

TANGGUNG JAWAB PEMBINAAN OLEH PEMERINTAH DALAM KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL PERIKANAN¹

Oleh :

Aldhen Aditya Mamonto²

Cornelis Djalfie Massie³

Josephus J. Pinori⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami sejauh mana tanggung jawab pembinaan oleh Pemerintah pada aspek keselamatan pelayaran kapal perikanan berdasarkan peraturan perundang-undangan nasional dan untuk mengetahui implementasi dari bentuk tanggung jawab pembinaan pelayaran sebagaimana dimandatkan oleh Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan bahwa pembinaan oleh pemerintah telah dijabarkan dalam peraturan perundang-undangan nasional dengan fungsi pembinaan pengaturan, pengendalian maupun pengawasan pemerintah dalam menunjang keselamatan pelayaran dan memberi perlindungan hukum kepada awak kapal perikanan.

Kata Kunci: *pemerintah, keselamatan pelayaran, kapal perikanan*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang jumlahnya menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2023 berjumlah 17.001 pulau.⁵ Dan tiga perempat wilayah Indonesia adalah laut 5,9 juta KM², dengan panjang garis pantai 95.161 KM, bahkan terpanjang kedua setelah Kanada.⁶ Dengan luas lautan lebih besar dari daratan maka potensi perikanan Indonesia melimpah, bahkan diperkirakan mencapai 6,10

juta ton per tahun.⁷ Dengan kondisi tersebut menjadi logis apabila awak kapal perikanan laut yang dioperasikan di Indonesia mencapai sekitar 2,78 juta individu, yang membawahi 555.940 unit kapal penangkap ikan. Bahkan Jumlah kru kapal di Indonesia merupakan sekitar 10% dari total populasi awak kapal penangkap ikan di seluruh dunia.

Data diatas menunjukkan bahwa banyaknya masyarakat Indonesia yang bekerja sebagai penangkap ikan maka semestinya menjadi perhatian serius mengenai keselamatan pelayaran kapal perikanan, di tambah kegiatan penangkapan ikan di laut merupakan pekerjaan yang paling membahayakan di dunia. Profesi Pelaut Kapal Penangkap Ikan memiliki karakteristik pekerjaan "3d" yaitu: membahayakan (*dangerous*), kotor (*dirty*) dan sulit (*difficult*)⁸, dengan ketiga sifat pekerjaan tersebut ditambah faktor ukuran kapal yang umumnya relatif kecil pada kondisi cuaca dan gelombang laut besar yang semakin tidak menentu akibat adanya pemanasan global maka tingkat kecelakaan kapal penangkap ikan semakin lebih tinggi.⁹

Pekerjaan pada kapal penangkap ikan merupakan pekerjaan yang tergolong membahayakan sehingga rawan menimbulkan kecelakaan kerja. Penyebab kecelakaan pada kapal perikanan, yaitu rendahnya kesadaran awak kapal tentang keselamatan kerja pada pelayaran dan kegiatan penangkapan, rendahnya penguasaan kompetensi keselamatan pelayaran dan penangkapan ikan, kapal tidak dilengkapi peralatan keselamatan sebagaimana seharusnya. Cuaca buruk seperti gelombang besar serta kurangnya pengetahuan dan keterampilan dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja.¹⁰

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi atau yang disingkat (KNKT) antara lain adalah faktor teknis atau kurangnya alat peralatan keselamatan kapal, faktor cuaca dan faktor manusia atau ketidak cakapan nakhoda dan

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 20071101364

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Badan Pusat Statistik (BPS). "Jumlah Pulau Menurut Provinsi, 2023". Dikutip pada laman:

<https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VUVjFo/luas-daerah-dan-jumlah-pulau-menurut-provinsi.h2023>. Terakhir diakses pada tanggal

1 November 2024, Pukul 06.30 WITA.

⁶ Mukhamad Fredy Arianto. "Potensi wilayah pesisir di negara Indonesia." *Jurnal Geografi* 10.1 (2020). Hlm. 1.

⁷ Agus Aji Samekto. "Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran Kapal Penangkap Ikan Di Pelabuhan Tasikagung Rembang." *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim* 19.2 (2019), hlm. 2.

⁸ Food and Agriculture Organization, 2000. The State of World Fisheries and Aquaculture. Part 2. Selected Issues Facing Fishers and aquaculturists. Rome, Italy.

⁹ Djodjo Suwardjo, et al. "Keselamatan kapal penangkap ikan, tinjauan dari aspek Regulasi Nasional dan Internasional." *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan* 1.2 (2010): 1-13.

¹⁰ Muhammad Imron, Riris Nurkayah, and Fis Purwangka. "Pengetahuan dan keterampilan nelayan tentang keselamatan kerja di ppp muncar, Banyuwangi." *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 1.1 (2017): 99-109. Hlm. 1.

anak buah kapal (*human factor*). Faktor teknis merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan terjadi kecelakaan dari tahun 2018 hingga Tahun 2022 yaitu sebanyak 39 kecelakaan.¹¹

Laporan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang bertugas melakukan investigasi terhadap kecelakaan kapal, menjelaskan bahwa jumlah korban dapat dirincikan menjadi jumlah korban yang meninggal dunia dan jumlah korban yang luka-luka. Jumlah korban jiwa pada tahun 2021 berjumlah 123 orang sedangkan pada tahun 2022 terdapat sebanyak 93 orang. Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi pada tahun 2018 sebanyak 325 jiwa, dimana terdapat 299 orang meninggal dunia dan 26 orang luka-luka.¹²

Rangkaian kejadian kecelakaan kapal perikanan di Indonesia dapat dibilang berulang setiap tahunnya, awak kapal sebagai aktor perikanan mengalami kecelakaan dalam aktivitas penangkapan ikan. Kasus kecelakaan pada kapal perikanan tersebut kemudian terdengar memilukan, ketika mengetahui, para korban ini adalah seorang ayah dari anak-anak dan suami dari istri pekerja kapal perikanan yang mereka tinggal di rumah ketika pergi melaut atau seseorang yang menjadi tulang punggung keluarga. Melaut adalah aktivitas untuk mencari nafkah buat keluarga mereka. Lalu ketika mereka tiada, maka siapa yang akan menafkahi keluarga mereka.

Data yang penulis paparkan sebelumnya mengenai kecelakaan kapal perikanan tentu perlu perhatian dan keterlibatan pemerintah dalam menjaga dan mengurangi resiko kecelakaan pelayaran kapal ikan agar dalam melaksanakan kegiatan keseharian dalam mencari nafkah para nelayan merasa aman dan selamat. Norma hukum yang mengatur mengenai tanggung jawab pemerintah dalam menunjang keselamatan pelayaran di atur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana undang-undang ini dapat dilaksanakan dengan keterlibatan pemerintah dalam melaksanakan tanggung jawab pada semua keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Sebagaimana Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 5 Ayat (1) yang menyatakan “Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah”.

Penjelasan Pasal 4 huruf (a) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa undang-undang ini berlaku untuk: semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia; Pasal 5 Ayat (1) yang telah penulis jabarkan sebelumnya kemudian implementasinya secara spesifik termuat dalam Pasal 5 Ayat (2) yang menyatakan pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. pengaturan; b. pengendalian; c. pengawasan.

Regulasi lain yang mengatur mengenai keselamatan pelayaran sebagai wewenang peran pemerintah dapat dilihat dalam aturan yang lain, pada Pasal 42 Ayat (1) Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan yang menjabarkan “Dalam rangka keselamatan operasional kapal perikanan, ditunjuk syahbandar di pelabuhan perikanan”. Sehingga implementasi pengaturan, pengendalian dan pengawasan oleh pemerintah dalam pembinaan pelayaran sebagaimana termaktub dalam pasal 5 ayat 2 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran di kuatkan dan dipertegas oleh penjabaran dalam pasal 42 ayat (1) undang-undang perikanan dengan ditunjukan syahbandar sebagai kaki tangan pemerintah pusat dalam bentuk pengendalian dan pengawasan yang bertanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran kapal perikanan.

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran ini kemudian memberikan amanat kepada pemerintah melalui lembaga yang diberi wewenang oleh undang-undang dalam mengawasi keselamatan pelayaran kapal perikanan yakni syahbandar sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan untuk penjaminan bagi pelayaran di perairan Indonesia sehingga tujuan keselamatan ini dapat dicapai.

Pengaturan tanggung jawab pemerintah telah dijabarkan dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran akan tetapi juga diatur dalam undang-undang lain yang terpisah yakni Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan dalam rangka menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan, akan tetapi realitanya kecelakaan pelayaran kapal perikanan masih marak terjadi.

Berdasarkan uraian penjelasan latar belakang di atas, kemudian Penulis merasa bahwa menjadi urgensi untuk menganalisa dan mendalami lebih lanjut terkait topik/judul karya tulis ilmiah dalam yang dirumuskan pada rumusan masalah.

¹¹ Tim Penyusun Data Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi, *Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT*. Sekretariat Redaksi : Jakarta, 2022. Hlm. 2.

¹² Tim Penyusun Data Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi, 2022. *Loc.Cit*.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab pembinaan oleh pemerintah dalam kaitannya dengan keselamatan pelayaran bagi kapal perikanan?
2. Bagaimana Bagaimana perlindungan hukum terhadap pekerja awak kapal perikanan dalam hal keselamatan pelayaran?

C. Metode Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yang menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Dan pendekatan yang digunakan yakni pendekatan undang-undang dan pendekatan konseptual.

PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Pembinaan oleh Pemerintah dalam kaitannya dengan Keselamatan Pelayaran Kapal Perikanan

Salah satu tujuan utama dari pelayaran yang berlaku universal yaitu:¹³ aspek keselamatan dengan parameter umum sebagai berikut: *keselamatan konstruksi, fire protection, fire detection and fire extinction, life saving appliances and arrangements, radiocommunications, safety of navigation, carriage of cargoes, carriage of dangerous goods, management for the safe operation of ships.*

Uraian diatas menunjukan bahwa pelayaran tidak boleh luput dari penyelenggaraan pelayaran yang mengutamakan keselamatan serta keamanan dalam menyelenggarakan pelayaran. Tentu ada banyak hal yang harus diperhatikan dalam kerangka keselamatan pelayaran tersebut menyangkut laik kapal, kapasitas kapal, muatan yang semuanya harus memperhatikan dalam penormaan penyelenggaraan pelayaran di Indonesia, sehingga berangkat dari titik inilah keselamatan pelayaran itu sendiri menjadi konsentrasi utama, dan secara spesifik dalam keselamatan serta keamanan penyelenggaraan pelayaran kapal perikanan.

Regulasi keselamatan dan keamanan kapal perikanan dalam berlayar diatur dalam beberapa undang-undang maupun aturan yang lebih rendah dibawahnya, seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mulai dari pemberian mandat kepada pemerintah guna terlibat dalam melaksanakan tanggung jawab pada keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Keterlibatan pemerintah dalam menunjang keselamatan

pelayaran kapal perikanan termaktub dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 5 Ayat (1) yang menyatakan “Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah”

Norma tersebut secara langsung mengakomodir bahwa semua aspek pelayaran yang berada di wilayah maritim Indonesia menjadi tanggung jawab negara termasuk di dalamnya menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran baik untuk kegiatan lain seperti perikanan, transportasi umum, pariwisata, pertambangan migas di lepas pantai, dan sebagainya semua mengacu pada Undang-Undang Pelayaran guna terlaksananya pelayaran yang aman dan selamat dengan pembinaan pelayaran.

Pembinaan pelayaran di jabarkan dalam Pasal 5 Ayat (2) yang menyatakan bahwa pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. pengaturan; b. pengendalian; c. pengawasan. Tanggung jawab pembinaan tersebut bertujuan menunjang keselamatan pelayaran yang kemudian dilaksanakan dengan aspek pengaturan, aspek pengendalian dan aspek pengawasan.

Penjabaran dari mandat undang-undang pelayaran dengan melaksanakan pembinaan pelayaran termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran khususnya pada Pasal 5 Ayat (3) menjelaskan secara teknis bahwa Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Pengaturan sebagaimana isi norma diatas menjadi perintah maupun larangan yang harus dilaksanakan oleh subjek-subjek terkait dalam hal ini pemerintah maupun masyarakat dalam berlayar.

Pembinaan dengan bentuk pengaturan sebenarnya sebagai tonggak yang mendasar, sebab pelaksanaan pembinaan yang lain yakni pengendalian dan pengawasan dilaksanakan kewenangannya maupun tata cara teknis dijabarkan melalui regulasi-regulasi yang ada. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Tanggung jawab pemerintah dalam melaksanakan pembinaan pelayaran sesuai amanat undang-undang pelayaran dalam bentuk pengaturan yaitu dengan melakukan suatu tindakan yang bersifat mengatur yang lebih kepada proses prosedural yang meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan.

¹³ Naufal Abdurrahman dan Danang Cahyagi, “Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam”

Pasal 5 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjabarkan bahwa Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Pengendalian dalam pelayaran implementasinya dengan bantuan teknis, pengarahan, pelatihan atau sertifikasi sebagai salah satu fungsi keterlibatan pemerintah agar masyarakat dapat memahami, menerapkan dan menjalankan prosedur berlayar telah sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan, baik dari tahapan proses perencanaan, pembentukan hingga pengoprasian kapal perikanan guna mencapai tujuan keselamatan berlayar.

Pasal 5 Ayat (5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.

Maksud dari peran pembinaan sebagai salah satu kewenangan yang diberikan undang-undang pelayaran baik peran pembinaan dengan pengaturan, pengendalian dan pengawasan serta pengaturan teknis mengenai kewenangan pejabat pemerintahan yang diperuntukan menunjang keselamatan pelayaran yang diatur dalam undang-undang perikanan dapat kita temui implementasi tanggung jawab pada beberapa regulasi-regulasi nasional baik pada tingkatan undang-undang maupun aturan turunan yang lebih rendah dibawahnya seperti:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-undang pelayaran ini tidak mengatur secara spesifik mengenai pelayaran kapal perikanan akan tetapi disatu sisi mengakomodir pelayaran perikanan termasuk dalam pelayaran sebagaimana dimaksud dalam undang-undang pelayaran sebab dalam Pasal 5 Ayat (1) yang memberikan amanat bahwa pelayaran dikuasai oleh negara yang dapat diartikan bahwa selama pelayaran tersebut berada di perairan Indonesia termasuk didalamnya pelayaran kapal perikanan dalam pelaksanaan mulai pada tahapan perencanaan, pembentukan maupun pengoprasian kapal perikanan menjadi tanggung jawab pemerintah dan tanggung jawabn tersebut dilaksanakan melalui pembinaan dengan bentuk-bentuk pengaturan, pengendalian maupun pengawasan.

2. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan.

Aturan ini mengakomodir aturan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 sebagaimana telah

diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan. Dalam aturan ini mengatur juga fungsi-fungsi pembinaan dengan pengaturan, pengendalian maupun pengawasan sebagaimana diatur dalam undang-undang pelayaran. Hal demikian dapat dilihat dalam Pasal 42 ayat (1), menjabarkan dalam rangka keselamatan operasional kapal perikanan, ditunjuk syahbandar di pelabuhan perikanan. Penunjukan ini dalam rangka menunjang keselamatan pemerintah melalui pejabat negara yang di tunjuk yakni syahbandar berwenang atas oprasional keselamatan pelayaran kapal perikanan.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan

Aturan ini mengakomodir aturan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan. Dalam aturan ini mengatur juga fungsi-fungsi pembinaan dengan pengaturan, pengendalian maupun pengawasan sebagaimana diatur dalam undang-undang pelayaran. Hal demikian dapat dilihat dalam Pasal 42 ayat (1), menjabarkan dalam rangka keselamatan operasional kapal perikanan, ditunjuk syahbandar di pelabuhan perikanan. Penunjukan ini dalam rangka menunjang keselamatan pemerintah melalui pejabat negara yang di tunjuk yakni syahbandar berwenang atas oprasional keselamatan pelayaran kapal perikanan.

Pasal 42 Ayat (2) Huruf a sampai h memberi kewenangan syahbandar dalam fungsi pembinaan melalui pengaturan regulasi yang telah ada, serta fungsi pengendalian maupun pengawasan dalam rangka kehadiran pemerintah menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan dengan Tugas dan Wewenang Syahbandar di Pelabuhan perikanan sebagai berikut: a. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar; b. mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan; c. memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan; d. memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan; e. memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut; f. memeriksa log book penangkapan dan pengangkutan ikan;g. mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan; h. mengawasi pemanduan.

Rangkaian tugas dan wewenang syahbandar di Pelabuhan perikanan di atas memberi pengertian bahwa bentuk-bentuk pembinaan tersebutlah yang dilaksanakan oleh pemerintah melalui regulasi yang ada dan implementasi

lanjutnya dilaksanakan dengan pengendalian maupun pengawasan.¹⁴

4. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.23 Tahun 2021 tentang Standar Laik Operasi (SLO) dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan (SPKP).

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (PERMEN-KP) Nomor 23 Tahun 2021 tentang Standar Laik Operasi dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan mewajibkan setiap kapal perikanan untuk memiliki Standar Laik Operasi (SLO) setiap melakukan kegiatan perikanan. Yang dimaksud dengan Surat Layak Operasi (SLO). Kapal Perikanan adalah surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal perikanan telah memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis untuk melakukan kegiatan perikanan.¹⁵

5. Permen Kelautan dan Perikanan No.33 Tahun 2021 tentang Log Book Penangkapan Ikan, Pemantauan Di Atas Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan, Inspeksi, Pengujian, dan Penandaan Kapal Perikanan, Serta Tata Kelola Pengawasan Kapal Perikanan.

Tanggung jawab pemerintah dalam menunjang keselamatan pelayaran dapat ditemui juga dalam aturan ini, Permen No 33 Tahun 2021 sebagai aturan turunan dari Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan yakni pelaksanaan inspeksi pengadaan, pembentukan dan modifikasi kapal yang kemudian penjabarannya secara teknis dalam Pasal 40 (1) Inspeksi Kapal Perikanan dilakukan terhadap pelaksanaan: a. pembangunan Kapal Perikanan; atau b. modifikasi Kapal Perikanan. (2) Inspeksi Kapal Perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala sejak Kapal Perikanan dirancang bangun sampai dengan Kapal Perikanan selesai dibangun atau dimodifikasi.

Aturan diatas menunjukan bahwa pemerintah bertanggung jawab melakukan pengendalian dan pengawasan bahkan sampai pada kualitas bahan dan bentuk kapal Ketika proses pengadaan, pembentukan maupun pada proses modifikasi

kapal guna menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan.

6. Surat Edaran Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor B.578/MEN-KP/VII/2022 tentang Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan (SKPP) Dalam Masa Transisi.

Surat edaran ini berisi tentang adanya perubahan organisasi dan tata kerja di lingkungan Kementerian Kelautan dan Perikanan, kewenangan penerbitan sertifikat awak kapal perikanan yang semula merupakan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap menjadi tugas dan fungsi Badan Penyuluhan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan.

Surat edaran ini menjadi acuan bagi pihak-pihak terkait, sehingga memberikan kejelasan dalam proses penerbitan sertifikat awak kapal perikanan dengan memuat peralihan kewenangan penerbitan sertifikat kompetensi awak kapal perikanan, penyediaan blanko sertifikat, registrasi sertifikat, penyediaan basis data dan informasi, revalidasi sertifikat, pembaruan sertifikat, pengesahan program pendidikan dan pelatihan awak kapal perikanan, penetapan standar mutu bimbingan teknis, pengujian kompetensi, penerbitan sertifikat, serta revalidasi, persetujuan penyelenggaraan bimbingan teknis, penetapan dewan penguji keahlian awak kapal perikanan, penetapan komite pengesahan program pendidikan dan pelatihan awak kapal perikanan, serta lampiran yang berupa bentuk dan format sertifikat tersebut.

7. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan merupakan aturan turunan dari undang-undang pelayaran dan undang-undang perikanan. pengertian Syahbandar di Pelabuhan Perikanan adalah pejabat pemerintahan yang ditempatkan secara khusus di Pelabuhan Perikanan untuk mengurus administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran yakni Syahbandar.

Aturan ini Syahbandar diberikan sebagai kehadiran pemerintah dalam tanggung jawab menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan, tugas dan wewenang, tugas dan wewenang tersebut di atur mulai dari Pasal 5 Huruf a hingga q yang menjabarkan bahwa Syahbandar di pelabuhan perikanan mempunyai tugas dan wewenang: a. mengatur kedatangan kapal perikanan; b. memeriksa ulang kelengkapan

¹⁴ Ellida Nuriya Putri, Amalia Diamantina, and Sekar Anggun Gading Pinilih. "Tugas dan Wewenang Syahbandar Pelabuhan Perikanan Menurut Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan di Kabupaten Rembang." *Diponegoro Law Journal* 6.2 (2017). Hlm. 9.

¹⁵ Kemenko Maritim dan Investasi. "Standar Laik Operasi dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan". <https://jdih.maritim.go.id/id-standar-laik-operasi-dan-sistem-pemantauan-kapal>. Terakhir diakses pada tanggal 5 November 2024, Pukul 06:16 WITA.

dokumen kapal perikanan; c. menerbitkan Surat Tanda Bukti Laport Kedatangan Kapal Perikanan; d. mengatur keberangkatan kapal perikanan; e. menerbitkan Surat Tanda Bukti Keberangkatan Kapal Perikanan; f. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar; g. memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan; h. memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut; i. memeriksa log book penangkapan ikan; j. mengatur olah gerak dan lalu lintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan; k. mengawasi pemanduan; l. mengawasi pengisian bahan bakar; m. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan; n. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan; o. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan; p. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim; q. memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan; dan r. memeriksa sertifikat ikan hasil tangkapan.

8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2005 Tentang Pendidikan, Pelatihan Ujian dan Sertifikasi Pelaut Perikanan

Aturan ini mengatur mengenai Pendidikan dan pelatihan bagi pelaut kapal penangkap ikan sebagai tanggung jawab pemerintah dalam melaksanakan peran pembinaan pelayaran sebagaimana undang-undang pelayaran terlebih khusus pembinaan melalui pengendalian yang memberikan pelatihan dan Pendidikan bagi pengawakan kapal demi menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan. Sangat penting dalam peningkatan kapasitas sumberdaya manusia awak kapal dan calon awak kapal.

Pada Peraturan Kementerian Perhubungan KM 9 Tahun 2005 Pasal 2 ayat (3) menyebutkan bahwa pendidikan dan pelatihan pelaut kapal penangkap ikan diselenggarakan oleh Menteri yang bertanggungjawab dibidang perikanan dalam hal ini Menteri Kelautan dan Perikanan setelah mendapatkan rekomendasi dari Menteri Perhubungan. Pendidikan dan pelatihan pelaut kapal penangkap ikan dilaksanakan oleh unit-unit pendidikan dan/atau pelatihan perikanan atau badan hukum pendidikan berdasarkan sistem standar mutu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁶

B. Bentuk Tanggung Jawab Pengelola Usaha Atas Hilangnya Barang Milik Konsumen Di Area Parkir Berdasarkan Studi Kasus Dalam Putusan Pengadilan

Praktik penggunaan klausula eksonerasi dalam konteks hubungan hukum antara pengelola usaha dengan konsumen, dimaksudkan untuk membebaskan tanggung-jawab dan/atau klausula yang mengalihkan tanggung-jawab pelaku usaha kepada konsumen, termasuk klausula yang mengurangi atau membatasi pertanggungjawaban pelaku usaha.¹⁷ Akan tetapi, UU Perlindungan Konsumen memberikan legitimasi bahwa pencantuman klausula eksonerasi adalah dilarang dan bersifat batal demi hukum sebab menimbulkan kerugian terhadap konsumen.

Konteks perlindungan hukum merupakan jaminan negara terhadap Masyarakat di negara yang menganut negara hukum. Indonesia merupakan negara yang menganut negara hukum yang tercermin dalam konstitusi negara yakni Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 1 Ayat 3 yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum. Konsep negara hukum erat kaitannya dengan perlindungan hukum, bahkan substansi negara hukum adalah adanya jaminan perlindungan hukum terhadap hak-hak warga negara yang harus di junjung sebagai perlindungan negara terhadap rakyatnya melalui kepastian hukum.

Negara hukum tentunya perlu memberikan perlindungan hukum atas harkat dan martabat warga negara, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya.¹⁸ Philipus M. Hadjon mendefinisikan perlindungan hukum dalam dua bentuk, yaitu: Perlindungan Hukum Preventif, yaitu subyek hukum diberi kesempatan dalam mengajukan pendapat maupun keberatan sebelum adanya keputusan pemerintah yang bersifat definitif guna mencegah terjadi sengketa; Perlindungan Hukum Represif memiliki tujuan guna menyelesaikan sengketa. Perlindungan hukum ini berada di bawah kewenangan Pengadilan Umum dan Pengadilan Administrasi sebagai prinsip

¹⁶ Willem Nikson Sitompul. "Penyelenggaraan Dewan Pengujian Keahlian Pelaut." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 16.2 (2014): Hlm. 41.

¹⁷ Hulman Panjaitan, *Hukum Perlindungan Konsumen: Reposisi dan Penguatan Kelembagaan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen Dalam Memberikan Perlindungan dan Menjamin Keseimbangan Dengan Pelaku Usaha*, Cetakan Pertama Jala Permata Aksara, (Jakarta: 2021), Hal. 4.

¹⁸ Philipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu. Hlm. 25.

Indonesia yang merupakan negara hukum dengan mengaitkan fokus utama berupa pengakuan dan perlindungan hak-hak asasi manusia¹⁹

Perlindungan hukum merupakan segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada sanksi dan/atau korban, perlindungan hukum korban sebagai bagian dari perlindungan masyarakat dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, yaitu melalui pemberian restitusi, kompensasi, pelayanan medis dan bantuan hukum. Perlindungan hukum yang diberikan kepada subyek hukum ke dalam bentuk perangkat baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, serta baik yang lisan maupun yang tertulis. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa perlindungan hukum dilihat sebagai suatu gambaran tersendiri dari fungsi hukum itu sendiri, yang memiliki konsep bahwa hukum memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.

Lebih spesifik Philipus M. Hadjon menguraikan prinsip-prinsip perlindungan hukum masyarakat yang berlandaskan Pancasila, di antaranya:

1. Prinsip Pengakuan dan Perlindungan terhadap Hak Asasi Manusia. Konsep mengenai pengakuan dan perlindungan hak-hak asasi manusia menjadi fondasi prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia dalam upaya perlindungan hukum. Hal ini menegaskan bahwa perlindungan hukum bagi rakyat yang berlandaskan Pancasila adalah dengan mendeklarasikan tentang hak-hak asasi manusia;
2. Prinsip Negara Hukum: Prinsip negara hukum merupakan prinsip negara Indonesia yaitu sebagai negara hukum yang memiliki tujuan sebagai dasar adanya perlindungan hukum, yaitu melindungi hak-hak asasi manusia.²⁰

Perlindungan hukum ada sebagai upaya dalam memberikan keseimbangan melalui aturan-aturan yang menjamin serta melindungi kepentingan masyarakat. Perlindungan hukum merupakan segala upaya hukum yang memiliki tujuan untuk memberikan rasa aman secara keseluruhan dari gangguan dan ancaman dari pihak manapun.²¹

Membahas mengenai perlindungan hukum terhadap awak kapal, baiknya harus diketahui

bahwa awak kapal merupakan orang yang bekerja atau dipekerjakan oleh pemilik kapal dan bekerja di atas kapal untuk melaksanakan tugasnya di kapal dengan jabatannya yang tercantum dalam daftar bahari/sijil. Awak kapal sendiri adalah semua personil yang bekerja di atas kapal yang memiliki tugas dinas awak kapal meliputi mengoperasikan kapal dan memelihara kapal beserta menjaga muatannya.²²

Awak kapal terdiri dari Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK). Nakhoda sendiri didalam Kamus Bahasa Indonesia adalah pemimpin perahu atau kapal dan juga perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal, bisa disebut juga kapten (*master*) yaitu pemimpin umum yang ada di atas kapal, dikarenakan kapal adalah suatu lingkungan khusus maka nakhoda diberikan tugas wewenang otonom atau bisa dikatakan bahwa Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan dari kapal, ABK, muatan dan penumpangnya.²³ Awak Kapal sendiri merupakan orang yang diangkat oleh pengusaha kapal untuk dipekerjakan di kapal dan memiliki tugas dinas kapal kecuali nakhoda diantaranya mengoperasikan dan memelihara kapal serta muatannya.²⁴

Bentuk perlindungan dapat dikatakan perlindungan hukum jika memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

1. Perlindungan dari pemerintah untuk masyarakat.
2. Pemberian jaminan kepastian hukum dari pemerintah.
3. Berhubungan dengan hak-hak warga negara.
4. Adanya sanksi atau hukuman bagi yang melanggar.²⁵

Unsur-unsur diatas memberi pandangan bahwa perlindungan hukum merupakan perlindungan negara dalam menjalankan negara diikuti dengan perlindungan terhadap masyarakatnya dan perlindungan tersebut diberi melalui jaminan kepastian hukum yang telah diatur. Bila membahas mengenai perlindungan hukum sebenarnya telah diakomodir dalam pelbagai aturan misalnya secara aturan

¹⁹ Satjipto Rahardjo, 2014, Ilmu Hukum, Bandung: Citra Aditya. Hlm.74.

²⁰ Phillipus M. Hadjon, 1987, *Loc. Cit.*

²¹ C.S.T. Kansil, Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 1989) hal. 38.

²² Djohari Santosa, 2004, Pokok-Pokok Hukum Perkapalan, Yogyakarta : UII Press Yogyakarta. Hlm. 57.

²³ Zaeni Asyhadie, 2014, Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia, Jakarta: Rajawali Press. Hlm. 174.

²⁴ Budi Purwanto, 2015, Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan dan Harapan), *Jurnal Ilmu Manajemen* 4, Vol. 2. Hlm. 167.

²⁵ Siagian, R. Y. Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Penjualan Telephone Seluler (hp) di Toko Ferry Indo Cell (*Doctoral dissertation, Universitas Internasional Batam*). Hlm. 69.

perlindungan hukum kepada Awak kapal perikanan sebagai pekerja telah diatur dalam perundang-undangan seperti secara eksplisit dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan. Pasal 1 Angka 31 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan menyatakan perlindungan kerja merupakan kesejahteraan pekerja/buruh, yang berarti dalam melakukan pekerjaannya pekerja tercukupi kebutuhan ataupun keperluannya yang bersifat jasmaniah maupun rohaniyah, sehingga pekerja dapat meningkatkan produktivitas kerja dengan lingkungan kerja yang dirasa aman dan sehat.

Hubungan antara pekerja di kapal perikanan yakni awak kapal dengan pengusaha/pemberi kerja merupakan hubungan ketenagakerjaan yang memuat kepentingan berupa hak dan kewajiban para pihak yang selanjutnya tertuang pada perjanjian kerja. Hak dan kewajiban dalam hubungan ketenagakerjaan bersifat saling timbal balik antara satu dengan yang lain.²⁶ Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan memuat perlindungan terhadap pekerja/buruh salah satunya yakni jam kerja.

Realitasnya hari ini masih banyak ketidak sadaran antara hak dan kewajiban antara awak kapal dan juga pemilik usaha dalam menggunakan hak-haknya telah dijamin oleh undang-undang. Salah-satunya mengenai jam kerja bagi pekerja atau buruh, jam kerja atau oprasional kerja telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan yaitu dengan dua ketentuan: bahwa 1). 7 (tujuh) jam dalam 1 (satu) hari atau 40 (empat puluh) jam dalam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja satu minggu; atau; 2). 8 (delapan) jam dalam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam dalam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja satu minggu.

Pemberi kerja menetapkan pekerja untuk bekerja melebihi waktu sebagaimana ketentuan di atas maka harus sudah ada persetujuan dari pekerja/buruh yang bersangkutan dan waktu kerja lembur paling banyak adalah 3 (tiga) jam dalam 1 (satu) hari atau 14 (empat belas) jam dalam 1 (satu) minggu, serta pekerja harus membayar upah lembur.

Jaminan yang lain yakni jaminan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dan jaminan sosial: Kesehatan dan Keselamatan Kerja atau K3 merupakan upaya dari pemberi kerja/pekerja dalam melindungi buruh/pekerja dan mengurangi risiko kecelakaan kerja, pengendalian bahaya

kerja sehingga dapat melakukan produktivitas kerja secara optimal. Setiap pekerja atau buruh memiliki hak perlindungan atas: Keselamatan dan Kesehatan Kerja; Moral dan kesusilaan; Perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama.

Jaminan merupakan bentuk perlindungan yang menjamin pekerja/buruh dapat terpenuhi kebutuhan dasar secara layak. Ruang lingkup jaminan sosial tenaga kerja di antaranya: Jaminan kecelakaan kerja; Jaminan kematian; Jaminan hari tua; Jaminan pemeliharaan Kesehatan; Kebebasan membentuk dan menjadi anggota pekerja/serikat buruh.²⁷ Pasal 104 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan menyatakan, Setiap pekerja/ buruh berhak membentuk dan menjadi anggota serikat pekerja/ serikat buruh. Serikat pekerja/serikat buruh dibentuk untuk dan oleh pekerja/buruh yang bersifat bebas, terbuka, mandiri.

Awak kapal perikanan juga dalam bekerja harusnya mendapat perjanjian kontrak kerja dengan pemilik kapal perikanan, perjanjian kontrak kerja tersebut berlandaskan pada Perjanjian Kerja Laut atau PKL dan hal tersebut telah dijamin oleh peraturan perundang-undangan.

Pasal 141 Peraturan Pemerintah Nomor 27 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan menjabarkan: Setiap Awak Kapal Perikanan yang akan bekerja harus memenuhi persyaratan: a. berumur paling sedikit 18 (delapan belas) tahun dan harus memiliki kartu identitas diri; b. memiliki buku pelaut Awak Kapal perikanan; c. memiliki Kompetensi; d. sehat jasmani dan rohani; e. terdaftar sebagai peserta jaminan sosial; f. memiliki PKL; dan g. disijil. Perjanjian Kerja Laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 141 huruf f berlaku bagi Awak Kapal Perikanan yang bekerja pada pemilik Kapal Perikanan, operator Kapal perikanan, Nakhoda, atau agen Awak Kapal Perikanan.

Awak Kapal Perikanan diberikan jaminan sosial yang termaktub dalam perjanjian kerja laut sebagaimana pasal 176 yang menyatakan bahwa Pemilik Kapal Perikanan, operator Kapal Perikanan, agen Awak Kapal Perikanan, atau Nakhoda harus memberi jaminan sosial yang terdiri atas: a. jaminan kesehatan; b. jaminan kecelakaan kerja; c. jaminan kematian; d. jaminan hari tua; dan e. jaminan kehilangan pekerjaan.

Pengawasan kapal untuk kapal penangkap ikan terdapat pengaturan khusus yang ditentukan pada Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 guna menjaga keselamatan pelayaran sehingga

²⁶ Suhartoyo. Perlindungan Hukum Bagi Buruh Dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan Nasional, *Administrative Law & Governance Journal*, Vol. 2 Issue 2, Juni 2019. Hlm. 328.

²⁷ Andika Wijaya. "Hukum Jaminan Sosial Indonesia". (Sinar Grafika ; Jakarta., 2022).

kapal dapat berlayar dengan layak, nahkoda dan beberapa perwira harus telah memiliki sertifikat-sertifikat khusus yang mengenai penangkapan ikan. Sertifikat-sertifikat tersebut di antaranya: 1). Sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan, yaitu sertifikat keahlian pelaut nautika penangkap ikan dan sertifikat pelaut Teknik permesinan kapal penangkap ikan; 2). Sertifikat keahlian pelaut nautika penangkap ikan, yaitu ahli nautika penangkap ikan tingkat I, II, dan III; 3). Sertifikat keahlian pelaut Teknik permesinan penangkap ikan, yaitu sertifikat teknik kapal penangkap ikan tingkat I, II, dan III.

Awak kapal perikanan selain memiliki hak yang harus dipenuhi juga memiliki kewajiban yang harus dilakukan dalam menjalankan pekerjaannya. Kewajiban maupun hak Awak kapal biasanya diatur di dalam perjanjian kerja sehingga dalam melaksanakan pekerjaannya Awak kapal perikanan layaknya pekerja atau buruh sudah seharusnya mendapatkan perlindungan dalam menjalankan kewajibannya yaitu melaksanakan pekerjaan. Sebab Awak kapal perikanan dilindungi oleh beberapa regulasi nasional yang lain mengatur hak-hak yang sepatutnya diterima oleh Awak kapal perikanan di antaranya:

Perlindungan awak kapal sebagai pekerja dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu:

1. Awak kapal sebagai pekerja berhak untuk mendapatkan kesempatan dan perlakuan yang sama. Bentuk kesempatan dan perlakuan yang sama yaitu dalam memperoleh pekerjaannya maupun menjalankan pekerjaannya tidak adanya diskriminasi dari pihak manapun terutama pengusaha atau pemberi kerja;
2. Awak kapal sebagai pekerja berhak untuk mendapatkan pelatihan kerja. Pelatihan kerja ini ditujukan agar pekerja dapat meningkatkan dan mengembangkan kompetensi dan kemampuannya dalam melakukan pekerjaan;
3. Awak kapal sebagai pekerja berhak mendapatkan Kesehatan dan keselamatan kerja. Keselamatan kerja tidak hanya upaya pencegahan dan penanganan dari kecelakaan kerja, namun juga dari perbuatan moral dan kesusilaan serta perlakuan yang menyangkut harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama;
4. Awak kapal sebagai pekerja berhak mendapatkan kesejahteraan. Kesejahteraan pekerja tertuang dengan diberikannya jaminan sosial tenaga kerja yang wajib dilaksanakan sebagaimana

diatur oleh peraturan perundang-undangan;

5. Awak kapal sebagai pekerja berhak untuk cuti, sebagaimana yang diatur dalam perjanjian kerja, perjanjian kerja bersama, peraturan perusahaan maupun peraturan perundang-undangan.

Perlindungan anak buah kapal sebagai pelaut dalam Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yaitu pengerjaan, pertanggungan untuk barang-barang milik pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk yang bekerja di daerah yang iklimnya dingin dan musim dingin di wilayah yang suhunya 15 derajat celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

Perlindungan anak buah kapal sebagai awak kapal perikanan migran di Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, yaitu: 1). ABK sebagai awak kapal perikanan migran berhak untuk memperoleh upah sebagaimana yang ditentukan dalam ketentuan perundang-undangan, kesepakatan dan sebagaimana termuat dalam PKL; 2). ABK sebagai awak kapal perikanan migran berhak untuk memperoleh waktu istirahat. Waktu kerja yang diatur adalah paling lama tidak melebihi 14 (empat belas) jam dalam jangka waktu.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pembinaan pelayaran dalam bentuk pengaturan sebenarnya sebagai tonggak yang mendasar dalam menjalankan tanggung jawab negara yakni pembinaan pelayaran yang tertuang dalam undang-undang pelayaran, sebab pelaksanaan pembinaan yang lain yakni pengendalian dan pengawasan mekanismenya hampir menyeluruh tercantum dalam regulasi sebagai salah satu fungsi pembinaan pelayaran yakni pengaturan baik dalam hal pengaturan teknis sebagai sarana maupun prasarana guna menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan.
2. Pengaturan Perlindungan hukum hadir melalui kepastian hukum yang tercermin dalam pengaturan hukum nasional Indonesia, perlindungan atas hak-hak awak kapal terbagi dalam beberapa regulasi yang ada secara nasional meliputi Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan, Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan, Undang-Undang Ketenagakerjaan maupun Peraturan-

peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan dan ditemui bahwa negara sebenarnya telah hadir dalam menjamin perlindungan hukum bagi Awak Kapal Perikanan. Pelbagai aturan mengenai perlindungan hukum bagi pekerja yang kaitannya dengan Awak Kapal Perikanan mempunyai persamaan dalam hal Hak Perjanjian Kerja, Waktu Kerja, Pemberangkatan, Pemulangan, Akomodasi dan Kesehatan.

B. Saran

1. Perlu dibenahi dari sisi sistem kebijakan atau regulasi yang begitu banyak dan tumpang tindih sehingga dapat menimbulkan ketidak efektifitas dalam menunjang keselamatan pelayaran kapal perikanan, kemudian kurangnya kerja sama antara kementerian/ lembaga terkait dalam mengatasi keselamatan pelayaran kapal perikanan agar dapat menekan angka-angka kecelakaan yang tiap tahun selalu berulang, disatu sisi dari regulasi yang ada sebagai tanggung jawab negara dalam hal ini pemerintah dilaksanakan tidak terlalu maksimal yakni tanggung jawab pembinaan pelayaran terlebih khusus dengan pengendalian maupun pengawasan dari pihak-pihak berwenang dan terkait.
2. Pemerintah perlu gencar pengkampanyekan melalui sosialisasi kepada Masyarakat mengenai hak-hak yang seharusnya didapat dalam melaksanakan pekerjaan dan hal tersebut khususnya kepada pekerja awak kapal perikanan maupun pelaku usaha kapal perikanan dalam rangka penjaminan perlindungan hukum bagi para pekerja awak kapal perikanan yang realitasnya hari ini masih banyak yang belum paham mengenai perlindungan hak-hak mereka dalam bekerja seperti, ketentuan jam oprasional kerja, hak Kesehatan, hak jaminan sosial, hak penjaminan apabila terjadi kecelakaan kerja dan hak-hak lain sebagaimana telah dijamin oleh peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asyhadie, Zaeni. *“Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia”*, (Jakarta: Rajawali Press, 2014).
- Fyson, John. *“Design of Small Fishing Vessels”*, (Oregon Libraries MARC record, 1985).
- Hadjon, M. Philipus. *“Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia”*, (Surabaya: Bina Ilmu, 1987).
- Hamzah, Andi, *“Kamus Hukum”*, (Ghalia Indonesia, 2005)
- Kansil, C.S.T. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1989).
- Rahardjo, Satjipto. *“Ilmu Hukum, Bandung”* (Citra Aditya. 2014).
- Santosa, Djohari. *“Pokok-Pokok Hukum Perkapalan”*, (Yogyakarta : UII Press Yogyakarta, 2004).
- Tim Penyusun Data Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi, *Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT*. Sekretariat Redaksi : Jakarta, 2022.
- Triwulan, Titiek. Shinta Febrian. *“Perlindungan Hukum bagi Pasien”*, (Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010).
- Wijaya, Andika. *“Hukum Jaminan Sosial Indonesia”*. (Jakarta: Sinar Grafika, 2022).
- ## JURNAL
- Abdurrahman, Naufal. Danang Cahyagi, “Strategi Penguatan Produktifitas, Keamanan dan Keselamatan Maritim Nasional Melalui Undang Undang Pelayaran: Studi Kasus Pengembangan Sektor Maritim Pulau Batam”
- Afriansyah, Arie, Dewo Baskoro, and Christou Imanuel. "Analisis Definisi Kapal (Penangkap) Ikan Dalam Perlindungan Awak Kapal Pada Konvensi Stcw-F." *Masalah-Masalah Hukum* 50.2 (2021).
- Arianto, Mukhamad Fredy. "Potensi wilayah pesisir di negara Indonesia." *Jurnal Geografi* 10.1 (2020).
- Food and Agriculture Organization. The State of World Fisheries and Aquaculture. Part 2. *Selected Issues Facing Fishers and aquaculturists. Rome, Italy* (2000).
- Imron, Mohammad, Riris Nurkayah, and Fis Purwangka. "Pengetahuan dan keterampilan nelayan tentang keselamatan kerja di ppp muncar, Banyuwangi." *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 1.1 (2017).
- Purwanto, Budi. “Perkembangan Industri Maritim Nusantara” (Kenyataan dan Harapan), *Jurnal Ilmu Manajemen* 4, Vol. 2, No. 167 (2014).

Putri, Ellida Nuriya, Amalia Diamantina, and Sekar Anggun Gading Pinilih. "Tugas dan Wewenang Syahbandar Pelabuhan Perikanan Menurut Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan di Kabupaten Rembang." *Diponegoro Law Journal* 6.2 (2017).

Samekto, Agus Aji. "Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran Kapal Penangkap Ikan Di Pelabuhan Tasikagung Rembang." *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim* 19.2 (2019).

Sitompul, Willem Nikson. "Penyelenggaraan Dewan Pengujian Keahlian Pelaut." *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 16.2 (2014): 39-50.

Suhartoyo, 2019, Perlindungan Hukum Bagi Buruh Dalam Sistem Hukum Ketenagakerjaan Nasional, *Administrative Law & Governance Journal*, Vol. 2 Issue 2, (2019).

Suwardjo, Djodjo, et al. "Keselamatan kapal penangkap ikan, tinjauan dari aspek Regulasi Nasional dan Internasional." *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan* 1.2 (2010).

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2004 tentang Ketenagakerjaan

Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang kelautan dan Perikanan

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.23 Tahun 2021 tentang Standar Laik Operasi (SLO) dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan (SPKP).

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.33 Tahun 2021 tentang Log Book Penangkapan Ikan, Pemantauan Di Atas Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan, Inspeksi, Pengujian, dan Penandaan Kapal Perikanan, Serta

Tata Kelola Pengawakan Kapal Perikanan.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2005 Tentang Pendidikan, Pelatihan Ujian dan Sertifikasi Pelaut Perikanan

INTERNET

Badan Pusat Statistik (BPS). "Jumlah Pulau Menurut Provinsi, 2023". Dikutip pada laman: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VUVjFo/luas-daerah-dan-jumlah-pulau-menurut-provinsi.h2023>. Terakhir diakses pada tanggal 1 November 2024, Pukul 06:30 WITA.

Kemenko Maritim dan Investasi. "Standar Laik Operasi Dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan" <https://jdih.maritim.go.id/id-standar-laik-operasi-dan-sistem-pemantauan-kapal>. Terakhir diakses pada tanggal 5 November 2024, Pukul 06:16 WITA.