

EFEKTIVITAS PERJANJIAN KERJA LAUT TERHADAP KESELAMATAN KERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)

Nurmiati Muhiddin

Fakultas Hukum Universitas Sawerigading Makassar

Abstract

The employment agreement is the main basis for workers to hold a working relationship, and is the basis for the workers and the workers to demand their rights. When compared, Sea labor agreement with a labor agreement under the Act will be a difference. Sea Labour Agreement are specific, while the agreement is based on the Law of a general nature. Sea Labour Agreement must be made in the presence of government officials who authorized the Harbour Master. In addition, the ship crew and ship operators should be aware of the rights and obligations of each, so as to create a harmonious working relationship between both parties. Ship operators should also pay attention to the well-being of its employees.

Keywords:

An agreement sea, ship's Men (ABK), Entrepreneur ship

Abstrak

Perjanjian kerja merupakan landasan utama bagi pekerja untuk mengadakan suatu hubungan kerja, serta merupakan dasar bagi pekerja dan atau buruh untuk menuntut hak-haknya. Bila dibandingkan, Perjanjian Kerja Laut dengan Perjanjian Kerja yang berdasarkan Undang-Undang akan ditemui suatu perbedaan. Perjanjian Kerja Laut bersifat khusus, sedangkan perjanjian kerja yang berdasarkan Undang-Undang bersifat umum. Perjanjian Kerja Laut harus dibuat dihadapan pejabat pemerintah yang berwenang yaitu Syahbandar. Selain itu, awak Kapal dan pengusaha kapal harus menyadari hak dan kewajiban masing-masing, sehingga tercipta hubungan kerja yang selaras di antara kedua belah pihak. Pengusaha kapal juga harus memperhatikan kesejahteraan hidup pekerjanya.

Kata Kunci:

Perjanjian kerja laut, Anak Buah Kapal (ABK), Pengusaha kapal

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Bangsa Indonesia harus menyadari bahwa pembangunan mengandung kerawanan. Kerawanan timbul sebagai akibat dari pembangunan, terutama jika rasa sosial tidak terpenuhi karena rasa keadilan sosial harus diperluas melalui pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.

Mengingat keadaan Geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut terluas, jumlah pulau terbanyak, dan pantai terpanjang kedua di dunia, serta Indonesia yang berada di khatulistiwa yang di antara dua benua dan dua samudera sangat strategis bagi hubungan antara bangsa di dunia. maka pembangunan di bidang perhubungan laut perlu mendapat perhatian. Pemerataan pembangunan diseluruh pelosok tanah air membutuhkan berbagai sarana perhubungan guna membantu memperlancar aktivitas pembangunan di segala bidang, utamanya di bidang ekonomi. Pelayaran di laut sebagai salah satu dimensi perhubungan dan merupakan sarana yang vital dalam lalu lintas perekonomian Indonesia. Angkutan laut diselenggarakan atas dasar kepentingan umum dan ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional (Menimbang huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Untuk memenuhi harapan tersebut, maka perhubungan angkutan laut makin mendapat perhatian yang besar baik kalangan pemerintah maupun pihak swasta yang ingin berpartisipasi dalam pembangunan khususnya dalam bidang angkutan laut. Sejalan dengan upaya pencapaian tujuan pembangunan di bidang ekonomi dan sosial yaitu untuk meningkatkan taraf hidup yang lebih baik secara material maupun spiritual, maka diperlukan khusus terhadap faktor Sumber Daya Manusia (SDM), khususnya dalam pertindungan dan kesejahteraan tenaga kerja anak buah kapal (disingkat ABK).

Dalam kaitannya dengan pembangunan perhubungan laut, maka upaya perlindungan dan keselamatan tenaga kerja yang bekerja di laut, akan tentunya dalam suatu perjanjian kerja yang disebut dengan perjanjian kerja laut. Sebagai dasar terjadinya hubungan kerja antara pekerja/buruh dengan pengusaha/majikan kapal, maka keberadaan perjanjian kerja laut diharapkan mampu menjamin hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian tersebut.

Hubungan kerja ini perlu dibina dan diarahkan agar masing-masing pihak dapat saling membutuhkan, saling mengerti peranan serta hak dan melaksanakan kewajibannya masing-masing demi terciptanya hubungan kerja yang serasi dan

selaras yang dijiwai oleh Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Salah satu usaha peningkatan kesejahteraan yang dimaksudkan adalah berupa jaminan sosial yang merupakan wujud dari peningkatan taraf hidup anak buah kapal (ABK) yang diwujudkan dalam bentuk asuransi sosial tenaga kerja (disingkat ASTEK). Tujuan dari ASTEK itu adalah berkaitan dengan perlindungan terhadap jaminan sosial dalam masyarakat. Mengingat pekerjaan yang digelutinya sangat berisiko, dengan adanya jaminan sosial akan berpengaruh terhadap ketenangan, semangat, disiplin dalam bekerja, serta mempunyai dedikasi yang tinggi terhadap tugas-tugas yang digelutinya.

Namun peningkatan produktifitas dan kesejahteraan anak buah kapal (ABK) menjadi hal yang sangat sulit tercapai karena seririg kali pengusaha/majikan kapal kurang memperhatikan kesejahteraan anak buah kapalnya bahkan mengabaikan keselamatan mereka. Pengusaha kapal kadang membuat kontrak kerja yang merugikan anak buah kapal.

Demikian halnya dengan anak buah kapal (ABK) asal Indonesia yang dipertakuan tidak manusiawi di Kapal Korea yang berada di Nelson, Selandia Baru. Sepuluh dari mereka akhirnya melarikan din dari kapal. Bentuk diskriminasi mereka sangat beragam, perlakuan yang tidak manusiawi tersebut yakni; mulai dari pemberian makan sisa anak buah kapal (ABK) lain, pemberian makan yang telah basi, hingga pemakaian air taut untuk keperluan mandi dan cuci pakaian.

Ironisnya, jumlah jam kerja tidak tercantum secara terperinci dalam detail kontrak kerja yang mereka tanda tangani. Dan juga sangat dteayangkan tidak ada pengobatan yang ahli (*Treatment Profesional*), kepada anak buah kapal (ABK) yang mengalami kecelakaan kerja. Salah seorang anak buah kapal (ABK) yang sempat tertuka tangannya, hanya dijahit. Dan setelah yang bersangkutan istirahat beberapa saat, yang bersangkutan diharuskan untuk kembali bekerja.

2. Rumusan Masalah

Dengan memperhatikan latar belakang masalah di atas, maka penulis merumuskan masalah pokok sebagai berikut:

- a. Bagaimana hubungan hukum perjanjian kerja laut dengan perjanjian kerja yang berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan di Indonesia?
- b. Bagaimanakah efektivitas pelaksanaan perjanjian kerja laut terhadap keselamatan kerja awak kapal?

3. Tujuan Penelitian

- a. Adapun tujuan yang ingin dicapai dengan penelitian ini adalah:
 1. Untuk mengetahui hubungan hukum perjanjian kerja laut dengan perjanjian kerja yang berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan.
 2. Untuk mengetahui efektivitas pelaksanaan perjanjian kerja laut terhadap keselamatan kerja awak kapal.

- b. Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah:
1. Kegunaan Teoritis, yakni diharapkan dapat berguna bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan ilmu hukum dibidang perdata pada khususnya.
 2. Kegunaan Praktis, yakni diharapkan tulisan ini berguna bagi pihak yang berkeimpung dalam bidang pelayaran.

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Perjanjian Kerja Laut

C. T. Kansil (1985:188) memberi pengertian perjanjian sebagai berikut: "Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana pihak yang satu berjanji kepada pihak yang lain untuk melaksanakan suatu hal". Sedangkan menurut R. Subekti (2002) "Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal".

Berdasarkan kedua rumusan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa suatu perjanjian diadakan oleh dua pihak atau lebih yang menimbulkan hak kepada satu pihak dan memberi kewajiban kepada pihak lain. Kedua pengertian tersebut, dapat memberi gambaran tentang pengertian perjanjian kerja dan pengertian perjanjian kerja laut yang akan dibicarakan selanjutnya.

Pengertian perjanjian kerja menurut Pasal 1601 (a) KUHPerdata sebagai berikut:

"Perjanjian kerja adalah suatu persetujuan bahwa pihak ke satu, yaitu buruh, mengikatkan din untuk menyerahkan tenaganya kepada pihak lain, yaitu majikan, dengan upah selama waktu yang tertentu".

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, tentang Ketenagakerjaan. Pasal 1 angka 14 memberikan pengertian yakni:

"Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak".

Berdasarkan rumusan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, KUHPerdata, dan pendapat ahli hukum C. T. Kansil dan R. Subekti mengenai perjanjian kerja, ternyata bahwa rumusan-rumusan tersebut mengandung unsur-unsur yang sama, yaitu dengan diadakannya perjanjian kerja maka timbullah hubungan antara majikan dan buruh yang menunjukkan kedudukan hukum kedua belah pihak yang pada dasarnya memberikan hak kepada buruh untuk menerima upah atas penunaian kerja sesuai waktu yang telah disepakati dan memberikan kewajiban kepada majikan untuk membayar upah atas penunaian kerja oleh buruh.

Perjanjian kerja laut menurut Pasal 1 (5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 "Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan

di perairan".

2. Hubungan para Pihak dalam Perjanjian

Secara umum diketahui bahwa dalam suatu perjanjian terdapat dua orang atau dua pihak yang mengadakan hubungan hukum untuk melaksanakan suatu prestasi, jadi dalam suatu perjanjian senantiasa melibatkan lebih dari satu orang atau pihak yaitu pihak ketiga dengankedudukan tertentu pula. Demikian halnya dengan perjanjian kerjalaut, dengan melihat pengertian perjanjian Laut yang telah ditentukan dua pihak yang menyelenggarakan perjanjian kerja laut yaitu:

- a. Pengusaha kapal selaku majikan di satu pihak,
- b. Nakhoda dan anak buah kapal selaku buruh dipihak lain.

Sebagaimana yang telah diuraikan terlebih dahulu bahwa perjanjian kerja laut yang dilakukan antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal atau kelasi disyaratkan harus diselenggarakan dihadapan seorang pegawai yang ditunjukkan oleh pihak yang berwenang. Yang dimaksud dengan wakil pemerintah yang berwenang disini adalah yang ikut terlibat dalam proses pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut. Jadi dengan demikian pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut adalah:

- a. Pemilik selaku pengusaha kapal;
- b. Nakhoda;
- c. Anak buah kapal;
- d. Syahbandar.

Untuk memperjelas pihak - pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut ini maka penulis akan menguraikan satu persatu.

a. Pengusaha Kapal

Pengertian pengusaha kapal dapat dilihat dalam Pasal 320 KUHDagang yang dirumuskan:

"Pengusaha kapal adalah dia, yang memakai sebuah kapal guna pelayaran di laut dan mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikannya oleh seorang nakhoda yang bekerja padannya".

Oleh karena praktek dalam dunia perkapalan makin lama makin banyak memperlihatkan keadaan, bahwa yang mengusahakan pelayaran tidak lain adalah para pihak pengusaha kapal, maka Pasal 320 KUHDagang diubah sedemikian rupa. Bahwa sekarang hanya diatur hal pemakai atau pengusaha kapal, dengan tidak dipedulikan apakah si pemakai itu adalah sipemilik kapal atau bukan, atautkah hanya seorang penyewa kapal. Berdasarkan hal tersebut pengusaha kapal dalam mengoperasikan sebuah kapal tidak bertindak sebagai:

- 1) Pemilik kapal;
- 2) Penyewa; atau
- 3) Pencarter kapal.

Bahwa usaha penyelenggaraan angkutan pelayaran hanya terdiri atas 2 usaha pelayaran yaitu:

- 1) Usaha Pelayaran Dalam Negeri;
- 2) Usaha Pelayaran Luar Negeri.

Kemudian untuk menjalankan perusahaan pelayaran di tentukan syarat-syarat sebagaimana dinyatakan dalam Keputusan Menteri Nomor 79 Tahun 1988 tentang "Tata Cara Permohonan dan Pemberian Izin Usaha Pelayaran" pada Pasal 2 menyebutkan bahwa:

- 1) Merupakan Badan Usaha Milik Negara termasuk Badan Usaha Milik Daerah yang salah satu usahanya adalah angkutan laut, atau Badan Hukum Indonesia yang berbentuk PT yang didirikan Khusus untuk usaha ini.
- 2) Memiliki atau menguasai sekurang-kurangnya sebuah kapal yang baik laut berbendera Indonesia,
- 3) Bagi perusahaan pelayaran patungan antara pengusaha pelayaran nasional dengan perusahaan pelayaran asing, wajib memiliki sekurang-kurangnya sebuah kapal yang baik laut berbendera Indonesia,
- 4) Mempunyai Nomor Pembayaran Wajib Pajak (NPWP).

Persyaratan tersebut menunjukkan bahwa dalam hal pengoperasian kapal di laut oleh pengusaha kapal, ditegaskan "Kapal Harus Laik Laut" karena hal ini sangat penting untuk menjamin keselamatan kapal dalam pelayaran dan sekaligus menjamin keamanan dan keselamatan Para penumpang dan muatan yang diangkut.

b. Nakhoda

Dalam mengoperasikan kapal untuk pelayaran selalu mempekerjakan seorang yang bertanggungjawab terhadap kapal dengan segala isinya kepadanya diserahkan sepenuhnya semua tugas yang berhubungan dengan pelayaran tersebut. Orang itu berdasarkan perjanjian kerja laut diberi kedudukan sebagai nakhoda, kapten kapal atau pemimpin kapal.

Menurut Pasal 342 KUHDagang:

"Sedemikian pemimpin kapal nakhoda harus mengambil sikap dan bertindak sesuai kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang demikian sebagaimana diperiukan untuk melakukan tugasnya".

Pengertian nakhoda menurut Pasal 137 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:

"Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan".

Oleh karena itu seorang nakhoda dituntut untuk mempunyai keahlian dan kecakapan khusus untuk mempunyai sebuah kapal. Selain itu nakhoda diwajibkan

pula mengikuti dengan teliti kebiasaan dan peraturan yang ada untuk menjamin ketahanan mengarungi laut demi keselamatan kapal, keselamatan para penumpang dan muatan yang diangkutnya. Nakhoda tidak boleh melakukan perjalanan, kecuali apabila kapal telah memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan itu, dilengkapi dengan pantas dan dianakbuahi secukupnya.

Walaupun nakhoda berfungsi sebagai pemimpin kapal, ia tetap merupakan buruh dan harus mengikuti perintah dan serta instruksi dari pihak pengusana kapal sebagai majikannya. Namun demikian sesuai dengan Pasal 138 ayat (4) UU No. 17 Tahun 2007 tentang Pelayaran, maka pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini dijumpai hal yang mungkin membahayakan keselamatan berlayar, nakhoda dapat menyimpang dan rute dan/atau garis haluan (Track) yang telah ditetapkan, walaupun tindakan tersebut akan menambah biaya operasional dan lama perjalanan. Berdasarkan atas kebijakannya, nakhoda dapat meminta agar terhadap kapal tersebut diadakan pemeriksaan alat beban biaya pihak pengusaha kapal.

Berdasarkan uraian tersebut, nampak bahwa sebagai buruh nakhoda mempunyai kedudukan yang istimewa, oleh karena nakhoda dipandang sebagai orang yang paling bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal dan pelayaran sebagai majikan. Untuk itu nakhoda harus memiliki keterampilan, pengetahuan dan keahlian dalam bidang pelayaran.

Selain pemimpin di atas kapal nakhoda mempunyai tugas khusus yaitu membuat buku harian yang didalamnya memuat, yakni:

- a. Membuat catatan setiap kelahiran.
- b. Membuat catatan setiap kematian.
- c. Menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

Hubungan kerja anak buah kapal dengan pemilik atau operator kapal serta hak dan kewajibannya diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Nakhoda berwenang mengenakan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap anak buah kapal yang melakukan tindakan:

- a. Meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda.
- b. Tidak kembali ke kapal pada waktunya.
- c. Menolak perintah penugasan.
- d. Tidak melaksanakan tugas dengan baik.
- e. Berperilaku tidak tertib.
- f. Berperilaku tidak layak pada seseorang.

Persyaratan kerja di kapal menurut Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, yakni:

1. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat keterampilan pelaut,
2. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun,

3. Sehat jasmani maupun rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu,
4. Disijil.

Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memenuhi persyaratan pendidikan dan pelatihan kemampuan serta keterampilan dan kesehatan.

c. Anak Buah Kapal (ABK)

Pengertian anak buah kapal dapat dilihat pada Pasal 1 (42) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "*Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda*". Bertolak dari rumusan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa untuk mengusahakan pelayaran kapal harus ada daftar awak kapal (Monsterrol) yang dibuat dan disahkan oleh syahbandar. Kewajiban ini terdapat dalam Pasal 145 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu "*Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan*". Harus dibuat suatu daftar dari semua orang yang melakukan dinas sebagai anak buah kapal dan pengawas yang berwenang dalam hal ini adalah syahbandar.

Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal. Hubungan hukum antara pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai majikan dengan anak buah kapal yang berkedudukan sebagai buruh adalah didasarkan pada perjanjian kerja laut yang telah disepakati bersama.

Untuk itu bagi anak buah kapal yang hendak bekerja di atas kapal, khususnya para perwira kapal dituntut memiliki pengetahuan, ketrampilan dan keahlian dalam bidang masing-masing, agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan kapal dalam pelayaran.

Dengan demikian jelaslah bahwa anak buah kapal adalah buruh pada pihak pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai perwira atau kelasi dan juga merupakan salah satu faktor bag! kelayakan kapal yang berlayar.

d. Syahbandar

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya bahwa perjanjian kerja laut dibuat antara anak buah kapal (kelasi) dengan pengusaha kapal, atas ancaman batal harus dibuat secara tertulis dan dilaksanakan dihadapan pihak yang berwenang yaitu Syahbandar. (Pasal 400 ayat (1) KUHDagang).

Kemudian sebelum anak buah kapal melaksanakan tugasnya di atas kapal terlebih dahulu nama-nama mereka di daftar dalam daftar anak buah kapal yang harus dibuat dihadapan pegawai pendaftar awak kapal (Pasal 375 KUHDagang). Pegawai tersebut yang dalam hal ini adalah syahbandar, membuat sijil awak kapal (Monsterrol) atas permintaan pengusaha kapal yang biasanya diwakili oleh nakhoda atau mualim yang diserahi tugas untuk itu. "Sijil" adalah daftar nama ABK yang bertugas di kapal, yang disahkan oleh syahbandar. Dalam Sijil Awak Kapal

dimasukkan semua perwira kapal dan anak buah kapal bawahan (Kelasi) yang sudah menandatangani perjanjian kerja laut (PKL) dengan pengusaha kapal.

3. Syarat Sahnya suatu Perjanjian Kerja Laut

Secara umum apabila kita perhatikan Pasal 1320 KUHPerdara, maka untuk sahnya suatu perjanjian diperiukan empat syarat yaitu:

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- c. Suatu pokok persoalan tertentu;
- d. Suatu sebab yang tidak tertarang.

Dua syarat yang pertama yakni syarat point 1 dan 2, dinamakan syarat subjektif karena mengenai orang-orang atau subjek yang mengadakan perjanjian, sedangkan dua syarat yang terakhir yakni 3 dan 4, dinamakan syarat objektif kerana mengenai perjanjian sendiri oleh objek dari perbuatan hukum yang dilakukannya itu. Mengenai syarat subjektif, jika syarat itu tidak terpenuhi maka perjanjian itu dapat dibatalkan oleh satu pihak. Pihak tersebut yang paling cakap atau pihak yang memberikan sepakatnya secara tidak bebas.

Dalam hal syarat objektif tidak dipenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum, maksudnya dari semula dianggap tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian dan tidak pernah ada suatu perikatan. Tujuan para pihak untuk melahirkan suatu perikatan hukum adalah gaga), maka tidak ada dasar untuk saling menuntut di depan hakim.

Perjanjian kerjan laut mempunyai persamaan dengan perjanjian perburuhan pada umumnya, yakni dengan diadakannya perjanjian kerja maka timbullah hubungan hukum antara seorang buruh dengan majikan yang memberikan hak kepada buruh untuk menerima upah atas penunaian kerja dan penunaian kewajiban kepada majikan untuk membayar upah atas penunaian kerja oleh buruh, sesuai waktu kerja yang telah disepakati bersama.

Setiap pelaut yang akan disijil harus memiliki Perjanjian Kerja Laut yang masih berlaku. Perjajian Kerja Laut itu harus memuat hak-hak dan kewajiban dari masing-masing pihak dan memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang beriak. Berikut akan diuraikan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak seperti tercantum dalam Pasal 18 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, yaitu:

- a. Hak pelaut yaitu menerima gaji, upah lembur, uang pengganti hari-hari iibur, uang delegasi, biaya pengangkutan dan upah saat berakhirnya pekerjaan, pertanggungn untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa dan kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin, dan dimusim dingin di wilayah yang suhunya 15 derajat Ceicius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.
- b. Kewajiban pelaut yaitu melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang

ditetapkan dalam perjanjian, menanggung biaya yang timbul karena kelebihan barang bawaan di atas batas ketentuan yang ditetapkan oleh perusahaan, mematuhi perintah nakhoda, meminta izin kepada nakhoda ketika ingin turun ke darat, melakukan tugas tambahan atau lembur jika dianggap perlu oleh nakhoda dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian.

Dalam pembuatan perjanjian kerja laut selalu disyaratkan secara tertulis. Jika tidak tertulis, maka perjanjian tersebut dapatlah dibatalkan. Mengenai persyaratan tertulis ini, dibedakan antara perjanjian yang diadakan oleh pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal dan perjanjian antara pengusaha kapal dan anak buah kapal. Pelaut Indonesia dapat bekerja dikapal Indonesia dan/atau kapal asing sesuai dengan sertifikat keahlian pelaut atau sertifikat keterampilan pelaut yang dimilikinya.

4. Pengertian tentang Anak Buah Kapal (ABK)

Sebagaimana telah dibahas dalam pembahasan sebelumnya, awak kapal termasuk dalam hukum perburuhan, ini ditinjau dari segi perjanjian kerja yang diadakan, yaitu antara anak buah kapal (ABK) dengan pihak pengusaha. Istilah buruh sangat populer dalam dunia perburuhan/ketenagakerjaan, selain dari zaman penjajahan Belanda juga peraturan perundang-undangan yang lama (sebelum Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1997 tentang Ketenagakerjaan) menggunakan istilah buruh.

Istilah perburuhan itu adalah suatu kejadian dimana seseorang, biasanya disebut buruh, bekerja pada orang lain biasanya disebut majikan, dengan menerima upah, sekaligus mengenyampingkan persoalan antara pekerjaan bebas dan pekerjaan yang dilakukan di bawah pimpinan (bekerja pada orang lain) dan mengenyampingkan pula persoalan antara pekerjaan dan pekerja.

Secara yuridis buruh adalah memang bebas, oleh karena prinsip negara kita adalah bahwa seorang pun boleh diperbudak atau diperhambakan. Sedangkan secara sosiologis buruh adalah tidak bebas, sebab sebagai orang yang tidak mempunyai bekal hidup selain dari pada tenaganya itu, ia terpaksa untuk bekerja pada orang lain dan majikan inilah yang pada dasarnya menentukan syarat-syarat kerja. (G. Kartasapoetra, 1998:18).

Hak-hak Warga Negara untuk mendapatkan perlindungan merupakan hak-hak positif (POSITIVE RIGHTS), yang dalam pengertiannya wajib dipenuhi secara aktif dan maksimal oleh negara. Kelemahan negara di dalam memenuhi hak-hak serta melindungi warga negaranya sendiri adalah suatu Kejahatan Pembiaran (Violence by Omission). Komitmen dan kemauan politik dari negara sangat menentukan sekali dalam melaksanakan tiap-tiap kebijakan yang dikeluarkan sehubungan dengan perlindungan kewarganegaraan.

Landasan hukum Perjanjian Kerja Laut yang termasuk dalam bidang hukum perburuhan terdapat dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara

Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan bahwa "Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan".

Ketentuan tersebut selanjutnya dituangkan dalam Pasal 2 BAB IV Pembangunan Ekonomi, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional Tahun 2000-2004, ekonomi antara lain dikatakan bahwa:

"Pembangunan ketenagakerjaan bertujuan untuk menyediakan lapangan kerja dan lapangan usaha bagi setiap angkatan kerja sehingga dapat memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan, sesuai dengan UUD 1945, Pasal 27, Ayat 2 dan merupakan ciri dari sistem ekonomi kerakyatan. Masalah yang dihadapi dalam pembangunan ketenagakerjaan, antara lain, adalah tingginya tenaga kerja yang menganggur dan setengah menganggur, masih rendahnya kualitas dan produktivitas tenaga kerja, dan belum memadainya perlindungan terhadap tenaga kerja termasuk tenaga kerja di luar negeri."

Bertolak dari ketentuan tersebut di atas, menunjukkan betapa pentingnya tenaga kerja bagi kehidupan bangsa dan tentunya menentukan hidup dan matinya bangsa itu sendiri sehingga diperlukan pengaturan tenaga kerja yang sebaik-baiknya.

Peraturan perundang-undangan dalam bidang perburuhan yang dapat dijadikan dasar hukum dalam pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut, karena hal ini dapat dilihat adanya hubungan yang erat dengan melihat bahwa nakhoda dan anak buah kapal adalah merupakan buruh yang bekerja di atas kapal. Dengan demikian masalah Perjanjian Kerja Laut tidak dapat mengesampingkan aturan perjanjian perburuhan yang pada dasarnya mempunyai ruang lingkup berlaku juga tenaga kerja yang bekerja di atas kapal.

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Untuk mengetahui apa yang diinginkan oleh penulis, maka diharapkan ada beberapa hal sebagai berikut:

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan agar :

- a. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan dan efektivitas Undang-undang ketenagakerjaan di Indonesia .
- b. Untuk mengetahui apakah departemen Perhubungan dalam hal ini pada otoritas pelabuhan sudah menjalankan dengan benar aturan yang telah ditetapkan.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini bermanfaat terhadap kajian di bidang hukum bagi aturan perundang-undangan berguna sebagai berikut:

- a. Di bidang hukum, yakni memberikan pemahaman terhadap anak buah kapal tentang adanya aturan hukum yang harus ditaati.

- b. Memberikan kontribusi pemikiran terhadap pembuat undang-undang agar undang-undang tentang pelayaran terutama tentang Anak Buah Kapal (ABK) dibuat secara khusus dalam rangka keamanan dan keselamatan ABK.

D. PEMBAHASAN

1. Perjanjian Kerja Laut Berdasarkan Undang-Undang Ketenagakerjaan

Perjanjian Kerja dan/atau Perjanjian Perburuhan, pada umumnya perjanjian kerja laut (PKL) adalah bersifat khusus. Hal ini tersebut sudah tegas dinyatakan bahwa kedudukan pekerja yang bekerja pada pengusaha kapal apakah bertindak sebagai Nahkoda atau sebagai anak buah kapal (ABK). Kekhususan lain dari perjanjian kerja laut adalah disyaratkan harus secara tertulis dengan ancaman batal.

Menurut Pasal 1 ayat 21 UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, perjanjian buruh dikenal dengan istilah perjanjian kerja bersama yaitu perjanjian yang merupakan hasil perundingan antara seorang pekerja/buruh atau serikat pekerja/buruh yang tercatat pada instansi yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan dengan pengusaha atau perkumpulan pengusaha yang memuat syarat-syarat kerja, hak dan kewajiban kedua belah pihak. Karena itu dengan adanya ketentuan serta uraian tersebut, dapatlah diambil beberapa kesimpulan bahwa:

- a. Perjanjian Perburuhan atau Kesepakatan Kerja Bersama (disingkat KKB), adalah sebagai peraturan induk dari perjanjian kerja bersama.
- b. Perjanjian Kerja tidak dapat mengesampingkan atas keberadaan Perjanjian Perburuhan.
- c. Ketentuan-ketentuan yang ada dalam Perjanjian Perburuhan secara otomatis beralih ke dalam Kesepakatan Kerja Bersama.
- d. Perjanjian Perburuhan merupakan jembatan untuk menuju terciptanya perjanjian kerja yang baik.
- e. Perjanjian Perburuhan atau Kesepakatan Kerja Bersama (KKB) merupakan salah satu saran utama dalam mewujudkan hubungan kerja yang serasi, aman, mantap dan dinamis berdasarkan Pancasila.

Kelebihan dan keuntungan dalam suatu perjanjian kerja bersama sebenarnya bukanlah semata-mata memperjuangkan kepentingan pihak pekerja belaka, akan tetapi harus pula diingat kepentingan dan kondisi dari pihak majikan. Apakah dengan tuntutan itu pihak majikan nantinya akan sanggup melaksanakan kewajibannya, karena jika hanya mementingkan salah satu pihak saja, yaitu pihak pekerja tanpa menghiraukan keadaan dari pihak majikan, dan ternyata pihak majikan tidak sanggup untuk melaksanakan kewajibannya, sehingga pengusaha tersebut sampai menutup perusahaannya, dan pada akhirnya pekerja/buruhlah yang ikut mengalami kerugian.

Ditambahkan lagi untuk melaksanakan hubungan industrial Pancasila haruslah berpegang pada prinsip terciptanya rasa saling ikut memiliki, ikut memelihara dan mempertahankan kelangsungan usaha dan secara terus menerus

mawas din dalam suatu asas kerja sama dan tanggungjawab bersama. Dengan landasan itulah sebenarnya perjanjian perburuhan atau kesepakatan kerja bersama itu dibuat. Yang pasti di dalam perjanjian perburuhan dari pihak buruh, tidak mungkin bisa diwakili oleh buruh secara perorangan, tetapi harus dari serikat buruh. Yang perlu diperhatikan dalam pengertian perjanjian perburuhan tersebut adalah tentang syarat-syarat kerja yang harus diperhatikan dalam pembuatan perjanjian kerja.

2. Pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut antar anak buah kapal

Kepala Kantor Kelaiklautan Kapal mengatakan bahwa PKL sudah terformat sejak lama yang diberikan oleh Syahbandar dan tidak dapat diubah. Hak dan kewajiban para pihak ada dalam PKL dan Undang-Undang yang berlaku. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan hak dan kewajiban masing-masing pihak.

3. Hak-Hak Pengusaha Kapal

- a. Menurut para buruh kapal untuk melaksanakan pekerjaan dengan baik harus sesuai PKL yang telah dibuat. Rahmatullah, menjelaskan bahwa PKL ditanda tangani oleh para pihak yang sebelumnya tertebih dahulu dibacakan isi perjanjian tersebut oleh Syahbandar, serta menanyakan kesanggupan buruh kapal untuk bekerja dengan baik pada perusahaan. Buruh kapal harus melaksanakan pekerjaan dengan baik, sebagaimana mereka diupah untuk bekerja.
- b. Perusahaan dapat menghentikan hubungan kerja dengan bunjh kapal yang sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 143 Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Hal ini tidak tercantum di dalam PKL, Rahmatullah mengatakan bahwa apabila ABK meninggalkan kapal tanpa seizing Nakhoda, maka perusahaan akan menghentikannya dengan menghentikan upah dan tunjangan-tunjangan, serta memperhitungkan kerugian-kerugian yang terjadi termasuk biaya untuk memperoleh penggantinya. Juga apabila berdasarkan penilaian perusahaan bahwa Awak Kapal dinilai tidak cakap atau mampu dalam melaksanakan tugas-tugasnya, maka perusahaan akan menghentikannya dan ia tidak dapat menuntut dalam hal keuangan kepada perusahaan. Selanjutnya juga diatur bahwa apabila buruh kapal tidak wajar dalam bertingkah laku, malas dalam bertugas, atau tidak patuh pada perintah perusahaan dan nakhoda, maka perusahaan akan memecatnya tanpa memberitahuan terlebih dahulu dengan menghentikan gaji dan tunjangantunjangan dan ia tidak berhak menuntut dalam hal keuangan kepada perusahaan. Syarifuddin selaku mantan ABK mengatakan bahwa apabila meninggalkan kapal tiga kali berturut-turut atau dinilai tidak cakap maka akan diberhentikan. Rahmatullah juga menjelaskan bahwapengusaha kapal sering menghentikan buruh kapalnya apabila buruh kapal kurang mampu melaksanakan pekerjaannya, tidak disiplin dan mabuk mabukan di

atas kapal. dalam hal ini pengusaha kapal terkadang tidak memberikan pesangon kepada buruh kapal yang bersangkutan tersebut, karena tergantung dari kebijakan perusahaan.

4. Kewajiban-Kewajiban Pengusahaan Kapal

- a. Membayar upah kepada buruh kapal sesuai dengan ketentuan yang di setujui, penentuan besarnya upah bagi ABK berdasarkan UMR. Pembayaran gaji pokok bagi ABK dibayar per bulan setiap tanggal 30 (tiga puluh). Syahbandar tidak turut menentukan besarnya upah bagi Awak Kapal, melainkan ditentukan sendiri oleh pengusaha kapal berdasarkan standar Upah Minimum Regional (UMR) yang dikeluarkan oleh Departemen Tenaga Kerja (Depnaker) setempat. Syarifuddin selaku mantan ABK mengatakan bahwa upah yang diberikan pengusaha kapal sesuai standar UMR, dan jarang terjadi keteriambatan pemberian upah. Rahmatullah, menambahkan bahwa jarang terjadi pengaduan ABK mengenai keteriambatan pembayaran gaji atau pembayaran gaji kurang semestinya. Karena besarnya gaji dan pembayarannya telah disepakati sebelumnya dalam Pasal 5 (a) Perjanjian Kerja Laut.
- b. Menetapkan pengaturan pekerjaan bagi Awak Kapal. Pengaturan pekerjaan itu dibedakan berdasarkan jabatan masing-masing Awak Kapal.
- c. Menunjuk sebuah kapal dimana Awak Kapal bertugas melaksanakan pekerjaan. Dalam Pasal 2 (a) PKL, pengusahaan kapal telah menunjuk sebuah kapal yang sebagaimana akan ditempati oleh Awak Kapal untuk bekerja sesuai dengan jabatannya. Rahmatullah juga menjelaskan bahwa biasanya sering pengusaha kapal memindahkan Awak Kapalnya untuk bekerja dikapal lain akan tetapi kapal milik perusahaan yang sama, dengan alasan penyegaran dalam pelaksanaan tugas atau pembaharuan pengawakan kapal. Dan setiap perpindahan seorang Awak Kapal harus membuat PKL yang baru agar terdaftar dalam daftar bahari kapal yang baru ditugaskannya tersebut.
- d. Memberikan instruksi-instruksi kepada Awak Kapal dalam rangka penyelenggaraan pelayaran atau pengangkutan di laut. Mengenai pengaturan ini diatur dalam Bagian Keempat Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Rahmatullah menjelaskan bahwa hal demikian diatur oleh masing-masing perusahaan kapal tentang jadwal jam kerja secara umum, jam istirahat, jaga laut (saat kapalsedang beriyar di laut), jaga pefabuhan (saat kapai sedang sandar di Pelabuhan), pengawakan kapal dan peraturan disiplin laut di atas kapal.

5. Hak-Hak Awak Kapal

- a. Memperoleh upah dari pengusaha kapal sesuai dengan ketentuan yang telah ditentukan. Besarnya upah yang telah disepakati dicantumkan di dalam

Pasal 2 PKL, juga harus memenuhi standar UMR. Menurut Syarifuddin mengatakan jarang terjadi keterlambatan pembayaran gaji ataupun pembayaran gaji yang kurang dari seharusnya dan upah diberikan oleh perusahaan cukup pantas bag! mereka. Misalnya dalam Pasal 18 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000, tentang Kepelautan mengenai uang delegasi. Pasal 11 PKL diatur bahwa Awak Kapal harus meninggalkan sebahagian dari gaji pokoknya tiap bulan untuk dibayarkan oleh perusahaan kepada keluarga yang ditunjuknya.

- b. Memperoleh makanan dan penginapan yang layak di atas kapal selama mereka bekerja di kapal. Hal in! dicantumkan dalam Pasal 5 PKL bahwa pengusaha kapal diharuskan menyediakan makanan dan tempat tidur yang layak bagi Awak Kapal sesuai dengan jabatannya di atas kapal. Akomodari Awak Kapal di atas kapal harus memenuhi persyaratan keamanan dan kesejahteraan Awak Kapal sesuai dengan Bagian Kelima Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000, tentang Kepelautan.

E. PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Perjanjian kerja merupakan landasan utama bagi pekerja dan atau buah untuk mengadakan suatu hubungan kerja, serta merupakan dasar bagi pekerja dan atau buruh untuk menuntut hak-haknya. Bila dibandingkan Perjanjian Kerja Laut dengan Perjanjian Kerja yang berdasarkan Undang-Undang akan ditemui suatu perbedaan. Perjanjian Kerja Laut bersifat khusus, sedangkan perjanjian kerja yang berdasarkan Undang-Undang bersifat umum. Perjanjian Kerja Laut harus dibuat dihadapan pejabat pemerintah yang berwenang yaitu Syahbandar.
- b. Dalam pengoperasian kapal laut, ditegaskan bahwa kapal harus dalam keadaan laiklaut dan diawaki oleh sejumlah Awak Kapal yang telah memenuhi persyaratan untuk berlayar. Awak Kapal dan pengusaha kapal harus menyadari hak dan kewajiban masing-masing, sehingga tercipta hubungan kerja yang selaras diantara kedua belah pihak. Pengusaha kapal juga harus memperhatikan kesejahteraan hidup pekerjanya.

2. Saran -Saran

- a. Dalam pembuatan perjanjian kerja laut diharapkan memenuhi peraturan yang telah ditetapkan sehingga tidak menimbulkan permasalahan diantara pekerja dan pengusaha. Pihak pengusaha harus memperhatikan kesejahteraan Awak Kapal dan keluarganya.
- b. Untuk lebih meningkatkan keamanan dan keselamatan kerja Awak Kapal dalam pelayaran, haruslah memperhatikan syarat-syarat dalam melakukan pelayaran. Ini dimaksudkan untuk mencegah terjadinya musibah di laut dan demi tercapainya peningkatan terhadap keselamatan kapal, muatan, dan

jiwa manusia di laut.

Daftar Pustaka

- Djumadi. 2006. *Hukum Perburuhan Perjanjian Kerja*. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Zulmiar Yanri. 2005. *Himpunan Peraturan Perundangan Kesehatan Kerja*. Lembaga ASEAN OSHNET Indonesia. Jakarta.
- Hadi. 2007. *Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Ketenagakerjaan*. Haryarindo. Jakarta.
- Kansil, C.S.T., dan Christine, S.T.K. 2006. *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Kadir, A.M. 2002. *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Kartini, M. 2003. *Perikatan yang Lahir dan Perjanjian*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Kartosapoetra, G. 1998. *Hukum Perburuan di Indonesia Berdasarkan Pancasila*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Ninie Suparni. 2000. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Soedjono Wiwoho. 1982. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*. Bina Aksara, Jakarta.
- Subekti, R. 1990. *Hukum Perjanjian*. PT. Intermasa. Jakarta.
- Sudarsono. 2005. *Kamus Hukum (Edisi Baru)*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Tim Redaksi "Permata Press". 2007. *Undang-Undang Ketenagakerjaan Edisi Tertangkap*. Permata Press. Jakarta.
- Tim Redaksi "Citra Umbara". 2007. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*. Citra Umbara. Bandung.
- Zaeni Asyhadie. 2007. *Hukum Kerja (Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja)*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000, Tentang Kepelautan.