

**SKRIPSI**

**PERLINDUNGAN HUKUM  
BAGI  
AWAK KAPAL**



**OLEH :**

**NENENG WISIYANTI**  
**NIM : 039910646 U**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2006**

PERATURAN

PERATURAN

PERATURAN

PERATURAN

PERATURAN

PERATURAN

PERATURAN

PERATURAN

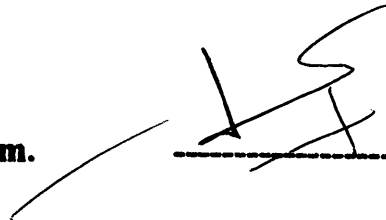
PERATURAN

PERATURAN

**Skripsi Ini Telah Diuji Dan Dipertahankan Dihadapan Penguji Skripsi  
Pada Hari Rabu Tanggal 26 Juli 2006.**

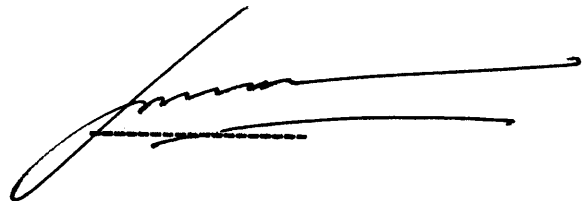
**Panitia Penguji Skripsi :**

**Ketua : Lanny Ramli, S.H., M.Hum.**



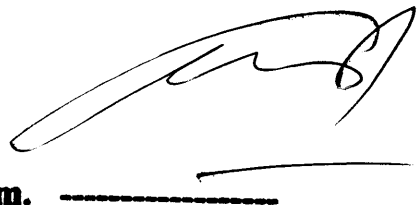
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Lanny Ramli', written over a horizontal dashed line.

**Anggota : 1 . H. Machsoen Ali, S.H., M.S.**



A long, flowing handwritten signature in black ink, written over a horizontal dashed line.

**2 . Agus Sekarmadji, S.H., M.Hum.**



A handwritten signature in black ink, written over a horizontal dashed line.



## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT dan karena RidhoNya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Terima kasih yang sebesar-besarnya saya ucapkan kepada pihak-pihak yang telah membantu saya dalam proses penyusunan skripsi ini hingga dapat saya selesaikan skripsi ini.

Saya juga mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak H. Machsoen Ali, S.H., M.S., selaku dosen pembimbing dan Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya yang telah meluangkan waktu dan dengan penuh kesabaran membimbing dalam penulisan skripsi ini.
2. Ibu Lanny Ramli, S.H., M.Hum. dan Bapak Agus Sekarmadji, S.H., M.Hum., yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menguji, mengoreksi dan menyempurnakan skripsi ini.
3. Bapak Lisman Iskandar, S.H., M.S., selaku dosen wali selama menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Airlangga yang telah memberikan nasehat dan dorongan kepada saya untuk segera menyelesaikan kuliah.
4. Kedua orangtuaku dan kakakku Wahyudiono yang selama ini memberikan kasih sayang serta doa yang tulus dan bantuan baik moril maupun materiil sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini
5. Teman-teman F.H. angkatan 1999 yang telah memberikan informasi dan membantu menemani untuk mencari data.
6. Bapak dan ibu Administrasi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga.



Kepada semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, saya juga mengucapkan banyak terima kasih untuk segalanya.

Sebagai manusia biasa tentunya saya sadar bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih banyak kekurangan, tetapi saya berharap skripsi ini dapat digunakan sebagai wacana yang memberikan informasi kepada pembaca, mahasiswa dan masyarakat.

Penulis,

NENENG WISIYANTI





## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>LEMBAR PERSETUJUAN</b> .....	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi

### **BAB I : PENDAHULUAN**

1. Latar belakang dan Rumusan masalah .....	1
2. Penjelasan Judul .....	3
3. Alasan Pemilihan Judul .....	5
4. Tujuan Penulisan .....	6
5. Metode Penulisan .....	7
a. Pendekatan Masalah .....	7
b. Bahan Hukum .....	7
c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum .....	8
d. Analisa Bahan Hukum .....	9
6. Pertanggung Jawaban Sistematika .....	9

### **BAB II : PERJANJIAN KERJA LAUT ANTARA AWAK KAPAL DENGAN PENGUSAHA KAPAL**

1. Perjanjian Kerja Laut .....	11
--------------------------------	----



2. Pihak-pihak yang Terlibat Pekerjaan Kapal .....	18
--	----

**BAB III : JAMINAN SOSIAL BAGI AWAK KAPAL**

1. Hak-hak Awak Kapal. ....	34
2. Jaminan Sosial bagi Kecelakaan Kapal. ....	50

**BAB IV : PENUTUP**

1. Kesimpulan .....	57
2. Saran .....	58

**DAFTAR BACAAN**



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1. Latar Belakang Permasalahan**

Negara Indonesia yang dikenal sebagai negara kepulauan, apabila dilihat kedalam terdiri dari daerah air dengan ribuan pulau sedangkan keluarnya terletak antara benua Asia di sebelah utara dan benua Australia di sebelah selatan serta samudera Indonesia di sebelah barat dan samudera Pasifik di sebelah timur. Dengan letak geografis antara dua benua dan samudera yang penting, sehingga Indonesia dapat dikatakan mempunyai kedudukan geografis di tengah-tengah jalur lalu lintas silang dunia. Dimana dengan kedudukan strategis tersebut, dipandang dari segi kesejahteraan di bidang politik, ekonomi dan budaya terutama dalam sistem kelautannya sangat menguntungkan kepentingan bangsa. Disamping itu juga arti pentingnya dari perhubungan laut adalah sebagai sarana komunikasi antar pulau dalam mewujudkan persatuan dan kesatuan pertahanan keamanan. Namun sampai saat ini pengelolaan, pemberdayaan dan pemanfaatan perairan termasuk laut oleh negara belum optimal untuk kesejahteraan rakyat.

Di samping hal yang menguntungkan tersebut, perlu di perhitungkan pula bahwa kondisi alam Indonesia dapat membahayakan pelayaran kapal. Di beberapa daerah laut memiliki ombak yang sangat ganas, seperti Samudera Indonesia atau daerah laut yang memiliki pusaran-pusaran seperti di sekitar selat Bali, bahaya-bahaya laut sering timbul dalam pelayaran Indonesia antara lain: angin laut, hantu laut, gurita besar, laso angin, kala-kala, batu karang dan tubrukan kapal. Bahaya



kapal lainnya yang juga sering terjadi adalah kebakaran kapal, dan kesemuanya dapat mengakibatkan tenggelamnya kapal.

Mengingat perhubungan laut merupakan salah satu sarana dalam melakukan hubungan pada lingkup yang lebih besar yaitu tingkat internasional untuk kepentingan ekspor-import negara kita yaitu dengan menggunakan kapal. Kapal yang digunakan dalam hubungan internasional dapat kapal milik perusahaan pelayaran Indonesia, akan tetapi tidak menutup kemungkinan kapal-kapal asing yang disewa oleh pengusaha kapal di Indonesia. Pada umumnya hanya kapal-kapal yang mempunyai bobot 300 M3 yang digerakan dengan mesin, yang digunakan untuk kepentingan pengangkutan, baik penumpang atau barang-barang. Dalam menempuh suatu perjalanan, sebuah kapal harus mempunyai awak kapal, antara lain: Nakhoda dan Anak Buah Kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun bawahan (kelasi).

Seorang tenaga kerja yang bekerja di kapal akan mendapatkan hak-hak dan kewajiban seperti halnya mereka yang bekerja di perusahaan pada umumnya (berdasarkan Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan). Hak-hak yang diterima mereka dikapal umumnya lebih banyak. Hal ini mengingat sifat khusus pekerjaan yang dilakukan relatif lebih berat, disamping kewajiban yang harus mereka penuhipun lebih banyak.

Di samping hak-hak dan kewajiban yang didapat bagi tenaga kerja yang bekerja di kapal, tenaga kerja yang akan bekerja di kapal harus memenuhi syarat-syarat minimal yaitu sehat jasmani dan rohani, dan untuk menjadi seorang pelaut sebagaimana ditentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang





Kepelautan, yang dimaksud dengan Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau ketrampilan sebagai awak kapal. Sedangkan awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya.<sup>1</sup>

Mengingat pekerjaan dikapal merupakan pekerjaan yang berat dan penuh resiko yang harus dihadapi para awak kapal maka diperlukan disiplin yang tinggi yang didukung oleh ketrampilan yang tinggi pula. Namun di lain pihak untuk masalah perlindungan kerja dan kesejahteraan bagi awak kapal diabaikan. Tenaga awak kapal dieksploitasi secara tidak manusiawi, gaji sangat rendah, kondisi dan lingkungan tempat dan akomodasi sangat buruk, kecelakaan sering terjadi karena buruknya sarana keselamatan kerja, dan dalam hal ini mengakibatkan kondisi awak kapal menjadi semakin buruk, pemabuk, indiscipliner, insubordinasi dan disersi.<sup>2</sup>

Maka dari uraian kasus diatas maka timbul suatu permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah hubungan hukum antara awak kapal dengan pengusaha kapal ?
2. Bagaimanakah jaminan sosial bagi keselamatan kerja awak kapal ?

## **2. Penjelasan Judul**

Untuk memahami isi dari skripsi ini yang berjudul **"PERLINDUNGAN HUKUM BAGI AWAK KAPAL"**, maka disini akan diuraikan istilah-istilah awak

---

<sup>1</sup> Djoko Triyanto, **Bekerja di Kapal**, Cetakan I, Mandar Maju, Bandung, 2005, h. 9.

<sup>2</sup> Kuntoro, **Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perlindungan Anak Buah Kapal**, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta 1999, h, 1-2.



kapal yang terdapat dalam judul ini dengan tujuan agar lebih memahami mengenai apa yang ditulis dalam skripsi ini khususnya dalam perlindungan hukumnya.

Mengenai pengertian Awak kapal disini dapat diartikan sebagai pihak-pihak yang berkepentingan dalam suatu pekerjaan diatas kapal atau orang-orang yang bekerja atau diperkerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya. yang pada umumnya ialah Nakhoda dan Anak Buah Kapal baik sebagai perwira kapal ataupun bawahan (kelasi).

Sebagaimana diketahui bahwa berdasarkan Pasal 341 dan Pasal 377 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, menyebutkan bahwa nakhoda adalah pemimpin kapal, yaitu seorang tenaga kerja yang telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran sebagai nakhoda, kedudukan nakhoda disini sebagai :

1. Nakhoda sebagai pemimpin kapal.
2. Nakhoda sebagai pemegang kewibawaan umum.
3. Nakhoda sebagai Jaksa atau Abdi Hukum.
4. Nakhoda sebagai pegawai pencatatan sipil.
5. Nakhoda sebagai notaris.
6. Nakhoda sebagai wakil perusahaan pelayaran, dan
7. Nakhoda sebagai wakil pemilik muatan.

Sedangkan pengertian Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda (Pasal 375 ayat 2 Kitab Undang-undang Hukum Dagang), kedudukan Anak Buah Kapal disini sebagai :

1. Perwira Umum.



2. Perwira dinas geladak.
3. Perwira dinas mesin.
4. Perwira dinas radio
5. Dll.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan adalah :

1. Memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan / atau Sertifikat ketrampilan Pelaut.
2. Berumur sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun.
3. sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.

### **3. Alasan Pemilihan Judul**

Skripsi ini mengambil judul sebagaimana tersebut diatas dengan alasan sebagai berikut :

Pada saat ini banyaknya kasus tenggelamnya atau terjadinya kecelakaan kapal yang muncul dalam pelayaran Indonesia, dimana dalam hal ini akan menimbulkan korban-korban bagi para awak kapal baik korban meninggal atau hilang akibat kecelakaan kapal tersebut, dikarenakan bahaya-bahaya laut sering timbul dalam pelayaran Indonesia antara lain: angin laut, hantu laut, gurita besar, laso angin, kala-kala, batu karang dan tubrukan kapal. Bahaya kapal lainnya yang juga sering terjadi adalah kebakaran kapal, yang kesemuanya dapat mengakibatkan tenggelamnya kapal, disamping itu juga mengingat pekerjaan dikapal merupakan



pekerjaan yang berat dan penuh resiko yang harus dihadapi para awak kapal maka diperlukan disiplin yang tinggi yang di dukung oleh ketrampilan yang tinggi pula.

Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, tetaplah memiliki resiko akan terjadinya kecelakaan kapal di tengah laut. Karena itu pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal lainnya memerlukan pula penanganan melalui peraturan perundang-undangan atau lembaga-lembaga yang istimewa, apabila dibandingkan dengan kecelakaan yang terjadi pada transportasi darat.

Dengan demikian kasus tersebut diatas perlu untuk dianalisa karena merupakan suatu peristiwa hukum yang terjadi di Pelayaran Indonesia dengan maksud agar dapat diketahui bahwa dalam perjanjian kerja laut untuk masalah “perlindungan hukum bagi awak kapal” disamping meliputi kewajiban awak kapal juga diatur mengenai hak-hak awak kapal, yang dimana hak-hak tersebut merupakan bagian dari jaminan sosial bagi awak kapal, yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata, serta peraturan yang sifatnya khusus di lingkungan pelayaran, dan diatur juga dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan yaitu dengan menggunakan istilah Kesejahteraan Awak Kapal dan Akomodasi Awak Kapal yang diatur dalam Pasal 21 sampai dengan Pasal 40.

#### **4. Tujuan Penulisan**

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, adapun tujuan lain adalah mengangkat masalah perlindungan hukum bagi awak kapal di pelayaran





Indonesia yang ditinjau menurut sudut pandang hukum Ketenagakerjaan sehingga pengusaha-pengusaha kapal di Indonesia dan awak kapal di Indonesia mengetahui, memahami dan menjadikannya sebagai landasan hukum dalam membuat perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan awak kapal, khususnya bagi tenaga kerja di kapal (awak kapal) mengetahui bahwa dalam perjanjian kerja laut yang dibuatnya dengan pengusaha kapal adanya hak-hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengusaha kapal disamping syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal.

Demikian juga agar diketahui bagi masyarakat luas dan aparat penegak hukum bahwa Pengadilan Negeri berwenang memeriksa dan memutuskan perselisihan tenaga kerja kapal antara awak kapal dengan pengusaha kapal apabila hak dan kewajibannya dilanggar.

## **5. Metode Penulisan**

### **A. Pendekatan Masalah**

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan pendekatan statute approach, yakni pendekatan masalah dengan didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, dengan cara membaca, mempelajari dan menguraikan tentang norma-norma dan pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang berkaitan dengan permasalahan yang diangkat dalam penulisan skripsi ini.

### **B. Bahan Hukum**

Dalam penyusunan skripsi ini digunakan dua bahan hukum yaitu bahan hukum primer dan sekunder.



### 1. Bahan Hukum Primer.

Yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan perlindungan hukum bagi awak kapal dalam skripsi ini adalah Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Undang-undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

### 2. Bahan Hukum Sekunder.

Merupakan data yang diperoleh dari bahan perkuliahan hukum Perburuan dan literatur-literatur seperti buku yang berkaitan dengan pokok pembahasan dalam skripsi ini.

## **C. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum.**

Prosedur pengumpulan dan pengolahan data dengan mempergunakan studi kepustakaan, Pada studi kepustakaan yaitu dengan membaca literatur dan mempelajari teori dan panduan yang ada serta peraturan perundang-undangan yang berlaku. Bahan hukum yang diperoleh yang berkaitan dengan permasalahan dikumpulkan kemudian disusun dan diklasifikasikan secara sistematis.

Pada penelitian di lapangan, pengumpulan bahan hukum dilakukan di Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Surabaya sebagai bahan informasi tambahan untuk melengkapi penulisan skripsi ini.

Setelah hasil data yang diperoleh terkumpul, kemudian diseleksi secara sistematis dan selanjutnya dilakukan pengolahan serta penilaian terhadap data



tersebut. Hasil pengolahan dari penilaian itu kemudian dipisahkan kedalam bab-bab dan sub bab sesuai dengan pembahasan dari permasalahan yang diangkat.

#### **D. Analisa Bahan Hukum.**

Bahan hukum yang telah terkumpul tersebut kemudian dianalisa dengan menggunakan analisis sistematis, yang artinya peraturan-peraturan yang banyak dan beraneka warna itu, tidak merupakan hutan belukar yang sukar lagi berbahaya untuk diambil manfaatnya, tetapi merupakan tanaman yang teratur dan indah rupanya sehingga memberikan kegunaan yang maksimal kepada masyarakat.

### **6. Pertanggungjawaban Sistematika**

Skripsi ini terdiri dari 4 (empat) bab. Tiap-tiap babnya dibagi lagi dengan beberapa sub bab. Bab I merupakan pengantar bab-bab berikutnya, demikian seterusnya. Sehingga skripsi ini tersusun secara sistematis.

Dalam Bab I atau pendahuluan, memuat secara garis besar beberapa hal yang berkaitan dengan judul skripsi ini, yang antara lain mengenai latar belakang dan perumusan permasalahan, disini dikemukakan dua permasalahan antara lain bagaimanakah hubungan hukum antara awak kapal dengan pengusaha kapal dan bagaimanakah jaminan sosial bagi keselamatan kerja awak kapal, kemudian penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan dilanjutkan dengan metode penelitian yang berisi : pendekatan masalah, bahan hukum, prosedur pengumpulan



dan pengolahan bahan hukum, analisis bahan hukum dan yang terakhir mengenai pertanggungjawaban sistematis.

Dalam Bab II merupakan penjelasan dari rumusan masalah pertama yaitu mengenai macam-macam dan isi perjanjian kerja laut, pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengusaha kapal dan awak kapal berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku di Indonesia, dengan maksud untuk memberikan gambaran yang lebih mendalam bahwa dalam perjanjian kerja laut yang dibuat oleh pengusaha kapal dengan awak kapal haruslah ditaati dan tidak boleh dilanggar oleh kedua belah pihak, apabila dilanggar maka kewenangan Pengadilan Negeri untuk memeriksa dan memutus berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam Bab III dibahas mengenai permasalahan kedua dalam skripsi ini yaitu mengenai hak-hak awak kapal dalam perjanjian kerja laut yang dimana hak-hak tersebut merupakan bagian dari jaminan sosial bagi keselamatan kerja awak kapal dan dibahas mengenai jaminan sosial bagi kecelakaan kapal berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam Bab IV adalah bab penutup yang merupakan bab terakhir dari skripsi ini berisi penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Diletakkan pada bab akhir skripsi ini karena merupakan jawaban dari permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan hukum tenaga kerja yang ada pada bab sebelumnya dan juga akan disertakan saran-saran sebagai masukan dari pemikiran bagi dunia pendidikan.





## BAB II

### PERJANJIAN KERJA LAUT ANTARA AWAK KAPAL DENGAN PENGUSAHA KAPAL.

#### 1. Perjanjian Kerja Laut.

Ketentuan mengenai perjanjian kerja laut dapat diketahui dalam Pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Ketentuan tersebut bila kita bandingkan dengan perjanjian kerja pada umumnya yang diatur Pasal 1601 huruf a Kitab Undang-undang Hukum Perdata, maka akan tampak bahwa perjanjian kerja laut merupakan perjanjian yang bersifat khusus.

Pasal 1601 huruf a Kitab Undang-undang Hukum Perdata menyebutkan :

Persetujuan perburuhan adalah perjanjian dengan mana pihak yang satu, si buruh mengikatkan dirinya untuk di bawah perintahnya pihak yang lain si majikan, untuk sesuatu waktu melakukan pekerjaan dengan menerima upah.

Sedangkan Pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang berbunyi :

Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dan seorang dipihak yang lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk bertindak di bawah pengusaha itu pekerjaan dengan mendapat upah, sebaga nakhoda atau anak kapal.

Ketentuan yang terdapat dalam Pasal 395 masih kurang lengkap, karena harus memenuhi pula ketentuan yang terdapat dalam Pasal 399 dan Pasal 400 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Pasal 399 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan :

Perjanjian kerja antara pengusaha dengan seorang buruh, yang berlaku sebagai nakhoda atau perwira kapal iapun atas ancaman batal, harus dibuat secara tertulis, Biaya-biaya akte dan lain-lain biaya tambahan harus dipikul oleh pihak pengusaha.



Kemudian, Pasal 400 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan :

Perjanjian kerja antara pengusaha dengan seorang buruh, yang akan berlaku sebagai kelasi, ialah atas nama ancaman batal, harus dibuat dihadapan pegawai diangkat oleh pihak berwajib.

Sebelum tanyakan apakah ia menyetujui perjanjian yang termaksud, pegawai tersebut harus dengan jelas terangkan kepada buruh tersebut isi perjanjian itu dan harus selidiki apakah buruh itu telah mengerti akan perjanjian kerja itu

Segera setelah kedua pihak menyetujui, maka dari perjanjian itu dibuat Akte.

Akte ini, selain oleh pegawai tersebut, harus ditandatangani oleh atau atas nama pengusaha dan segera ditandatangani atau dibubuhi cap jempol oleh si buruh Perjanjian kerja harus dibuktikan dengan aktanya.

Sedangkan menurut Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan, hanya memberikan pengertian secara eksplisit dan singkat sebagai berikut:

Perjanjian Kerja laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan.

Jadi secara singkat pengertian perjanjian kerja laut dapat dikatakan sebagai "perjanjian kerja yang dibuat antara seorang majikan atau pengusaha kapal dengan seseorang yang mengikatkan diri untuk bekerja padanya, baik sebagai nakhoda atau anak buah kapal dengan menerima upah dan perjanjian tersebut harus dibuat atau ditandatangani di hadapan pejabat yang ditunjuk Pemerintah serta pembuatannya harus pula menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran".

Maksud dari perjanjian kerja laut dibuat di buat di hadapan pejabat yang ditunjuk oleh Pemerintah (Administratur pelabuhan) adalah agar pembuatan akta perjanjian tersebut harus berdasarkan atas kemauan kedua belah pihak atau tanpa paksaan dan dalam perjanjian tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan-peraturan yang berlaku. Dengan demikian pelaksanaannya administratur pelabuhan harus memberitahukan dengan seterang-terangnya isi



perjanjian laut tersebut dengan menanyakannya pasal demi pasal apakah sudah mengerti dan setuju. Dalam praktek sekarang hal itu sudah tidak mungkin dilakukan karena dianggap sudah tahu dan terbatasnya lapangan pekerjaan yang ada dibandingkan tenaga kerja yang menginginkannya.

Khusus untuk nakhoda atau perwira kapal yang berijazah, perjanjian kerja laut tidak perlu dibuat dalam bentuk akta otentik sebagaimana anak buah kapal lainnya, jadi cukup dibuat tertulis dan ditandatangani sebagai pengesahannya kepada administratur pelabuhan, tanpa ditanya satu persatu karena perwira kapal atau nakhoda tersebut dianggap tahu tentang peraturan perundang-undangan itu.

Uraian tentang pengertian perjanjian kerja laut di atas, sudah membuktikan adanya sifat kekhususannya dibandingkan dengan perjanjian kerja pada umumnya, yaitu pada syarat "keharusan tertulisnya perjanjian kerja laut yang dibuat".

Di samping syarat tertulis tersebut sebagai syarat sahnya perjanjian kerja laut, perjanjian itu harus menuhi pula ketentuan Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata,. Adapun isi ketentuan Pasal tersebut mensyaratkan :

1. Adanya kesepakatan atau kemauan secara sukarela dari kedua belah pihak ;
2. Masing-masing mempunyai kecakapan untuk bertindak ;
3. Persetujuan mengenai atau mengandung suatu hal tertentu ;
4. Isi perjanjian itu tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan atau ketertiban umum.

Tidak dipenuhinya keempat syarat tersebut di atas dalam perjanjian kerja laut diancam batal. Hal ini memang dimungkinkan karena ketentuan dalam Pasal 1 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan bahwa ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata juga dapat diberlakukan dalam



Kitab Undang-undang Hukum Dagang sepanjang tidak ada peraturan Khusus yang menyimpang.

Akte atau Surat Perjanjian kerja laut biasanya dibuat rangkap 2 (dua), masing-masing satu lembar untuk perusahaan pelayaran dan tenaga kerja, baik sebagai nakhoda, perwira kapal ataupun anak buah kapal lainnya, sedangkan salinannya untuk administrator pelabuhan, dokumen kapal, dan lain sebagainya.

a. Macam dan Jenis Perjanjian Kerja Laut.

Menurut Pasal 398 Kitab Undang-undang Hukum Dagang tentang macam perjanjian kerja laut disebutkan bahwa, perjanjian kerja laut dapat diadakan untuk suatu waktu tertentu, untuk waktu tak tertentu atau sampai diakhirinya.

Jadi macam-macam perjanjian kerja laut menurut Pasal tersebut hanya ada dua, akan tetapi dalam praktek terdapat tiga macam, yaitu:<sup>3</sup>

- 1) Perjanjian kerja laut yang diselenggarakan waktu tertentu atau perjanjian kerja laut periode misalnya: untuk 2 tahun, 5 tahun atau 10 tahun lain-lain (Pasal 448 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).
- 2) Perjanjian kerja laut yang diselenggarakan untuk waktu tidak tertentu, sebagaimana diatur Pasal 450 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- 3) Perjanjian kerja laut yang diselenggarakan untuk satu atau beberapa perjalanan atau trip, yaitu perjanjian kerja laut yang diselenggarakan berdasarkan pelayaran yang diadakan perusahaan

---

<sup>3</sup> Djohari Santosa, **Pokok-Pokok Hukum Perkapalan**, cet. pertama, UII Pres, Yogyakarta, Maret 2004, h, 64-65.





pelayaran dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain (Pasal 449 ayat 2 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Kemudian jika ditinjau dari sudut perbedaan perjanjian kerja laut dalam Undang-undang, yaitu menyangkut persoalan alasan-alasan yang sah untuk melakukan pemutusan hubungan kerja, maka perjanjian kerja laut dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu :

1. Perjanjian kerja laut untuk nakhoda, dan
2. Perjanjian kerja laut untuk anak buah kapal.

Perjanjian kerja laut jika ditinjau dari pihak yang mengikatkan diri dapat dikelompokkan pula menjadi dua, yaitu :<sup>4</sup>

1. Perjanjian kerja laut pribadi atau perseorangan, yaitu perjanjian kerja laut yang dibuat antara seorang tenaga kerja dengan perusahaan pelayaran;
2. Perjanjian kerja laut kolektif, yaitu perjanjian kerja laut yang dibuat antara perusahaan pelayaran atau gabungan perusahaan pelayaran dengan gabungan tenaga kerja (anak buah kapal), dengan syarat masing-masing pihak harus berbentuk badan hukum.

Pada hakekatnya perjanjian kerja laut jenis ini belumlah merupakan perjanjian kerja dengan anak buah kapal, maka perjanjian kerja laut secara individual (pribadi) masih harus dibuat dengan syarat tidak boleh bertentangan dengan isi perjanjian kerja laut kolektif, karena akan berakibat batalnya perjanjian kerja laut *individu*.

---

<sup>4</sup> Djoko Triyanto, *op cit*, h, 47.



Jenis perjanjian kerja laut kolektif tersebut sangat menguntungkan bagi tenaga kerja yang akan bertindak sebagai anak buah kapal, sebab mereka berunding dengan perusahaan pelayaran sebagai satu kesatuan yaitu organisasi yang sah dan diakui di Indonesia adalah Kesatuan Pelaut Indonesia (selanjutnya disingkat KPI), sehingga tidak akan mudah ditekan oleh perusahaan pelayaran sedangkan secara kuantitatif perusahaan pelayaran akan lebih banyak menderita kerugian dari pada tenaga kerja, karena kapalnya tidak beroperasi. Namun sebaliknya, perusahaan pelayaran juga mendapat keuntungan berupa kepastian mengenai syarat-syarat kerja, sehingga tidak dapat pula dituntut perubahan-perubahan oleh anak buah kapal setiap waktu.sebelum berakhirnya perjanjian kerja laut kolektif tersebut.

Di samping keuntungan-keuntungan tersebut diatas, dalam perjanjian kerja laut kolektif anak buah kapal mendapat keuntungan berupa lapangan kerja yang merata, sebaliknya kemungkinan terhalangnya operai kapal dapat diatasi karena alasan kekurangan tenaga kerja yang tersedia. Jika system ini benar-benar telah diterapkan secara konsuken, maka tidak akan ditemui lagi anak buah kapal perusahaan pelayaran yang tidak terikat dengan pihak perusahaan akan tetapi kepada organisasinya. Tanggung jawab mengenai pembinaan atau pelatihan anak buah kapal juga merupakan tanggung jawab organisasi KPI.



b. Isi Perjanjian Kerja Laut.

Ketentuan yang mengatur tentang isi perjanjian kerja laut terdapat Pasal 400 dan 401 KUHD. Dimana tiap-tiap perjanjian kerja laut yang dibuat antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal, baik mereka sebagai nakhoda atau anak buah kapal harus memuat :<sup>5</sup>

1. Nama lengkap, dan nama kecil pekerja serta tempat dan tanggal lahirnya ;
2. Tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat ;
3. Kapal, dimana tenaga kerja akan dipekerjakan ;
4. Tujuan pelayaran atau waktu jika perjanjian bersifat satu atau beberapa pelayaran atau waktu ;
5. Jabatan tenaga kerja di kapal, baik sebagai nakhoda atau anak buah kapal ;
6. Pernyataan yang berisi : undang-undang atau peraturan-peraturan yang berlaku dalam penentuan hari-hari libur atau cuti atau kalau lain sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan disebutkan satu persatu atau nama perjanjiannya atau peraturannya ;
7. Tanda tangan tenaga kerja, pengusaha pelayaran dan Syahbandar (administratur pelabuhan) ;
8. Tanggal ditandatanganinya atau disahkannya perjanjian kerja laut tersebut ;

---

<sup>5</sup> Djohari Santosa, *op cit*, h, 64.



9. Perihal pengakhiran hubungan kerja, yaitu :<sup>6</sup>
- a. Jika perjanjian kerja laut ini diadakan untuk waktu tertentu, pada hari berakhirnya hubungan kerja harus memberitahukan kepada pelabuhan pertama yang disinggahi kapal itu dimana terdapat seorang pegawai bahari (Syahbandar, administratur pelabuhan) ;
  - b. Jika perjanjian kerja laut diadakan untuk suatu atau beberapa pelayaran atau perjalanan yang disetujui sampai pelabuhan mana, maka pengakhiran hubungan kerjanya dengan mengindahkan tenggang waktu yang layak sebagaimana diatur Pasal 449 ayat 2 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, bila pelabuhan di Indonesia sebagaimana diatur pada Pasal 452 KUHD tergantung pelabuhan mana yang ditunjuk dalam perjanjian atau kalau pelabuhannya tertutup dapat diturunkan di Jakarta pengakhirannya.

## **2. Pihak–Pihak yang Terlibat Pekerjaan Kapal.**

Sebagaimana diketahui bahwa dalam Perjanjian kerja laut mengenai hubungan kerja di kapal, kita mengenal 3 (tiga) orang, yaitu : pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun kelasi. Di bawah ini akan dibahas satu mengenai status dan kedudukannya menurut hukum yang berlaku.

---

<sup>6</sup> Djoko Triyanto, *op cit*, h, 49.





kebutuhan perdagangan dalam dan luar negeri dengan memperhatikan kemampuan masyarakat.

## 2) Nakhoda.

Ketentuan Pasal 341 dan Pasal 377 kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan bahwa nakhoda adalah pemimpin kapal, yaitu seorang tenaga kerja yang telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran sebagai nakhoda.

### a. Kewajiban-kewajiban nakhoda tersebut antara lain :

- 1) Mematuhi perintah dari peraturan-peraturan perusahaan selama tidak menyimpang dari perjanjian kerja laut dan Undang-undang atau kebiasaan-kebiasan yang lazim terjadi (Pasal 364 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 2) Menjalankan kedua kewajiban diatas walaupun perjanjian kerja lautnya sudah berakhir, akan tetapi masih dalam pelayaran (Pasal 431 Kitab Undang Hukum Dagang) ;
- 3) Mewakili pengusaha sebagai penggugat atau tergugat sehubungan dengan kapalnya, dengan konskuensi pengusaha juga terikat dengan putusan-putusan pengadilan jika proses tersebut siwakili nakhoda (Pasal 361 Kitab Undang-undang Hukum Dagang);
- 4) Berusaha menyelamatkan kapalnya dari penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan, jika negaranya dalam keadaan berperang atau menyelamatkan kapalnya keluar dari daerah yang sedang berperang, kemudian memasuki pelabuhan yang aman dan



melaporkan keadaannya kepada pengusaha pelayaran dan menunggu perintah selanjutnya (Pasal 367 dan Pasal 368 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;

- 5) Bertindak sebagai penggugat atau penuntut, jika kapalnya disita atau ditahan oleh suatu negara dan melaporkannya kepada pengusaha pelayaran (Pasal 369 Kitab Undang-undang Hukum Dagang);
- 6) Melaporkan dan meminta izin kepada pengusaha pelayaran atau pencarter jika kapalnya dicarter, untuk membawa atau mengangkut barang-barang atau apapun juga yang tidak lazim sebagai perlengkapan atau kelengkapan untuk tugas nakhoda di kapal, misalnya mengangkut barang dagangan atau penumpang (Pasal 372 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 7) Bertindak atas nama pengusaha pelayaran untuk melaksanakan perjanjian kerja laut dengan anak buah kapal atau pekerjaan lain di atas kapal yang bukan anak buah kapal (Pasal 397 Kitab Undang-undang Hukum Dagang); “Mengatur pekerjaan anak buah kapal sebaik-baiknya asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang atau peraturan umum perusahaan (Pasal 441 Kitab Undang-undang Hukum Dagang)” ;
- 8) Mewakili pengusaha menandatangani konosemen dengan pengiriman muatan (Pasal 505 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) jika konosemen ditandatangani agen, maka agen menandatangani atas nama nakhoda ;



- 9) Menjaga dan merawat barang-barang milik penumpang yang meninggal dunia di atas kapal dengan membuat daftarnya secara terperinci di hadapan dua orang penumpang sebagai saksi (Pasal 346 Kitab Undang-undang Hukum Dagang);
- 10) Menjaga dan merawat muatan atau pengirim muatan untuk menuntut atau menggugat muatan-muatan yang disita atau ditahan oleh penguasa (Pasal 369 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 11) Menjaga muatan sebaik-baiknya dengan segala macam cara untuk menjamin kepentingan yang berhak. Dalam hal ini nakhoda berhak menghadap di muka pengadilan atas nama pemilik muatan untuk keutuhan muatan, dan atas nama pemilik muatan berhak menjual muatan atau sebagian muatan atau meminjam uang dengan menjaminkan mutan untuk kepentingan muatan itu sendiri (Pasal 371 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 12) Menjaga, mengatur dan menerbitkan penumpang untuk keamanan di atas kapal dan melakukan tugas ini dengan hak dan kuasa yang di berikan kepadanya (Pasal 393 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 13) Merundingkan sesuatu yang penting, terutama mengenai keselamatan dengan anak buah kapal, biasanya dengan Dewan Kapal (Pasal 351 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 14) Menindak anak buah kapal atau penumpang yang melakukan pelanggaran demi terlaksananya tertib hukum dan disiplin, yaitu



- hukuman denda dan hukuman kurungan dan di catat dalam daftar buku hukuman (Pasal 352 huruf a Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 15) Mengusahakan semua jenis makanan bagi semua awak kapal.(Pasal 358 huruf b Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 16) Menyusun anak buah kapal menurut tugas dan jabatannya (Pasal 359 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 17) Mengatur tempat tinggal anak buah kapal sesuai persyaratan kesehatan dan peraturan yang berlaku dan bilamana perlu mengubah susunan anak buah kapal untuk memenuhi persyaratan tersebut (Pasal 439 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 18) Melaporkan kepada administratur pelabuhan tempat bila kapalnya mengalami bencana atau kecelakaan ;
- 19) Mentaati segala peraturan dan undang-undang dengan cermat (Pasal 343 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 20) Di perairan manapun seorang nakhoda wajib menggunakan bantuan pandu laut (Pasal 344 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 21) Nakhoda harus tetap tinggal di kapal selama pelayaran, walaupun ada ancaman bahaya, kecuali ada alasan yang mutlak untuk menyelamatkan diri (Pasal 345 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 22) Nakhoda harus menyimpan dan merawat semua surat-surat atau sertiikat-sertifikat kapal yang harus ada di kapal (Pasal 347 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;





- 23) Nakhoda wajib memperlihatkan kepada administrator pelabuhan untuk di periksa Buku harian Kapal setiap tiba di pelabuhan akhir, jika terjadi di luar negeri kepada Konsulat Jendral Indonesia (Pasal 352 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 24) Nakhoda wajib membuat Surat Keterangan Kapal, bila terjadi hal-hal yang istimewa sesuai dengan Pasal 353 dan 355 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 25) Jika kapalnya mengalami tubrukan, nakhoda harus memberitahukan nama kapalnya, nama pelabuhan registrasi kapalnya dan daftar nama pelabuhan yang telah dan akan disinggahinya kepada kapal yang bertubrukan dengan kapalnya, serta menolong orang-orang dari kapal tersebut, jika dalam bahaya.
- Kewajiban untuk menolong tersebut mengikat, sehingga : apabila tidak dilakukan bisa menggugurkan haknya untuk menuntut ganti rugi dari kapal yang bertubrukan dengan kapalnya (Pasal 358 huruf a Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 26) Menyerahkan semua dokumen-dokumen kapal (surat-surat kapal, sertifikat-sertifikat) kepada pengusaha pelayaran dengan mendapat tanda terima setelah berakhirnya suatu pelayaran (pasal 432 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Dalam menjalankan tugasnya sehari-hari diatas kapal seorang nakhoda mempunyai jabatan-jabatan penting antara lain :<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Djoko Triyanto, *op cit*, h, 33-37.



a. Nakhoda sebagai pemimpin kapal.

Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang berarti nakhoda merupakan pemimpin tertinggi dalam mengelola melayarkan dan mengarahkan kapal tersebut.

Demikian pula, setiap anak buah kapal akan turun ke darat apabila kapal sedang berlabuh, maka ia harus meminta ijin terlebih dahulu kepada nakhoda, dan apabila ijin itu ditolak, nakhoda harus menulis dalam Buku Harian Kapal dengan alasan yang cukup sebagaimana ditentukan pada Pasal 385 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Hal yang lebih penting lagi adalah nakhoda sebagai pemimpin kapal harus melayarkan kapalnya dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, tepat waktu, praktis dan selamat.

b. Nakhoda sebagai pemegang kewibawaan umum.

Ketentuan yang mengatur mengenai jabatan ini, kita temukan pada Pasal-pasal : 384, 385 dan 396 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Pasal-pasal tersebut memberikan kekuasaan kepada nakhoda untuk menertibkan kapal. Anak buah kapal harus taat dan patuh kepadanya, dengan konsekuensi sebaliknya setiap perintah nakhoda yang tidak pantas bisa diadukan kepada pihak yang berwenang oleh anak buah kapal.

Dalam menegakkan kewibawaan umum tidak ada suatu alasan apapun yang memberi hak kepada anak buah kapal untuk menentang nakhoda, karena setiap penentangan terhadapnya merupakan pelanggaran hukum. Bahkan menurut Pasal 393 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, kewibawaan



nakhoda tidak hanya terhadap anak buah kapal akan tetapi terhadap semua orang yang berada di atas kapal, termasuk penumpang dan lain sebagainya.

c. Nakhoda sebagai Jaksa atau Abdi Hukum.

Pasal-pasal yang mengatur jabatan nakhoda tersebut adalah: 387, 38, 390, 391 dan 394 huruf a Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Dalam ketentuan Pasal-pasal tersebut antara lain menyebutkan bahwa nakhoda dalam mengatasi atau menanggulangi suatu perkara atau kejahatan diperbolehkan menahan seseorang untuk pengamanan dan pengusutan perkaranya, yang kemudian dituangkan dalam sebuah Berita Acara untuk kemudian diserahkan kepada Kepolisian atau Kejaksaan di pelabuhan berikutnya.

d. Nakhoda sebagai Pegawai Pencatatan Sipil.

Dalam suatu perjalanan pelayaran dapat saja terjadi hal-hal yang menyangkut kehidupan manusia, seperti kelahiran, perkawinan, dan lain-lain. Namun kemungkinan yang benar-benar terjadi hanyalah kelahiran dan kematian.

Kalau terjadi kematian dan kelahiran, nakhoda sebagai Pegawai Pencatatan Sipil dengan mencatat semua kejadian di dalam Buku harian Kapal dengan disaksikan oleh dua orang saksi. Demikian halnya dalam hal mencatat kematian, tidak boleh menyebutkan sebab-sebab kematian, karena kepastian penyebab kematian hanya dapat diberikan oleh orang yang berwenang atau dokter ahli otopsi. Kemudian nakhoda membuat Berita Acara atau Surat Keterangan yang diserahkan kepada Pemerintah Daerah



(Kantor Catatan Sipil) di pelabuhan berikutnya. Sedangkan kalau kelahiran atau kematian terjadi di luar negeri, maka nakhoda menyerahkan Surat Keterangan tersebut kepada Konsulat atau Kedutaan Besar Republik Indonesia, dan di sana baru dibuatkan aktanya. Dasar hukumnya yaitu Pasal 46, 47, 58, 59, 76-70, dan 84-87 Peraturan Pencatatan Sipil atau Burgelijke Stand.

e. Nakhoda sebagai Notaris

Notaris dapat diartikan secara sederhana sebagai orang yang bertugas dalam kewenangannya membuat akta yang diakui oleh Pemerintah.

Pasal : 947, 950 dan 952 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menyebutkan bahwa, bilamana diminta nakhoda dapat bertindak sebagai notaris dalam pembuatan surat warisan seseorang di atas kapal. Surat warisan tersebut kemudian ditandatangani oleh pewaris yang ada, nakhoda dan dua orang saksi.

Pembuatan surat warisan tersebut didasarkan atas keadaan yang tidak dimungkinkan si pewaris menemui pejabat yang berwenang, oleh karena itu dalam undang-undang menyebutkan pula, bahwa surat warisan yang dibuat oleh nakhoda hanya berlaku 6 (enam) bulan setelah penyebab itu berakhir (akhir atau selesainya pelayaran), kecuali jika surat warisan tersebut disimpan kepada notaris dan untuk keperluan itu menurut Pasal 932 dan Pasal 952 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berkepentingan membuat Akte Penyimpanan.





f. Nakhoda sebagai wakil perusahaan pelayaran.

Pasal-pasal : 350, 360-363, 365, 366, 369, 397 dan 505 Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur ketentuan jabatan tersebut.

Menurut Pasal-pasal tersebut, nakhoda menjabat sebagai wakil perusahaan pelayaran dalam hal-hal :

- 1) Penandatanganan surat-surat perjanjian selama pelayaran berlangsung ;
- 2) Pengaturan tugas anak buah kapal ;
- 3) Muatan ;
- 4) Penandatanganan konosemen ;
- 5) Pemungutan uang tambang atau upah-upah lain ;
- 6) Memperlengkapi kapalnya untuk pelayaran ;
- 7) Sebagai penggugat dan tergugat untuk perusahaan pelayaran dalam proses peradilan ;
- 8) Peminjaman uang untuk biaya pelayaran dengan menjaminkan kapalnya, setelah gagal menghubungi perusahaan pelayaran ;
- 9) Mempekerjakan penumpang gelap ;
- 10) Pembatalan, pemungkiran sahnya surat-surat atau sertifikat untuk mengajukan permohonan peninjauan kembali.

g. Nakhoda sebagai wakil pemilik muatan.

Dalam kasus-kasus tertentu nakhoda dapat menjadi sebagai pemilik muatan, baik sebagai pengirim atau penerima.

Hal ini dapat terjadi apabila :



- 1) Kapal ditahan atau disita, nakhoda dapat mengambil tindakan-tindakan untuk menanggulangi atas nama pemilik kapal barang, sebagaimana dimaksud diatur Pasal 396 Kitab Undang-undang Hukum dagang ;
- 2) Memerlukan biaya untuk muatan, dan menurut ketentuan Pasal 371 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, nakhoda diperbolehkan menjual sebagian muatan.

Jadi demikian pentingnya kedudukan nakhoda dalam suatu pelayaran, namun seorang nakhoda tentulah seorang manusia biasa, sehingga kadang-kadang ia juga mengalami sakit atau berhalangan dalam menjalankan kewajibannya. Untuk itu diperlukan seorang pengganti yang memenuhi syarat mengemudikan kapal dalam melanjutkan perjalanannya.

Dalam kondisi demikian Pasal 341 huruf d Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur ketentuan jika suatu saat nakhoda berhalangan, atau apabila ia dalam keadaan tidak mampu mengemudikan kapalnya, maka bertindaklah sebagai demikian mualim pertama, apabila mualim pertama tidak hadir atau berhalangan, sedangkan dalam kapal ada satu atau beberapa mualim yang berwenang, maka ditentukan mualim yang tertua menurut tingkatannya, selanjutnya diantara para mualim lainnya yang tertua menurut tingkatannya, dan apabila inipun tidak ada, seorang yang ditunjuk oleh sebuah dewan kapal. Jadi pengganti nakhoda jika berhalangan urutannya, adalah sebagai berikut:

- 1) Mualim I, jika tidak ada.
- 2) Mualim yang berwenang dan tertua dalam pangkatnya.
- 3) Seseorang yang ditunjuk oleh Dewan Kapal.



3. sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.

Kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi selama melakukan hubungan kerja dengan perusahaan pelayaran sebagaimana diatur dalam pasal-pasal Kitab Undang-undang Hukum Dagang, antara lain :<sup>11</sup>

- 1) Mematuhi nakhoda dalam kedudukannya atas jabatan sebagai : pimpinan kapal, pemegang kewibawaan umum dan wakil pengusaha (Pasal 390, 393, 397 Kitab Undang-undang Hukum Dagang), bahkan nakhoda dapat pula menjatuhkan hukuman denda atau hukuman kurungan pada anak buah kapal untuk pengamanan. Dalam pengertian mematuhi nakhoda, berarti juga mematuhi orang yang mewakili nakhoda, seperti : perwira jaga, kepala kamar mesin dan dalam batas-batas wewenangnya ;
- 2) Meminta ijin setiap kali meninggalkan kapal atau turun ke darat. Ijin ini diminta kepada nakhoda atau kepada orang yang mewakili nakhoda seperti: perwira jaga, dan lain sebagainya (Pasal 385 dan Pasal 387 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 3) Meminta ijin kepada nakhoda atau pengganti atau yang mewakilinya untuk mempunyai, menyimpan atau menggunakan barang-barang yang bukan merupakan barang-barang kebutuhan wajar, misalnya: minuman keras, senjata api, barang yang bersifat barang dagangan (Pasal 391 dan 392 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;

---

<sup>11</sup> Ibid, h, 75.



- 4) Melakukan tugas tambahan atau lembur jika dianggap perlu oleh nakhoda (Pasal 441 sampai dengan 442 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- 5) Melakukan tugas-tugas didalam membuat Surat Keterangan Kapal selama tiga hari setelah berakhirnya perjanjian kerja laut (Pasal 452 huruf b Kitab Undang-undang Hukum Dagang).





### BAB III

## JAMINAN SOSIAL BAGI AWAK KAPAL

### 1. Hak-hak Awak Kapal

Dalam peraturan perundang-undang nasional, mengenai jaminan sosial awak kapal, yang berisi tentang hak-hak awak kapal ini terdapat dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dan terbatas dalam beberapa Pasal saja yaitu Pasal 416 huruf a sampai dengan Pasal 416 huruf g, Pasal 452, Pasal 452 huruf g dan Pasal 440 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.<sup>12</sup> Di samping diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata serta peraturan yang sifatnya khusus di lingkungan pelayaran, diatur juga dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan yaitu dengan menggunakan istilah Kesejahteraan Awak Kapal dan Akomodasi Awak Kapal, diatur mulai Pasal 21 sampai dengan Pasal 40.

Pada dasarnya hak-hak awak kapal, baik sebagai nakhoda, perwira laut maupun kelasi adalah sama. Hak tersebut disebutkan dalam Pasal 18 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 Tentang Kepelautan antara lain: menerima gaji, upah lembur, uang pengganti hari-hari libur, uang delegasi, biaya pengangkutan dan upah saat diakhirinya pengerjaan, pertanggungjawaban untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa dan kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin di wilayah

---

<sup>12</sup> Kuntoro, *op cit*, h, 38-39.



yang suhunya 15 derajat Celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

Hak-hak awak kapal adalah sebagai berikut :

a. Hak atas Upah

Besarnya upah yang diperoleh awak kapal didasarkan atas perjanjian kedua belah pihak sebagaimana tercantum dalam perjanjian kerja laut sepanjang isinya tidak bertentangan dengan undang-undang atau peraturan yang berlaku, misalnya Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2003 tentang Kepelutan.

Upah tersebut diatas didasarkan atas :

- 1) 8 (delapan) jam kerja setiap hari ;
- 2) 44 (empat puluh empat) perminggu ;
- 3) Istirahat sedikit-dikitnya 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam ;
- 4) Libur sehari setiap minggu ;
- 5) Ditambah hari-hari libur resmi (Pasal 21 ayat 1 dan ayat 2 PP No. 7 tahun 2000).

Ketentuan diatas tidak berlaku bagi pelaut muda artinya mereka yang berumur 16 tahun sampai dengan 18 tahun tidak boleh bekerja melebihi 8 jam sehari dan 40 jam seminggu serta tidak boleh dipekerjakan pada waktu istirahat. Dalam perjanjian kerja laut, upah yang dimaksudkan tidak termasuk tunjangan-tunjangan atau upah lembur atau premi sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal : 402, 409 dan 415 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dan upah



harus dibayarkan dalam bentuk uang, dan upah yang berupa uang tersebut masih harus ditambah dengan makan secara cuma-cuma.

Berdasarkan ketentuan di dalam Pasal : 1602, 1602 huruf a dan 1602 huruf b Kitab Undang-undang Hukum Perdata, upah yang dibayarkan kepada awak kapal semenjak mereka mulai bekerja di kapal sampai berakhirnya hubungan kerja. Sedangkan untuk awak kapal yang sedang mengambil cuti atau menjalani kerja lain atas tugas dari negara dan pada hari libur, menurut ketentuan Pasal 415 Kitab Undang-undang Hukum Dagang upahnya tetap harus dibayarkan. Demikian juga bagi anak buah kapal mendapatkan hak atas upah sekalipun belum bekerja tetapi ia telah menyediakan dirinya untuk bekerja dan majikan atau perusahaan pelayaran belum mempekerjakannya, ketentuan ini terdapat pada 1602 huruf d Kitab Undang-undang Hukum Perdata.<sup>13</sup>

Perjanjian kerja laut yang sudah ditandatangani tetapi di dalamnya belum ditentukan mengenai kapan hubungan kerja dimulai, hal ini mengandung arti, pertama hubungan kerja dimulai pada saat pendaratan dan kedua awak kapal telah menyediakan dirinya untuk bekerja, sehingga mempunyai konsekuensi logis bahwa meskipun tenaga kerja belum ditugaskan oleh perusahaan pelayaran, maka ia berhak atas upah yang diperjanjikan.

Biasanya jumlah upah yang diterima awak kapal paling sedikit adalah yang sesuai dengan yang tertulis dalam perjanjian kerja laut, kecuali jika upah tersebut dipotong untuk hal-hal yang sudah disetujui oleh awak kapal atau pemotongan yang sah didasarkan pada hukum yang berlaku. Pengaturan

---

<sup>13</sup> Djoko Triyanto, *op cit*, h, 53.



mengenai pemotongan tersebut menurut Pasal 1602 huruf r Kitab Undang-undang Hukum Perdata adalah sebagai berikut :

1. Ganti rugi yang harus dibayar ;
2. Denda-denda yang harus dibayar kepada perusahaan, yang harus diberi tanda terima oleh perusahaan (Pasal 1601 huruf s Kitab Undang-undang Hukum Perdata) ;
3. Iuran untuk dana ( Pasal 1601 huruf s Kitab Undang-undang Hukum Perdata) ;
4. Sewa rumah atau ruangan atau lain-lain yang dipergunakan oleh awak kapal diluar kepentingan dinasnya ;
5. Harga pembelian barang-barang yang dipergunakan oleh awak kapal diluar kepentingan dinasnya ;
6. Uang muka atas upah yang telah diterimanya ;
7. Kelebihan pembayaran upah-upah yang lalu ;
8. Biaya pengobatan yang harus dibayar oleh awak kapal (Pasal 416 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
9. Istri atau anggota keluarga lainnya sampai derajat keempat dengan jumlah maksimum  $\frac{2}{3}$  dari upah (Pasal 444 dan Pasal 445 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Selain pemotongan-pemotongan seperti tersebut di atas, maka besarnya upah awak kapal juga dapat berkurang disebabkan :

1. Denda oleh nakhoda sesuai dengan peraturan perundang-undangan ;





2. Pengurangan upah karena sakit yang sampai membuat awak kapal tidak dapat bekerja ;
3. Perjalanan pelayaran terputus ;
4. Ikatan kerja terputus karena alasan-alasan yang sah.

Sebaliknya, juga berlaku menurut ketentuan peraturan perundang-undangan, bahwa upah awak kapal dapat bertambah besarnya karena :<sup>14</sup>

1. Pengganti libur yang seharusnya dinikmati awak kapal, akan tetapi tidak diambilnya (Pasal 409 dan Pasal 415 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) atau atas permintaan pengusaha angkutan perairan paling sedikit 20 (duapuluh) hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 (satu) tahun bekerja akan mendapatkan imbalan upah sejumlah cuti yang tidak dinikmatinya (Pasal 24 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000) ;
2. Pembayaran waktu tambahan pelayaran, jika perjanjian kerja laut untuk suatu pelayaran karena suatu kerusakan, sehingga terpaksa berhenti di pelabuhan darurat (Pasal 423 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
3. Pembayaran kerja lembur, yaitu jam kerja melebihi jam kerja wajib sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, kecuali untuk keselamatan jiwa secara darurat. Khusus upah lembur untuk hari Minggu dihitung dua kali pada hari biasa. Sedangkan bagi perwira kapal yang menjadi kepala kerja, dokter, markonis tidak

---

<sup>14</sup> Ibid, h, 55-56.



berhak mendapatkan upah lembur (pasal 1602 huruf v Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Pasal 441, 442 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Menurut Pasal 22 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan, perhitungan upah lembur sebagai berikut :

$$\text{Rumus} = \frac{\text{upah minimum}}{190} \times 1,25$$

4. Pembayaran istimewa, karena mengangkut muatan berbahaya, menunda menyelamatkan kapal lain atau mengangkut muatan di daerah yang sedang perang, kecuali untuk tugas negara, Pasal 452 huruf e dan 452 huruf f Kitab Undang-undang Hukum Dagang ;
5. Mengembang tugas yang lebih tinggi yang tidak bersifat insidental, seperti sebagai Muallim II (Pasal 443 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
6. Kenaikan upah minimum yang ditetapkan oleh negara ;
7. Kelambatan pembayaran upah dari waktu yang biasa (Pasal 1801 dan Pasal 1602 huruf n Kitab Undang-undang Hukum Perdata) ;
8. Tidak diberikan makanan atau makan yang diberikan berkurang sebagaimana di tetapkan yang menjadi hak awak kapal (Pasal 436 dan 437 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

b. Hak atas Tempat Tinggal dan Makan.

Pengaturan mengenai hak tempat tinggal dan makan bagi awak kapal diatur pada Pasal 436 sampai dengan 439 Kitab Undang-undang Hukum Dagang berdasarkan ketentuan Pasal tersebut, maka awak kapal berhak atas tempat



tinggal yang baik dan layak sesuai dengan peraturan pemerintah dan berhak atas makan yang pantas, yaitu cukup dan dihidangkan dengan baik dan menu yang cukup bervariasi setiap hari. Ketentuan ini dipertegas lagi dalam Pasal 25 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000, yang menyebutkan :

- 1) Pengusaha angkutan di perairan wajib menyediakan makanan dan alat-alat pelayanan dalam jumlah yang cukup dan layak untuk setiap pelayaran bagi setiap awak kapal di atas kapal ;
- 2) Makanan harus memenuhi jumlah, ragam serta nilai gizi dengan jumlah minimum 3.600 kalori perhari yang diperlukan awak kapal untuk tetap sehat dalam melakukan tugas-tugasnya di kapal ;
- 3) Air tawar harus tetap tersedia di kapal dengan jumlah cukup dan memenuhi standar kesehatan ;
- 4) Alat-alat pelayaran seperti peralatan dapur dan atau peralatan memasak, serta perlengkapan ruang makan harus tersedia dalam jumlah yang cukup dan baik.

Sedangkan mengenai tempat tidur bagi awak kapal diatur dalam Pasal 32, Pasal 33 dan Pasal 38 Peraturan Pemerintah, yang harus memenuhi syarat-syarat:

1. Penempatan, tata susunan dan pengaturan serta hubungan dengan ruangan lain dari akomodasi awak kapal harus sedemikian rupa sehingga menjamin keselamatan awak kapal yang cukup perlindungan terhadap cuaca dan air laut, dan disekat dari panas dan dingin serta kebisingan dari ruangan-ruangan mesin dan ruangan-ruangan lainnya, serta tidak ada pintu-pintu langsung ke kamar tidur dari ruangan muatan, ruangan mesin atau dari ruangan dapur dan ruangan-ruangan penyimpanan ;
2. Bagian dari sekat, harus memisahkan ruangan-ruangan sebagaimana nomor 1 (satu) dari kamar tidur dan sekat luar harus dibuat dari baja atau bahan sejenis yang diakui dan harus kedap air dan kedap panas;



3. Semua kamar tidur harus terletak lebih tinggi dari garis muat dilambung kapal ;
4. Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus di lengkapi dengan pencegah masuknya serangga melalui pintu-pintu, jendela-jendela dan lubang-lubang kedalam ruangan ;
5. Semua ruangan tempat tinggal awak kapal harus serta dirawat dan dijaga dalam keadaan bersih dan baik dan tidak boleh diisi dan digunakan untuk menyimpan barang-barang lainnya ;
6. Luas lantai ruang tidur untuk setiap awak kapal adalah :
  - a. Paling sedikit 2.00 M<sup>2</sup> untuk kapal-kapal lebih kecil dari GT. 500 ;
  - b. Paling sedikit 2.35 M<sup>2</sup> untuk kapal-kapal dengan ukuran GT.500 ke atas ;
  - c. Paling sedikit 2,78 M<sup>2</sup> untuk kapal-kapal dengan ukuran GT.3000 ke atas ;
7. Setiap perwira harus mempunyai satu kamar tidur untuk sendiri, sedangkan untuk rating satu kamar tidur untuk 2 (dua) orang, kecuali di kapal-kapal penumpang ;
8. Kamar tidur rating di kapal-kapal penumpang yang satu kamar tidur terdapat 4 (empat) tempat tidur, maka luas lantai perorang minimal 2,22 M<sup>2</sup> dan luas lantai termasuk luas lantai untuk menempatkan tempat tidur, meja, almari, laci tempat menyimpan dan kursi ;





9. Bagi setiap awak kapal harus disediakan sebuah tempat tidur yang layak yang tidak boleh diletakkan rapat satu sama lain ;
10. Ukuran setiap tempat tidur minimal 180 x 68 cm dan bahan tempat tidur harus menggunakan bahan standar yang diakui ;
11. Tinggi langit-langit tempat tidur minimal 190 cm dari lantai ;
12. Jika suatu kamar tidur dilengkapi dengan tempat tidur bertingkat, tempat tidur terbawah tingginya minimal 30 cm dari lantai, dan tempat tidur atas, di pertengahan tinggi antara tempat tidur bawah dan sisi bawah langit-langit ;
13. Semua tempat tidur yang telah dilengkapi dengan tempat tidur, almari, laci tempat menyimpan, meja dan kursi, harus mempunyai kenyamanan yang layak ;
14. Kamar tidur, ruang makan, ruang istirahat dan ruang-ruang lain yang dianggap perlu harus mempunyai ventilasi yang cukup termasuk sistem pemanas atau sistem pendingin yang disesuaikan dengan daerah pelayaran ;
15. Semua kamar tidur dan ruang makan awak kapal harus cukup terang pada siang hari dan dilengkapi dengan penerangan listrik yang cukup di waktu malam hari atau cuaca gelap ;
16. Setiap kamar tidur harus dilengkapi dengan lampu baca di setiap kepala tempat tidur.

Persyaratan lain yang harus dipenuhi di kapal berkaitan dengan tempat tinggal awak kapal, termasuk mengenai ruangan rekreasi, sanitasi dan kesehatan pelaut



di atur dalam Pasal 35 sampai dengan 38 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000.

Pelanggaran terhadap ketentuan Pasal tersebut 35 sampai dengan 38 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000, dapat dikatakan sebagai pelanggaran hukum, di mana awak kapal dapat melakukan pemaksaan terhadap perusahaan pelayaran untuk membayar ganti rugi.

c. Hak Cuti.

Ketentuan yang mengatur hak cuti awak kapal terdapat dalam Pasal 409 dan 415 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang pada prinsipnya sama dengan cuti yang diberikan kepada tenaga kerja di perusahaan pada umumnya. Berdasarkan Pasal 409 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan bilamana nakhoda atau perwira kapal telah bekerja selama setahun berturut-turut atau terus-menerus, maka selama 14 hari atau bila dikehendaki pengusaha pelayaran dapat dilakukan dua kali, masing-masing delapan hari. Ini dilakukan mengingat kepentingan operasional kapal atau permintaan nakhoda.

Hak cuti ini gugur bila diajukan sebelum satu tahun masa kerjanya berakhir. Dan hak ini tidak berlaku untuk perjanjian kerja laut yang didasarkan atas pelayaran berdasarkan Pasal 415 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan bilamana anak buah kapal telah bekerja selama setahun terus-menerus sedangkan perjanjian kerja lautnya bukan perjanjian kerja laut pelayaran, maka mereka berhak atas cuti selama tujuh hari kerja atau dua kali lima hari kerja dengan upah penuh. Penentuan pengambilan cuti dilakukan



sekali tujuh hari kerja atau dua kali lima hari kerja terserah kepada pengusaha pelayaran. Permintaan cuti oleh anak buah kapal dapat ditunda oleh pengusaha pelayaran, akan tetapi paling lama 1 tahun.

d. Hak Waktu Sakit atau Kecelakaan.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang hanya mengatur mengenai hak anak buah kapal saja, tidak termasuk nakhoda. Hal ini dapat dimengerti karena nakhoda kadang-kadang merangkap sekaligus sebagai wakil pengusaha pelayaran. Perjanjian antara nakhoda dengan perusahaan pelayaran mengenai hak-hak nakhoda waktu sakit masih dapat dibenarkan sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Nakhoda pada hakekatnya adalah anak buah kapal yang dipromosikan menjadi nakhoda, oleh sebab itu hak-hak anak buah kapal waktu sakit minimal juga berlaku bagi nakhoda.

Pengertian sakit dalam perjanjian kerja laut dilihat dari sebab-sebabnya dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu:<sup>15</sup>

1) Sakit biasa :

Seorang awak kapal yang membuat perjanjian kerja laut paling sedikit satu tahun atau perjanjian kerja laut untuk waktu tidak tertentu dan telah melakukan pekerjaan terus-menerus untuk perusahaan pelayaran selama satu setengah tahun dan menderita sakit sewaktu bertugas di kapal berhak atas :

---

<sup>15</sup> *Ibid*, h, 63-65.



- a. Pengobatan sampai sembuh, akan tetapi paling lama 52 (lima puluh dua) minggu bilamana diturunkan dari kapal, demikian juga bila ia tetap berada di kapal berhak mendapatkan pengobatan sampai sembuh (Pasal 416 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- b. Pengangkutan cuma-cuma ke rumah sakit atau ke kapal lain atau ke tempat lain dimana ia akan dirawat dan ke tempat ditandatanganinya perjanjian kerja laut atau tempat yang telah diperjanjikan bilamana perjanjian kerja berakhir setelah sembuh atau setelah perjanjian kerja berakhir (Pasal 416 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Selama awak kapal sakit atau kecelakaan ketika sedang tidak bertugas di kapal, ia berhak atas upah sebesar 80% dengan syarat tidak lebih dari 28 (dua puluh delapan) minggu (Pasal 416 huruf a Kitab Undang-undang Hukum Dagang), dan jaminan tersebut diperoleh disamping biaya perawatan sampai sembuh. Pasal ini mensyaratkan bahwa awak kapal mengadakan perjanjian kerja laut untuk waktu paling sedikit satu tahun atau bekerja terus-menerus selama paling sedikit satu setengah tahun.

Demikian juga sebaliknya, Pasal 416 huruf b Kitab Undang-undang Hukum Dagang menentukan bahwa jika awak kapal mengadakan perjanjian kerja laut kurang dari satu tahun atau bekerja terus-menerus selama belum mencapai satu setengah tahun, maka ia





hanya mendapat perawatan sampai sembuh, dan upah yang diterima diperhitungkan dengan interval waktu tidak kurang dari 4 (empat) minggu tapi tidak lebih dari 26 (dua puluh enam) minggu.

Jika perjanjian kerja laut diadakan untuk kapal-kapal dengan ketentuan kurang dari 300 M3 isi kotor atau kurang dari 100 M3. Isi kotor untuk kapal dengan penggerak mesin, maka ketentuan jaminan-jaminan bagi awak kapal yang diuraikan diatas berubah menjadi : semula 52 minggu diubah menjadi 26 minggu, semula 52 minggu diubah menjadi 18 minggu dan upah sebesar 80% diubah menjadi 50%.

Jaminan-jaminan diatas dalam hal perawatan dapat ditolal oleh perusahaan pelayaran, jika :

- a. Anak buah kapal menghindari pengobatan dokter atau lalai mngobatan diri ke dokter ;
- b. Anak buah kapal tidak mempergunakan kesempatan pengobatan atau menghindari dari pengobatan atau perawatan dokter yang telah berjalan dan tidak segera mencari dokter pengganti lain di tempat ia berada.

Penolakan dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran sampai anak buah kapal sampai kenbali dan mentaati nasehat dokter.

Kemudian menurut ketentuan Pasal 416 huruf f, Kitab Undang-undang Hukum Dagang, tunjangan atau upah dapat tidak dibayar oleh perusahaan pelayaran atau dikurangi jumlahnya bila sakitnya



tersebut atau kecelakaan itu terjadi karena adanya faktor kesengajaan atau akibat kerja yang kasar atau tidak hati-hati dari anak buah kapal. Namun bila awak kapal dapat naik banding ke Pengadilan Negeri, yang kemudian memutuskan atas pencabutan atau pemotongan tunjangan atau upah bagi anak buah kapal.

2) Sakit karena kecelakaan :

Awak kapal yang mengalami sakit sebagai akibat terjadinya kecelakaan, maka berlaku ketentuan sebagai berikut :

- a. Jika anak buah kapal sakit karena kecelakaan, maka ia berhak atas tuntutan ganti rugi bila terbukti kecelakaan tersebut disebabkan oleh kelalaian pihak perusahaan pelayaran, baik dalam hal pengelolaan pekerjaan atau menyediakan sarana dan prasarana ;
- b. Jika kecelakaan menimpa anak buah kapal dan mengakibatkan meninggal dunia, maka ganti ruginya diberikan kepada ahli warisnya (Pasal 1602 Kitab Undang-undang Hukum Perdata) ;
- c. Penggantian akibat kecelakaan ditambah pula dengan hak-hak atas perawatan sebagaimana telah diuraikan terdahulu.

3) Kapal tenggelam :

Pada umumnya hampir semua kapal yang beroperasi diasuransikan, baik kapal, mesin atau anak buah kapal. Awak kapal termasuk nakhoda biasa dijamin pada P & I Club (*Protection and Inden Club*). Jaminan yang diberikan kepada awak kapal disesuaikan



dengan peraturan perundang-undangan negara mengenai anak buah kapal yang bersangkutan, dimanana biasanya besarnya jaminan dari P & Club lebih besar dari yang ditetapkan peraturan perundang-undangan. Jadi jika terjadi kapal tenggelam tidak akan memberatkan pihak perusahaannya.

Ketentuan Pasal 452 huruf g Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyatakan hal-hal yang berkaitan dengan kondisi tersebut, yaitu bahwa perusahaan pelayaran wajib memberikan ganti kerugian kepada anak buah kapal berupa :

- a. Jumlah upah sampai dia tiba kembali ditempat dimana perjanjian kerja laut ditandatangani (sepanjang ketentuan huruf b di bawah ini tidak berlaku) ;
- b. Jumlah upahnya selama awak kapal tersebut belum bekerja paling lama 2 (dua) bulan ;
- c. Ganti rugi akibat kelalaian perusahaan pelayaran berupa barang milik awak kapal dan kerugian lain menurut ketentuan Pasal 1602 huruf w Kitab Undang-undang Hukum Perdata ;
- d. Bila awak kapal meninggal dunia, maka perusahaan pelayaran berkewajiban menanggung biaya penguburan atau pembuangan jenazah ke laut (Pasal 440 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).



e. Hak Pengangkutan.

Ketentuan Pasal-pasal 425, 452 dan 358 huruf b Kitab Undang-undang Hukum Dagang mengatur mengenai hak pengangkutan tenaga kerja di kapal.

Adapun hak pengangkutan itu dapat diberikan kepada awak kapal dalam hal ;<sup>16</sup>

- a. Awak kapal berhak mendapatkan perlakuan yang patut ;
- b. Hal tersebut tercermin dari beberapa alasan mendesak bagi awak kapal yang dapat membatalkan perjanjian kerja laut, dan jika perlakuan itu merupakan penghinaan atau merusak nama baik awak kapal, maka awak kapal yang bersangkutan berhak untuk menuntut ganti rugi atas penghinaan tersebut ;
- c. Awak kapal berhak meminta izin mempelajari perjanjian kerja lautnya dan melihat Sijil anak buah kapal (Pasal 379 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;
- d. Anak buah kapal berhak mengadukan nakhoda kepada administratur pelabuhan atau Konsulat Jendral (di luar negeri) jika ternyata mereka diberi perintah oleh nakhoda yang bertentangan dengan hukum ;
- e. Bila nakhoda tidak memberikan izin anak buah kapal turun di pelabuhan, maka anak buah kapal berhak menuntut penjelasan atau alasan nakhoda dan memintanya agar penjelasan tersebut ditulis dalam Buku Marian Kapal. Apabila kebenarannya, diragukan dapat

---

<sup>16</sup> Ibid, h, 67.





diadukan ke administratur pelabuhan atau Konsulat Jenderal di luar negeri (Pasal 385 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;

f. Anak buah kapal berhak naik banding ke Pengadilan Negeri atas hukuman yang dijatuhkan nakhoda, bila ia menganggap hukuman tersebut tidak sepatutnya (pasal 390 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;

g. Anak buah kapal berhak mengetahui tujuan pelayaran kapal.

Hal tersebut dapat diketahui juga dari alasan-alasan untuk memutuskan perjanjian kerja laut dari anak buah kapal, yaitu bila kapal berlayar untuk melakukan kejahatan atau menuju daerah musuh, kecuali berlayar atas perintah pemerintah ;

h. Jika 1/3 atau lebih anak buah kapal meminta untuk diadakan penyelidikan terhadap makanan di kapal, apakah sudah cukup pantas dan memenuhi syarat gizi atau sesuai dengan perjanjian (Pasal 438 Kitab Undang-undang Hukum Dagang) ;

i. Bila makanan tidak diberikan, maka awak kapal berhak menuntut ganti rugi sesuai dengan nilai makanan yang diberikan tersebut (Pasal 437 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

## **2. Jaminan Sosial bagi Kecelakaan Kapal.**

Kecelakaan kapal adalah kecelakaan yang menimpa kapal dan segala isinya sedangkan arti kecelakaan itu sendiri adalah kejadian yang tiba-tiba atau mendadak yang menimpa seseorang dan mengakibatkan penghasilan baik sebagian atau seluruhnya untuk sementara waktu atau seterusnya. Dengan demikian, kecelakaan



kapal akan membawa dampak yang tidak menguntungkan bagi pelaut apalagi bagi penumpangnya

Menurut Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1998 tentang pemeriksaan kecelakaan kapal disebutkan ada 5 (lima) macam kecelakaan kapal yang meliputi :

- 1) Kapal tenggelam ;
- 2) Kapal terbakar ;
- 3) Kapal tubrukan ;
- 4) Kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda ;
- 5) Kapal Kandas.

Penyebab kecelakaan ada bermacam-macam, disamping karena kelalaian manusia atau pelaut termasuk tua usia kapal yang digunakan berlayar, juga ada yang disebabkan karena bahaya-bahaya laut sebagaimana ditulis oleh Baharudin Lopa (1984 : 65 - 71), antara lain :<sup>17</sup>

- 1) Angin topan ;
- 2) Hantu laut ;
- 3) Gurita besar ;
- 4) Laso angina;
- 5) Kala-kala ;
- 6) Batu karang.

Ganti rugi kepada ahli waris jika awak kapal yang mengalami kecelakaan sampai meninggal dunia yang diatur dalam Pasal 26 sampai dengan Pasal 31 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan.

Pasal 30 menyebutkan :

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

---

<sup>17</sup> Djoko Triyanto, *op cit*, h, 160-161.



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

Sedangkan pasal 31 menyebutkan :

- 1) Jika awak kapal meninggal dunia diatas kapal, pengusaha angkutan diperairan ajib menanggung biaya pengulangan dan penguburan jenazahnya ditempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan
- 2) Jika awak kapal meninggal dunia, pengusaha angkutan diperairan wajib membawa 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)
- 3) Santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diberikan kepada ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Mengenai jaminan sosial dalam hal ini tidak hanya meliputi nakhoda dan anak buah kapal saja akan tetapi juga mengenai barang muatan dan penumpang



mengingat yang diangkut oleh kapal laut bukan hanya barang, tetapi juga penumpang.

Maka perlu juga dibahas mengenai jaminan social atas keselamatan penumpang yang diangkut oleh pengangkut melalui air (laut, sungai, danau), yaitu asuransi atas kecelakaan penumpang dan barang yang selama pengangkutan. Ketentuan tersebut tersebut perlu diangkat mengingat dalam Pasal 29 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan yang menyatakan :

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.

Jaminan sosial mengenai penumpang dan barang akan diuraikan sebagai berikut :

- 1) Mengingat dari segi kemanusiaan dan perikemanusiaan, para penumpang maupun non penumpang yang menjadi korban dari kecelakaan pengangkut, perlu dibantu biaya pengobatannya (luka-luka, cacat) dan santunan terhadap yang meninggal yang diberikan kepada keluarga atau ahli warisnya. Jaminan sosial ini mendapat perhatian penuh dari Pemerintah Indonesia sehingga dikeluarkannya Undang-undang Nomor 33 tahun 1964 dan Undang-undang Nomor 34 tahun 1964 yang kemudian mengalami beberapa perubahan sampai sekarang, dan untuk sekarang mengenai Penyelenggaraan Program Jaminan Sosial itu diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 28 tahun 2002. Pemerintah dalam hal ini mendirikan suatu badan usaha yang akan mengelola jaminan sosial itu, yaitu yang dikenal sekarang sebagai P.T (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja yang berkedudukan di Jakarta dengan mendirikan





berbagai cabang atau perwakilan di berbagai kota di seluruh Indonesia.<sup>18</sup> Dalam Undang-undang tersebut juga mengatur masalah iuran wajib dari penumpang mengingat dana untuk jaminan sosial ini dihimpun dari masyarakat dengan menerapkan sistem gotong royong yang merupakan unsur pokok dari falsafah hidup dan kepribadian bangsa Indonesia, yakni dengan cara untuk setiap perjalanan diwajibkan membayar suatu iuran, yang disebut iuran wajib, yang dimaksudkan sebagai suatu pertanggungan kecelakaan selama dalam perjalanan. Dengan membayar iuran wajib, maka timbul hak penumpang yang bersangkutan untuk memperoleh santunan asuransi bilamana dia menjadi korban sebagai akibat dari kecelakaan tersebut, untuk memungut iuran wajib dari penumpang untuk setiap perjalanan ditugaskan kepada pengelola alat pengangkutan umum yang bersangkutan dan biasanya disatukan dengan sewa pengangkutan atau harga tiket, kemudian iuran wajib yang dipungut itu disetorkan oleh pengangkut kepada P.T Jasa Raharja.

- 2) Mengingat Pasal 29 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan yang menyatakan ganti rugi akibat dari kecelakaan kapal maka pemilik kapal atau pengelola kapal dalam hal ini diwajibkan mengasuransikan barang-barang yang ada di kapal beserta kapalnya diantaranya :

- a. Asuransi barang.

Untuk setiap pengiriman barang yang akan diangkut oleh kapal laut ditutup pertanggungannya. Jika tidak, pengangkut (*carrier*) tidak

---

<sup>18</sup> Radiks Purba, *Asuransi Angkutan laut*, cet. 1, Rineka Cipta, Jakarta, Juni 1998, h, 331.



mau mengangkut barang tersebut. Harga pertanggungan (*insured value*) barang-barang yang diangkut melalui lautan dapat ditentukan sebesar harga barang itu di tempat pengiriman dan pada waktu pengiriman. Apabila barang-barang tersebut rusak atau hilang karena kecelakaan kapal tersebut. Pemilik atau penerima barang dapat menuntut ganti rugi (*claim*) kepada penanggung, tanda bukti tuntutan ganti rugi adalah suatu Tanda Bukti Tuntutan (TBT) Tanda bukti tuntutan tersebut hanya sebagai bukti yang menjelaskan kerusakan koli yang dikonstatir.<sup>19</sup>

b. Asuransi kapal laut.

Pertanggungan yang diperlukan oleh pemilik kapal (pengangkut) dalam kegiatannya mengoperasikan kapal maupun sebagai alat pengangkut muatan adalah asuransi sebagai berikut :

1. *Hull Insurance*, termasuk mesin, ketel, semua perlengkapan dan peralatan kapal sehingga disebut juga *Hull and Machinery (Hand M) Insurance*.

Melindungi pemilik kapal atas kerugian atau kerusakan fisik kapalnya, demikian juga menjamin pemilik kapal atas kewajiban dan tanggung jawabnya terhadap pihak ketiga, misalnya karena kapalnya bertabrakan dengan kapal lain.

2. *Increased Value Insurance* atau *Disbursement Insurance*.

---

<sup>19</sup> Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, jilid II, Rineka Cipta, Jakarta, juni 1997, h, 191



Apabila kapal mengalami *total loss* akibatnya bagi pemilik kapal selain kehilangan kapalnya, juga mengalami kerugian abstrak, yaitu kehilangan “kemampuan” untuk memperoleh penghasilan.

3. *Freight Insurance.*

Yaitu melindungi pemilik kapal atas kehilangan penghasilan sebagai akibat dari kerusakan atau kehilangan kapalnya atau barang-barang yang diangkut oleh kapal.

4. *Protection and Indemnity Insurance.*

Yakni menjamin kerugian yang diderita oleh anggota-anggotanya atas kerugian yang tidak dijamin oleh para penanggung.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Radiks Purba, *op cit*, h, 84-86.



## BAB IV

### PENUTUP

#### 1. Kesimpulan

a. Dengan dikeluarkannya Pasal 1 angka 5, Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan maka mengenai pengertian perjanjian kerja laut yang dimana sebelumnya diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata menjadi gugur dengan sendirinya, kedudukan Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan sebagai *lex specialis derogat legi generali*. Akan tetapi ketentuan dalam Pasal 1 angka 5, Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan mengenai perjanjian kerja laut yang dibuat oleh pengusaha kapal, nakhoda atau anak buah kapal hanya memberikan pengertian yang eksplisit dan singkat, dalam hal ini apabila ditinjau dari segi perlindungan kerja bagi awak kapal maka pembuat undang-undang kurang memberikan kepastian hukum mengenai perlindungan kerja bagi awak kapal, mengingat perjanjian kerja laut apabila ditinjau dari pihak yang mengikatkan diri dapat dikelompokkan pula menjadi dua, yaitu :

- 1) Perjanjian kerja laut pribadi atau perseorangan, yaitu perjanjian kerja laut yang dibuat antara seorang tenaga kerja dengan perusahaan pelayaran ;
- 2) Perjanjian kerja laut kolektif, yaitu perjanjian ke laut yang dibuat antara perusahaan pelayaran atau gabungan perusahaan pelayaran dengan





gabungan tenaga kerja (anak buah kapal), dengan syarat masing-masing pihak harus berbentuk badan hukum.

- b. Jaminan sosial awak kapal, yang berisi tentang hak-hak awak kapal ini disamping terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan yaitu dengan menggunakan istilah Kesejahteraan Awak Kapal dan Akomodasi Awak Kapal, diatur mulai Pasal 21 sampai dengan Pasal 40 juga diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang diatur dalam Pasal 416 huruf a sampai dengan Pasal 416 huruf g, Pasal 452, Pasal 452 huruf g dan Pasal 440. Hak-hak awak kapal tersebut hanya meliputi hak atas upah, hak atas tempat tinggal dan makan, hak cuti, hak waktu sakit atau kecelakaan dan hak pengangkutan. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan disamping mengatur jaminan sosial terhadap awak kapal juga mengatur jaminan sosial bagi penumpang dan barang (Pasal 29 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan).

## **2. Saran**

- a. Dikarenakan pengertian perjanjian laut dalam Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan, kurang memberikan perlindungan kerja bagi awak kapal pemilik kapal karena perjanjian kerja laut dapat dibuat secara perorangan bukan lagi secara kumulatif, yakni yang diwakili oleh organisasi yang sah dan berbadan hukum (KPI), maka diharapkan Pemerintah mencabut dan merubah ketentuan yang ada pada Pasal 1 angka 5, Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang



Kepelautan, yakni perjanjian kerja laut yang sah adalah perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh kedua belah pihak dan yang berbadan hukum. Hal ini akan memberikan kepastian hukum baik dari awak kapal maupun dari pengusaha kapal dan diharapkan kepada Pemerintah untuk membuat peraturan perundang-undangan tentang izin kelayakan berlayar mengenai kewajiban mengasurakan penumpang, barang-barang yang ada di kapal beserta kapalnya oleh pengusaha kapal mengingat Pasal 29 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan yang menyatakan ganti rugi akibat dari kecelakaan kapal.

- b. Mengingat dalam Pasal-pasal Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan tidak menyebutkan jaminan sosial terhadap hak uang pesangon dan hak uang penghargaan masa kerja maka diharapkan Pemerintah khususnya Menteri Tenaga Kerja agar membuat Keputusan mengenai jaminan sosial bagi awak kapal, yakni disamping hak-hak dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan juga meliputi hak-hak uang pesangon dan hak uang penghargaan masa kerja (seperti yang ada pada Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor 150 tahun 2000 tentang Penyelesaian pemutusan hubungan kerja dan penetapan uang pesangon, uang penghargaan masa kerja dan ganti rugi di perusahaan).



## DAFTAR BACAAN

Kuntoro, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Perlindungan Anak Buah Kapal*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta 1999.

Purba Radiks, *Asuransi Angkutan Laut*, Cet. 1, Rineka Cipta, Jakarta, Juni 1998.

Purba Radiks, *Asuransi Muatan Laut*, Jilid II, Rineka Cipta, Jakarta, Juni 1997.

Santosa Djohari, *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*, Cet. Pertama, UII Pres, Yogyakarta, Maret 2004.

Triyanto Djoko, *Bekerja di Kapal*, Cet. I, Mandar Maju, Bandung, 2005.

### **Peraturan-peraturan :**

Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Cet. I, CV. Nuansa Aulia, Bandung, 2005.

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor 150 Tahun 2000 tentang Penyelesaian Pemutusan Hubungan Kerja dan Penetapan Uang Pesangon, Uang Penghargaan Masa Kerja dan Ganti Rugi di Perusahaan, Cet. I, CV. Nuansa Aulia, Bandung, 2005.

Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Cet. I, Mandar Maju, Bandung, 2005.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Cet. XXIII, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1997.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Cet. XXX, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1999.

