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut tersebut mewakili kepentingan secara seadil-adilnya dari para pihak yang sepakat menundukkan diri dalam Perjanjian Kerja laut tersebut, yang nyata-nyata mewakili *adagium lex specialis* dalam konteks perjanjian kerja secara umum. Dalam prosesnya tidak akan terjadi dengan mudah, melainkan

melalui tahapan-tahapan yang menampung aspirasi masyarakat, dalam hal ini anggota Dewan Perwakilan Rakyat beserta unsur-unsur pengusaha, kesatuan pelaut dan pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Kemenakertrans).

Meminjam teori yang disampaikan Friedman dalam konteksnya pembangunan hukum, maka perlu dipahami keberadaan

1. Substansi hukum/ peraturan tersebut terhadap pengusaha dan pelaut / pekerja
2. Struktur pelaksana hukum / ketentuan tersebut yaitu adanya kompetensi dari aparat hukum terkait dengan penegakan ketentuan mengenai perjanjian kerja laut serta hal yang penting lainnya adalah adanya
3. Budaya hukum dari masing-masing pihak, pemahaman tentang peran masing-masing pihak dalam mengaplikasikan ketentuan-ketentuan perundang-undangan dalam praktek pekerjaan serta dunia usaha pelayaran pada umumnya dan dunia kepelautan secara khusus.

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan sering hanya dipandang sebagai suatu pendekatan saja, bukannya sebagai tujuan. Sebagai pendekatan, maka partisipasi masyarakat hanya dijadikan sebagai sarana untuk mencapai tujuan tertentu (*as a mean*). Sehingga studi-studi yang dilakukan hanya berputar-putar di sekitar bagaimana menumbuhkan dan melaksanakan partisipasi tersebut daripada studi mengenai bagaimana membuat analisa partisipasi masyarakat itu tujuannya sendiri, yaitu dengan cara melihat atau menelaah partisipasi masyarakat sebagai tujuannya. Indikator dan parameter pengukuran yang dipergunakan dalam telaah partisipasi masyarakat seringkali tidak mampu menunjukkan sosok partisipasi itu sendiri. Keadaan ini menyebabkan partisipasi masyarakat seringkali diterjemahkan hanya sebagai kontribusi tenaga dan finansial, jadi yang dinilai hanya sisi materialnya saja, dan tidak

melihat dari kedua sisi yang berimbang secara adil, yaitu sisi kepentingan pekerja/buruh dan sisi pencapaian keuntungan oleh pengusaha. Dengan demikian, kesempatan masyarakat untuk memberikan kontribusi dalam proses pembentukan atau perbaikan sistem hukum pada program tersebut hanya tersisa pada bentuk kontribusi secara finansial dan tenaga kerja pada tataran implementasi.⁶ Permasalahan partisipasi masyarakat dalam pembentukan ketentuan perundang-undangan yang berhubungan dengan kepelautan, pada akhirnya bukan hanya sekedar bagaimana pentingnya keberadaan peraturan ini nantinya, melainkan juga telaah mengenai partisipasi masyarakat itu sendiri dalam program pembangunan sistem hukum. Jika terdapat kesamaan dalam persepsi mengenai partisipasi masyarakat, maka dapat disusun indikator-indikator yang mendekati ideal, yang dapat dipergunakan sebagai sarana pemantauan dan penilaian terhadap perkembangan dari partisipasi masyarakat dalam program pembangunan hukum (baik substansi, struktur dan budaya hukumnya). Analisis dan pengukurannya tidak cukup hanya dengan melihat ada atau tidaknya partisipasi tersebut namun perlu pula dilihat derajat tingkat partisipasi masyarakat, kelompok individu (para pelaut) dan tentu aspirasi pengusaha jasa pelayaran nasional di bawah *Indonesian National Ships Owner (INSA)*.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan utama dari tesis ini akan difokuskan kepada bagaimana menyusun sebuah analisis terhadap Perjanjian Kerja Laut, yang merupakan perjanjian kerja yang bersifat *Lex Specialis* terhadap perjanjian perburuhan biasa dibawah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

6. David C.Korten, *People Centered Development Contributions Toward Theory and Planning Frameworks*, terjemahan A. Setiawan Abadi, Jakarta :Yayasan Obor Indonesia, 1984.

Adanya jaminan kepastian dan perlindungan hukum bagi para pihak yang mengikatkan diri ke dalam Perjanjian Kerja Laut dan khususnya adanya perlindungan dan jaminan kepastian hukum bagi Pelaut secara lebih spesifik, permasalahan penelitian tesis dirumuskan dalam pertanyaan-pertanyaan berikut:

1. Bagaimana bentuk Perjanjian Kerja Laut bagi crew kapal harbour tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta?
2. Bagaimana upaya hukum yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan yang ada pada Perjanjian Kerja Laut?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah

1. Untuk memahami dan menganalisa bentuk Perjanjian Kerja Laut bagi Crew Kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta
2. Untuk memahami upaya hukum yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan yang ada pada Perjanjian Kerja Laut bagi Crew Kapal Harbour Tug PT Waruna Nusa Sentana Jakarta.

D. KEGUNAAN PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat:

1. Secara teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan

- 1) Mengetahui dengan seksama tentang kelebihan dan kelemahan ketentuan hukum mengenai Perjanjian Kerja Laut.

- 2) Mengetahui dengan seksama kelebihan dan kekurangan tentang perlindungan hukum terhadap crew kapal Harbour Tug yang bekerja di PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta
- 3) Mengetahui dengan seksama hasil analisis dari Perjanjian Kerja Laut terhadap perlindungan hukum terhadap crew kapal harbour tug yang bekerja di PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta.

2. Secara praktis

Manfaat praktis dari penulisan tesis ini, adalah untuk memberikan suatu analisis bentuk serta upaya umum yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait dalam Perjanjian Kerja Laut bagi Crew Kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta.

E. KERANGKA TEORI DAN KERANGKA KONSEP

1. KERANGKA TEORI

a. Teori Perlindungan Hukum

Teori adalah kumpulan pendapat sarjana (para ahli) yang sudah disempurnakan dan bersifat umum. Kerangka teori merupakan acuan yang digunakan oleh penulis untuk menuliskan teori-teori yang diperlukan dalam memecahkan masalah.

Teori Perlindungan Hukum menurut pendapat Phillipus M. Hadjon bahwa perlindungan hukum bagi rakyat sebagai tindakan pemerintah yang bersifat *preventif dan represif*. Perlindungan hukum yang *preventif* bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, yang mengarahkan tindakan pemerintah berikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan diskresi, dan perlindungan yang *represif* bertujuan untuk menyelesaikan terjadinya sengketa, termasuk penanganannya dilembaga peradilan.

Teori perlindungan hukum Satjipto Rahardjo ini terinspirasi dari tujuan hukum yang dikemukakan Fitzgerald. Tujuan hukum menurut Fitzgerald adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat dengan cara mengatur perlindungan dan pembatasan terhadap berbagai kepentingan tersebut. Dari konsep itu, Rahardjo mengartikan perlindungan hukum sebagai upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu hak asasi manusia kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingan tersebut.

b. Teori Keadilan

Keadilan berasal dari kata adil. Menurut Kamus Bahasa Indonesia adil adalah tidak sewenang-wenang, tidak memihak, tidak berat sebelah. Adil terutama mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma objektif. Keadilan pada dasarnya adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang tidak sama, adil menurut yang satu belum tentu adil bagi yang lainnya, ketika seseorang menegaskan bahwa ia melakukan suatu keadilan, hal itu tentunya harus relevan dengan ketertiban umum dimana suatu skala keadilan diakui. Skala keadilan sangat bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, setiap skala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut.⁷

Teori Keadilan menurut Aristoteles dalam karyanya yang berjudul *Etika Nichomachea* menjelaskan pemikiran pemikirannya tentang keadilan.

7. M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014, hlm. 85.

Bagi Aristoteles, keutamaan, yaitu ketaatan terhadap hukum (hukum polis pada waktu itu, tertulis dan tidak tertulis) adalah keadilan. Dengan kata lain keadilan adalah keutamaan dan ini bersifat umum. Theo Huijbers menjelaskan mengenai keadilan menurut Aristoteles di samping keutamaan umum, juga keadilan sebagai keutamaan moral khusus, yang berkaitan dengan sikap manusia dalam bidang tertentu, yaitu menentukan hubungan baik antara orang-orang, dan keseimbangan antara dua pihak. Ukuran keseimbangan ini adalah kesamaan numerik dan proporsional. Hal ini karena Aristoteles memahami keadilan dalam pengertian kesamaan.

Perjanjian disini diartikan dalam wujud yang luas tidak hanya sebatas perjanjian dua pihak yang sedang mengadakan kontrak bisnis, sewa-menyewa, dan lain-lain. Melainkan perjanjian disini juga perjanjian jatuhnya putusan antara hakim dan terdakwa, peraturan perundang-undangan yang tidak memihak pada satu pihak saja tetapi saling mengedepankan kepentingan dan kesejahteraan publik.⁸

Roscoe Pound melihat keadilan dalam hasil-hasil konkrit yang bisa diberikannya kepada masyarakat. Ia melihat bahwa hasil yang diperoleh itu hendaknya berupa pemuasan kebutuhan manusia sebanyak-banyaknya dengan pengorbanan yang sekecil-kecilnya. Pound sendiri mengatakan, bahwa ia sendiri senang melihat “semakin meluasnya pengakuan dan pemuasan terhadap

8. Muhammad Syukri Albani Nasution, *Hukum dalam Pendekatan Filsafat, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2017, hlm. 217-218.*

kebutuhan, tuntutan atau keinginan-keinginan manusia melalui pengendalian sosial; semakin meluas dan efektifnya jaminan terhadap kepentingan sosial; suatu usaha untuk menghapuskan pemborosan yang terus-menerus dan semakin efektif dan menghindari perbenturan antara manusia dalam menikmati sumber-sumber daya, singkatnya *social engineering* semakin efektif”.⁹ Dalam kesamaan numerik, setiap manusia disamakan dalam satu unit. Misalnya semua orang sama di hadapan hukum. Kemudian kesamaan proporsional adalah memberikan kepada setiap orang apa yang menjadi haknya, sesuai kemampuan dan prestasinya.¹⁰

2. KERANGKA KONSEPTUAL

Kerangka konseptual merupakan kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus guna mendapatkan suatu pengertian yang sama mengenai istilah-istilah yang ada dalam tesis ini. Maka penulis akan memberikan definisi dari kata-kata yang secara umum sering dipergunakan dalam penyusunan tesis ini. Diantaranya yaitu: Tenaga Kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan untuk menghasilkan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan dirinya sendiri maupun untuk kebutuhan orang lain/masyarakat.¹¹

9. Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum, Ctk. Kedelapan, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, hlm. 174.*

10. Hyronimus Rheti, *Filsafat Hukum Edisi Lengkap (Dari Klasik ke Postmodernisme), Ctk. Kelima, Universitas Atma Jaya, Yogyakarta, 2015, hlm. 24.*

11. *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Pasal 1 butir 2.*

- a. Perjanjian Kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak.¹²
- b. Perlindungan Hukum adalah tindakan melindungi atau memberikan pertolongan dalam bidang hukum.¹³
- c. Hubungan Kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja / buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.
- d. Upah adalah imbalan dan termasuk tunjangan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh dan keluarganya yang merupakan haknya dan biasanya dinyatakan dalam bentuk uang yang telah ditetapkan dan dibayarkan menurut perjanjian kerja, kesepakatan para pihak, maupun undang-undang atas suatu pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan.¹⁴
- e. Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dan seorang buruh di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk di bawah perintah pengusaha melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai Nakhoda atau anak buah kapal.¹⁵

12. *Ibid.*, *Penjelasan Pasal 1 butir 14*.

13. WJS.Purwodarminto, *Perlindungan Hukum*, Sinar Grafika, 1999, h. 224.

14. *Ibid.*, *Pasal 1 butir 30*.

15. *Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 392*.

- f. 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 sijil. ¹⁶
- g. Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal. ¹⁷
- h. Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. ¹⁸
- i. Anak Buah Kapal adalah setiap orang yang bekerja atau dipekerjakan dikapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya. ¹⁹
- d. Jaminan Sosial Tenaga Kerja adalah perlindungan bagitenaga kerja dalam bentuk santunan berupa uang sebagai pengganti sebagian dan penghasilan yang hilang atau berkurang dan pelayanan sebagai akibat peristiwa atau keadaan yang dialami oleh tenaga kerja berupa kecelakaan kerja, sakit, hamil, bersalin, hari tua, dan jaminan bagi kematian.
- e. Perjanjian Perburuhan²⁰ adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lainnya atau lebih, sesuai yang tercantum di dalam Pasal 1213 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

16. Indonesia Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, Pasal butir 2.

17. Ibid., Pasal 1 butir 3.

18. Ibid., Pasal 1 butir 41.

19. Ibid., Pasal 1 butir 42.

20. Loc. Cit. Hal.16

F. METODE PENELITIAN

a. Spesifikasi Penelitian

Dalam penulisan tesis ini penelitian yang digunakan adalah Penelitian Hukum Yuridis Normatif / Hukum Normatif yang didukung oleh yuridis empiris, yaitu dengan menekankan pada data-data sekunder dengan mempelajari dan mengkaji asas-asas hukum positif yang berasal dari data kepustakaan serta unsur-unsur atau faktor-faktor yang berhubungan dengan obyek penelitian sebagai bagian dari penelitian lapangan. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang mengkaji hukum tertulis dari berbagai aspek, yaitu” aspek teori, sejarah, filosofi, perbandingan, stuktur dan komposisi, lingkup dan materi, konsistensi, penjelasan umum dan pasal demi pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang, serta bahasa hukum yang digunakan”.²¹

b. Pendekatan Penelitian

Adapun jenis Pendekatan Penelitian yang digunakan dalam tesis ini adalah pendekatan perundang-undangan, dan pendekatan analisis konsep hukum. Pendekatan perundang-undangan adalah cara yang dilakukan oleh Penulis untuk memecahkan masalah dalam penelitian hukum normatif dengan menggunakan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Artinya setiap masalah dipecahkan dan diuji dengan peraturan perundang-undangan. Sedangkan pendekatan analisis konsep hukum adalah pendekatan yang digunakan oleh penulis dengan menganalisis pemecahan masalah tersebut dengan memperhatikan segala kelebihan dan kekurangannya, kemudian dicarikan jalan keluar (solusinya).²² Kata

21. Abdulkadir Muhammad, 2004, hlm. 101-102.

22. Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum, Cetakan III, Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), Jakarta, 2007, hlm. 52.*

analitis mempunyai makna sebagai kegiatan untuk mengelompokkan, menghubungkan, membandingkan dan memberi makna pada pelaksanaan tanggungjawab kerja sesuai dengan ketentuan yang tercantum pada klausula perjanjian kerja laut, yang dilakukan oleh para pihak yaitu, pengusaha/ pemilik kapal dan nakhoda/anak buah kapal.

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, karena yang akan diteliti adalah data-data dan keadaan serta gejala-gejala lainnya.²³ Suatu penelitian deskriptif dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang suatu keadaan atau gejala-gejala lainnya, yaitu untuk mempertegas hipotesa-hipotesa yang telah ada sehingga dapat memperkuat teori-teori yang telah ada atau dalam rangka menyusun teori-teori yang baru. Kerangka deskriptif yang dimaksudkan penulis adalah bahwa dalam penelitian ini, penulis akan mengeksplorasi dan mengelaborasi setiap ketentuan yang berkenaan dengan hubungan kerja yang diakibatkan adanya penutupan perjanjian kerja laut oleh para pihak, yaitu pengusaha kapal dan awak kapal/ nakhoda. Ketentuan perundangan yang dipergunakan khususnya Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang dihubungkan dengan aturan pelaksanaan yang ada, yang dikaitkan dengan teori-teori hukum yang telah ada. Hukum diartikan sebagai suatu kaidah atau norma, yang mengatur kepentingan antar pribadi serta kepentingan antara suatu kelompok dengan pribadi. Tatanan hukum tersebut dikenal sebagai hukum positif yang tertulis.

23. Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta :Universitas Indonesia Press, 1986.hlm.9.

c. Jenis Data

1). Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber pertama melalui hasil wawancara dengan owner dan crew kapal harbour tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta.

2). Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh bukan dari sumber aslinya melainkan sebagai pendukung dari data primer.

D. Dalam penelitian ini data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder

1). Sumber Data Primer

Bahan Hukum Primer yang terdiri dari :

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Kophandel Wetboek);
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (Wetboek van Strafrecht);
- 3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek);
- 4) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan / Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023, yang disahkan dari Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja;
- 5) Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008;
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

2). Sumber Data Sekunder

Bahan Hukum Sekunder yang terdiri atas:

- 1) Tulisan ilmiah para sarjana mengenai perjanjian kerja laut dan perlindungan hukum bagi pelaut di Indonesia;

- 2) Hasil penelitian terhadap masalah-masalah yang berkaitan dengan perjanjian kerja laut;
- 3) Dokumen perjanjian kerja laut antara pengusaha/ pemilik kapal dan anak buah kapal/nakhoda.

3). Tersier

Bahan Hukum Tersier adalah data yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder anatara lain kamus, jurnal, media masa dan internet.

E. Tehnik Pengumpulan Data

Pengumpulan data diperoleh dari Pengumpulan data sekunder diperkuat data primer berupa penelitian kepustakaan yang didukung penelitian lapangan. Penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu menghimpun data dengan melakukan penelaahan bahan kepustakaan atau data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder.

- a). Wawancara yaitu pengumpulan data secara langsung kepada responden dan informan dalam bentuk tanya jawab yang berkaitan dengan pokok permasalahan. Wawancara dengan owner dan crew di kapal dan di Perusahaan pelayaran PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta, yaitu aktifitas terhadap suatu proses atau objek dengan maksud merasakan, memahami sebuah fenomena berdasarkan pengetahuan dan gagasan yang sudah diketahui sebelumnya, untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk melanjutkan suatu penelitian. Sebuah studi lapangan bertujuan untuk memperoleh data-data, yang bersifat primer. Karena sifatnya, data ini menyentuh langsung dengan obyek yang diteliti, dalam

hal ini para pihak yang terkait dalam penutupan perjanjian kerja laut. Kegiatan studi lapangan berupa pengumpulan data, baik data tertulis (melalui catatan-catatan atau dokumen-dokumen terkait) dan wawancara dengan para pihak yang mempunyai kompetensi untuk memberikan keterangan yang berhubungan dengan perjanjian kerja laut. Pengamatan perilaku hukum dari para pihak yang berhubungan dengan perjanjian kerja laut, dapat memberikan sumbangan data yang cukup berarti bagi penelitian ini. Sedangkan teknik pengumpulan data dengan menggunakan wawancara.

b). Studi Dokumentasi

Merupakan metode pengumpulan data yang diperoleh dari buku, internet, atau dokumen lain yang dapat menunjang bagi penelitian tesis ini.

Data yang telah terkumpul melalui kegiatan pengumpulan data belum memberikan kesimpulan bagi tujuan penelitian, Sebab data merupakan data mentah. Proses pengolahan data tersebut adalah editing yaitu memeriksa data dan meneliti data yang telah diperiksa untuk menjamin data tersebut dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan. Selanjutnya dalam editing dilakukan pembetulan data yang keliru dan melengkapi data yang belum lengkap.

F. Metode Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif, yaitu analisis data yang tidak mempergunakan angka-angka tetapi berdasarkan atas peraturan perundang-undangan, pandangan-pandangan nara sumber hingga dapat menjawab permasalahan dari penelitian ini. Semua data yang diperoleh disusun secara sistematis, diolah dan diteliti serta dievaluasi. Kemudian

data dikelompokkan atas data yang sejenis, untuk kepentingan analisis, sedangkan evaluasi dan penafsiran dilakukan secara kualitatif yang dicatat satu persatu untuk dinilai kemungkinan persamaan jawaban. Oleh karena itu data yang telah dikumpulkan kemudian diolah, dianalisis secara kualitatif dan diterjemahkan secara logis sistematis untuk selanjutnya ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode pendekatan deduktif. Kesimpulan adalah merupakan jawaban khusus atas permasalahan yang diteliti, dan kesimpulan penting dalam proses berpikir dan pengambilan keputusan karena dapat membantu memperjelas inti dari suatu masalah atau situasi sehingga diharapkan akan memberikan solusi atas permasalahan dalam penelitian.

G. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia, berlokasi di Jalan Medan Merdeka Barat Nomor 8 Gambir Jakarta Pusat. Serta Pelaut / crew kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Grup Jakarta yang berlokasi di Perkantoran Plaza Pasifik Blok B2 Nomor 29-35, Kelapa Gading, 14241, RT.18 / RW.8, Kelapa Gading Barat, Kecamatan Kelapa Gading, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14241. Pemilihan lokasi ini didasarkan kepada pertimbangan, bahwa saat ini Penulis bekerja di PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta hampir 5 tahun dan juga departemen terkait dan masyarakat dalam hal ini Pelaut/ crew kapal Harbour Tug yang bekerja pada PT. Waruna Nusa Sentana Grup Jakarta yang secara fisik telah berada dalam lingkup ketentuan perundang-undangan tentang kepelautan Indonesia, beserta aturan-aturan pelaksanaannya.

H. ORISINALITAS PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan oleh penulis ini merupakan suatu penelitian yang asli dibuat oleh penulis sendiri dan bukan merupakan suatu bentuk plagiasi. Untuk menunjukkan bahwa penelitian ini asli dibuat oleh Penulis sendiri dan bukan merupakan suatu bentuk plagiasi, maka Penulis akan menunjukkan beberapa hasil penelitian lain yang memiliki pokok bahasan yang diteliti oleh penulis, antara lain:

a. Judul PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK BUAH KAPAL DALAM TANGGUNG JAWAB PEMILIK USAHA SPEEDBOAT MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 1970 TENTANG KESELAMATAN KERJA (Studi kasus *speedboat* tujuan Mandah ke Tembilahan) INDRA PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS ISLAM RIAU PEKAN BARU 2020.

- 1). Bagaimana perlindungan hukum terhadap anak buah kapal dalam Tanggung Jawab pemilik usaha speedboat berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 1970 tentang keselamatan Kerja tujuan Mandah ke Tembilahan?
- 2). Apa upaya hukum yang dapat dilakukan dalam mendapatkan perlindungan hukum terhadap anak buah kapal dalam tanggung jawab pemilik usaha speedboat menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 1970?

Berdasarkan pada perumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah :

- a) Untuk mengetahui perlindungan hukum anak buah kapal dalam tanggung jawab pemilik usaha speedboat tujuan mandah ke tembilahan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja..
- b) Untuk mengetahui upaya hukum agar anak buah kapal mendapatkan perlindungan hukum dalam bekerja menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja.

Dengan hasil penelitian sebagai berikut: Setelah dilakukan penelitian dan berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan didalam bab sebelumnya, maka dapat penulis simpulkan sebagai berikut:

- (1). Perlindungan hukum terhadap anak buah kapal *speedboat* telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja yaitu Pasal 2 Ayat (1) yang mengatur Tentang Keselamatan Kerja yang bekerja dipermukaan air, Sehubungan dengan penelitian ini anak buah kapal *speedboat* tujuan Kecamatan Mandah ke Kecamatan Tembilahan tidak mendapatkan perlindungan diri berupa pelampung dan alat pelindung dirilainnya sebagai syarat keselamatan dalam bekerja serta ketika terjadinya kecelakaan laut maka kerugian yang diterima pekerja Anak Buah Kapal yaitu kehilangan pekerjaan dan tanpa tanggungan sesuai dengan aturan yang berlaku. Jelas ini merupakan pelanggaran hukum yang dilakukan oleh pemilik *speedboat* yaitu pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang 129 Keselamatan Kerja Jounto Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 8 Tahun 2010 tentang Alat Pelindung Diri.
- (2). Upaya hukum yang dapat dilakukan oleh Anak Buah Kapal terhadap pemilik usaha Speedboat apabila melanggar Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja Jounto Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 8 Tahun 2010 tentang alat pelindung diri yaitu melakukan tuntutan pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 15 Ayat (2). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja junto Pasal 9 Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 8 Tahun 2010 Tentang Alat Pelindung Diri dengan ancaman hukuman kurungan 3 (tiga) bulan atau denda

Rp.100.000,- (seratus ribu rupiah). Tuntutan perdata berupa ganti kerugian sebagaimana diatur dalam pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

- b. Penulisan Hukum yang ditulis oleh Wulandari Firti di Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang dengan nomor pokok mahasiswa 1210112053 dengan judul: “PENGATURAN TENTANG PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK BUAH KAPAL (ABK) PADA KAPAL PERIKANAN ASING BERDASARKAN KONVENSI INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION NOMOR 188 TAHUN 2007 TENTANG *WORK IN FISHING* DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA” Dengan rumusan masalah sebagai berikut:

- 1). Bagaimanakah pengaturan tentang perlindungan anak buah kapal (ABK) pada kapal perikanan asing berdasarkan konvensi ILO (*International Labour Organization*) Nomor 188 Tahun 2007 tentang *work in fishing*?
- 2). Bagaimanakah implementasi perlindungan hukum terhadap anak buah kapal (ABK) Indonesia pada kapal perikanan asing menurut hukum nasional Indonesia?

Tujuan penelitiannya adalah:

- a. Untuk mengetahui pengaturan tentang perlindungan hukum terhadap anak buah kapal (ABK) pada kapal perikanan asing berdasarkan Konvensi *International Labour Organization* Nomor 188 Tahun 2007 tentang *work in fishing*.
- b. Untuk mengkaji dan menganalisis implementasi perlindungan hukum terhadap anak buah kapal (ABK) Indonesia pada kapal perikanan asing menurut hukum nasional Indonesia.

Dengan hasil penelitian sebagai berikut:

- (1). Pengaturan secara khusus terkait pekerjaan di bidang perikanan telah diatur didalam Konvensi *International Labour Organization* Nomor 188 Tahun 2007 tentang *work in fishing*. Konvensi ini merupakan seperangkat aturan yang memuat standar komperhensif mengenai kondisi hidup dan kondisi kerja semua pelaut di bidang perikanan darat. Ini berlaku bagi kapal perikanan skala besar dan skala kecil, terbuka dan memiliki geladak serta pelaut yang berada di perikanan tersebut dan pekerja industri perikanan lainnya. Konvensi ini menyediakan unsur-unsur penting dari standar perburuhan disektor perikanan, berkaitan dengan perekrutan pelaut, meningkatkan kondisi hidup dan kerja di kapal penangkapan ikan, dan menyediakan jeminan sosial. Singkatnya konvensi ini adalah perlindungan terhadap kondisi kerja dan kehidupan yang tidak manusiawi bagi pelaut di bidang perikanan.
- (2). Pengaturan terhadap pelaksanaan penempatan dan perlindungan tenaga kerja Indonesia ke luar negeri, secara umum diatur dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan Penempatan Awak Kapal dan peraturan yang lebih khusus adalah peraturan kepala BNP2TKI PER/03/KA/I/2013 tentang Tata Cara Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Pelaut Perikanan di Kapal Berbendera Asing. Namun instrumen hukum nasional tersebut belum memadai, karena hingga saat ini Indonesia belum memiliki Undang-Undang khusus yang mengatur Anak Buah Kapal (ABK). Serta belum didukung oleh ratifikasi konvensi internasional terkait, konvensi

yang sangat penting terkait dengan perlindungan pekerja migran bidang perikanan belum di ratifikasi Indonesia adalah *work in fishing convention* 2007. Berdasarkan hal tersebut maka pelaksanaan perlindungan terhadap Tenaga Kerja Indonesia pelaut perikanan terkhususnya Anak Buan Kapal yang bekerja di kapal asing, selain mengacu kepada peraturan perundang-undangan negara juga harus mengacu pada hukum internasional. Maka, jika peraturan perundang-undangan Indonesia masih lemah dan ratifikasi konvensi internasional terkait belum dilaksanakan, maka kemungkinan eksploitasi pekerja dibidang tersebut masih sangat mungkin terus terjadi.

c. PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK BUAH KAPAL YANG BEKERJA PADA PERUSAHAAN PERKAPALAN NASIONAL DI TINJAU DALAM PERSPEKTIF HUKUM KETENAGAKERJAAN ONY SURIJONO 4620101003, PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM PASCASARJANA UNIVERSITAS BOSOWA MAKASAR 2023. Dengan Rumusan Masalah Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebagai berikut, yaitu:

- 1) Bagaimana pemenuhan hak-hak anak buah kapal pada pengusaha Pelayaran PT.Gurita Lintas Samudera?
- 2) Apakah faktor-faktor yang menyebabkan hak-hak anak buah kapal PT.Gurita Lintas Samudera tidak terpenuhi?

Tujuan Penelitiannya berdasarkan rumusan identifikasi masalah yang telah ditentukan di atas, maka penelitian ini dilakukan dengan beberapa tujuan sebagai berikut:

- a) Untuk mengetahui pemenuhan hak-hak anak buah kapal pada pengusaha Pelayaran PT.Gurita Lintas Samudera.
- b) Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan hak-hak anak buah kapal PT.Gurita Lintas Samudera tidak terpenuhi

Hasil Penelitiannya adalah:

- (1). Bentuk Perlindungan Hukum Hak-hak Anak Buah Kapal pada Perusahaan Pelayaran PT. Gurita Lintas Samudera yaitu *preventif* dan *Represif* akan tetapi hak-hak dalam bekerja tidak terpenuhi dan kerap kali mengalami diskriminasi oleh pelaku usaha, sehingga perlindungan hak-hak pekerja bidang pelayan di indonesia mengacu pada hukum internasional yaitu suatu konvensi yang telah diratifikasi (*Maritime Labour Convention*).
- (2). Faktor-Faktor yang Menyebabkan Hak-hak Anak Buah Kapal PT. Gurita Lintas Samudera Tidak Terpenuhi dikarenakan kurangnya pengawasan terhadap perusahaan dan juga aturan tumpang tindihnya aturan terkait hak-hak anak buah kapal.
- d. Sedangkan Peneliti sendiri tertarik tentang Perjanjian Kerja Laut bagi Crew Kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta tempat Peneliti setiap hari bekerja dan setiap hari berkaitan langsung dengan Perjanjian Kerja Laut sehingga yang membedakan dengan Peneliti sebelumnya adalah Waktu dan Lokasi serta *variable* yang berbeda.

I. SISTEMATIKA PENULISAN

Tesis ini disusun dan dibagi menjadi lima (5) Bab dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I	:	PENDAHULUAN
-------	---	-------------

		Menyajikan tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka Teori dan Kerangka Konsep serta Orisinalitas Penelitian.
BAB II	:	<p>TINJAUAN PUSTAKA</p> <p>Bab ini menjelaskan tentang Pengertian Hubungan Industrial, Perjanjian khususnya perjanjian kerja dan Perjanjian Kerja Laut (PKL) beserta dasar peraturan perundang-undangannya, serta bentuk dari Perjanjian Kerja Laut, pengertian dan penjelasan tentang konsep partisipasi masyarakat dalam proses pembentukan perundang-undangan khususnya tentang kepelautan. Perjanjian Kerja Laut dan Kedudukan Hukum Para Pihak Yang Terkait Di Dalamnya.</p>
BAB III	:	<p>PEMBAHASAN</p> <p>Bentuk Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang meliputi Keabsahan Perjanjian Kerja Laut, Penerapan Perjanjian Kerja Laut serta Hambatan dalam Penerapan Perjanjian Kerja Laut bagi Crew Kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta.</p>
BAB IV	:	<p>PEMBAHASAN</p> <p>Upaya hukum yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) bagi Crew Kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta di luar pengadilan maupun melalui Pengadilan</p>
BAB V	:	<p>PENUTUP</p> <p>Pada Bagian ini Penulis menyampaikan kesimpulan dan saran dari hasil pembahasan tesis ini.</p>

DAFTAR PUSTAKA	:	(Terlampir)
LAMPIRAN	:	(Perjanjian Kerja Laut Dan <i>Company Profile</i> PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta)

