

**PRINSIP HUKUM DALAM PASAL 151 AYAT (1) HURUF g UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN**

**Moh. Lutfi Yanto**, Universitas Merdeka Pasuruan, Email :

**Kristina Sulatri**, Universitas Merdeka Pasuruan, Email : [kristinasulatri@gmail.com](mailto:kristinasulatri@gmail.com)

**Humiati**, Universitas Merdeka Pasuruan, Email : [humiatiariyono@gmail.com](mailto:humiatiariyono@gmail.com)

**Abstrak**

Perjanjian kerja merupakan landasan utama bagi pekerja/buruh untuk mengadakan suatu hubungan kerja, serta merupakan dasar bagi pekerja/buruh untuk menuntut hak-haknya. Jika dibandingkan, Perjanjian Kerja Laut dengan perjanjian kerja yang berdasarkan Undang-Undang, maka akan ditemui suatu perbedaan. Perjanjian Kerja Laut memiliki sifat khusus, sedangkan perjanjian kerja yang berdasarkan Undang-Undang memiliki sifat 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 yang selaras antara kedua belah pihak. Pengusaha kapal juga harus memperhatikan kesejahteraan hidup awak kapalnya.

Pada penulisan ini setelah dilakukan analisa terhadap materi yang ada penulis dapat menyimpulkan bahwa asas kepastian hukum dan keadilan telah terimplementasi dalam Perjanjian Kerja Laut tersebut, khususnya yang berkaitan dengan jaminan kesehatan dan kesejahteraan bagi pekerja/buruh dan/atau awak kapal.

**Kata kunci : Perjanjian Kerja Laut, Anak Buah Kapal (ABK), Pengusaha Kapal**

**Abstract**

*The employment agreement is the main basis for workers/laborers to enter into an employment relationship, and is the basis for workers/laborers to claim their rights. If we compare the Sea Work Agreement with a work agreement based on the Act, there will be a difference. The Sea Work Agreement has a special nature, while the work agreement based on the Law has a general nature. The Sea Work Agreement must be made before the authorized government official, namely the harbormaster. In addition, ship crews and ship entrepreneurs must be aware of their respective rights and obligations, so as to create a harmonious relationship between the two parties. Ship entrepreneurs must also pay attention to the welfare of their crew members.*

*At this writing, after analyzing the existing material, the author can conclude that the principles of legal certainty and justice have been implemented in the Sea Work Agreement, especially those relating to health and welfare insurance for workers/laborers and/or ship crews.*

**Keywords : Sea Work Agreement, Ship Crew, Ship Entrepreneur**

**PENDAHULUAN**

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kelautan yang ditetapkan dengan undang-undang.

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki beribu-beribu pulau dengan area teritorial laut yang sangat luas. Indonesia terletak di antara benua Asia dan Australia serta diantara samudra Hindia dan samudra Pasifik menjadi hal yang sangat penting. Untuk menghubungkan antar wilayah yang satu dengan wilayah lainnya terlebih pulau satu dengan pulau lainnya. Di perlukan suatu sistem pengangkutan yang memadai dan dapat di jangkau oleh masyarakat.

Pada perhubungan laut dibutuhkan alat pengangkut yang harus dikelola pemeriksaanya dengan teliti dan teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya selama di laut. Namun sampai saat ini, pengelolaan, pemberdayaan dan pemanfaatan alat transportasi perairan belum optimal dikelola oleh negara untuk kesejahteraan masyarakat.

Pelayaran atau angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan untuk menghadapi perubahan kedepan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara massal.

Namun demikian sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Kesehatan dan kesejahteraan penumpang menjadi faktor utama, sebagaimana diatur di dalam Pasal 151 Ayat (1) Huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (dan selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Pelayaran), yang menyatakan :

- (1) Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi :
  - g. pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.

Akan tetapi di dalam hal ini harus ada lembaga khusus yang menangani keselamatan di bidang pelayaran adalah Direktorat Keselamatan Penjagaan Laut Pantai atau biasa disingkat KPLP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Seperti yang dicantumkan dalam pasal tersebut, tentunya dalam hal ini seseorang yang bekerja sebagai nahkoda ataupun awak kapal seharusnya mendapatkan fasilitas dan jaminan sesuai dengan apa yang di tetapkan oleh Pasal 151 Ayat (1) Huruf g Undang-Undang Pelayaran.

Perlindungan hukum terhadap anak buah kapal menjadi tanggung jawab pemilik dari kapal tersebut. Tanggung jawab itu dituangkan dalam suatu perjanjian kerja yang dibuat sebelum anak buah kapal tersebut bekerja pada pemilik kapal. Selain hal tersebut sudah memberikan kebijakan terkait hal tersebut, kebijakan pemerintah ini seharusnya dapat dijalankan sesuai dengan petunjuk pelaksanaannya, pelayanan kepelabuhanan harus dilaksanakan oleh setiap pegawai khususnya yang berada di lingkungan KPLP karena ini merupakan hal yang sangat penting karena tidak menyangkut keamanan saja, melainkan masalah keselamatan jiwa bagi nahkoda kapal itu sendiri. Namun demikian berbagai kebijakan dan peraturan undang-undang yang dibuat jika tidak didukung pelayanan yang baik tentunya akan mengkhawatirkan mengenai keselamatan dibidang pelayaran, baik bagi nahkoda, maupun awak kapal.

## **METODE**

Metode merupakan cara pengerjaan suatu serta memecakan masalah dengan memaparkan objek objek yang diteleti. Metode pada dasarnya adalah cara yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan. Perspektif pendekatan penelitian yang di pakai dalam penelitian ini adalah jenis normatif.<sup>1</sup>

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat yuridis normatif. Adapun data yang dipergunakan adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui literatur yang berupa buku-buku berkaitan dengan penelitian, data-data, dokumen-dokumen, literatur buku, buku-buku yang berkaitan dengan hukum serta dokumentasi-dokumentasi dan peraturan-peraturan yang diperoleh dari pustaka ciri-ciri umum data sekunder.<sup>2</sup>

Dalam pengumpulan data pada penelitian ini, baik bahan hukum primer baik bahan hukum skunder yang dihimpun dan dianalisis kebenarannya dengan memadukan pokok masalah yang nantinya dibahas. Dari hasil pengumpulan bahan hukum tersebut, nantinya akan diuraikan, dipresentasikan dan dibahas yang tentunya dengan menginterpretasikan dan merujuk pada peraturan Perundang-undangan yang berlaku. Serta teknik analisis bahan hukumnya menggunakan teknik analisis kualitatif.

## **PEMBAHASAN**

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Laut-laut yang berada di pulau-pulau dalam wilayah Indonesia bukanlah faktor pemisah, melainkan faktor penentu dalam mewujudkan kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, sosial budaya, ekonomi, dan pertahanan keamanan, yang realisasinya diwujudkan dalam kegiatan pelayaran.<sup>3</sup>

Pelayaran merupakan sarana yang penting untuk menjaga keselamatan berlayar bagi berbagai macam kapal. Dibiidang ekonomi, pelayaran masih diperlakukan sebagai industri penunjang. Tak ada perlakuan khusus, sebagaimana diterapkan oleh negara-negara maju. Kemudian, bentuk-bentuk *conference* yang dicoba diterapkan di lingkungan pelayaran masih ditafsirkan sekalangan ekonom Indonesia sebagai bentuk kartel atau monopoli ekonomi.

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia (dan untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Perairan Indonesia) : Perairan indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan ke pulauan dan perairan pedalamanya.

---

<sup>1</sup> Hanitijio Soemitro Ronny, Metode Penelitian Hukum, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1994), Hal. 61

<sup>2</sup> Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, (Jakarta : Universitas Indonesia, 1986), Hal 12

<sup>3</sup> <https://id.wikipedia.org/wiki/Pelayaran>. (2012) diakses pada 29-04-2017.

Menurut Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Perairan Indonesia : Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Pengertian perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal.<sup>4</sup>

Pengertian perjanjian adalah salah satu sumber perikatan. Perjanjian melahirkan perikatan, yang menciptakan kewajiban pada salah satu atau lebih pihak dalam perjanjian.<sup>5</sup>

Pengertian Perjanjian Kerja Laut menurut Pasal 395 KUHDagang ialah perjanjian dibuat antara seorang pengusaha kapal di satu pihak dan seorang buruh di pihak lain. Dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk di bawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, baik sebagai nahkoda sebagai awak kapal.

Istilah lain dari Perjanjian Kerja Laut adalah monsterrol, yakni suatu perjanjian dalam mana disebutkan semua kewajiban dan syarat-syarat misalnya mengenai upah, lama dan banyaknya berlayar, dan sebagainya.<sup>6</sup>

Menurut **Khakim, (2003:44)** : ada dua hal berkenaan dengan perjanjian kerja laut, berikut perlu dipahami pula beberapa istilah :

- a. Kapal
- b. Nahkoda Kapal

Menurut Pasal 1601 KUHPerdara perjanjian kerja dimungkinkan dibuat dengan tidak tertulis. Hal demikian tidak berlaku untuk pembuatan perjanjian kerja laut, karena sudah diatur dengan tegas pada Pasal 399 KUHDagang bahwa perjanjian kerja laut harus dibuat secara tertulis bagi nahkoda atau perwira kapal. Sedangkan untuk kelasi (anak buah kapal) di samping harus tertulis, juga harus dibuat di depan pihak berwenang (Pasal 400 KUHDagang). Maksud pihak disini adalah pejabat syahbandar (**Khakim, 2003:44**).

Seorang nahkoda dalam perjanjian kerja laut sebenarnya sama dengan buruh pada umumnya, walaupun peranannya amat penting dalam suatu pelayaran. Oleh sebab itu, segala ketentuannya yang berlaku bagi seorang pekerja atau buruh juga berlaku baginya, kecuali ditentukan lain dalam KUHDagang.<sup>7</sup>

Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi. Disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari pada tersebut, atau kesalahan dari sang pengirimannya. Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari

---

<sup>4</sup> R. Subekti, Aneka Perjanjian, (Bandung : Citra Aditya, 2014), Hal. 1

<sup>5</sup> Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja, Perikatan yang lahir dari perjanjian, ( Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2010), Hal. 91

<sup>6</sup> R. Setiawan, Pokok-Pokok Hukum Perikatan, (Bandung : Bina Cipta, 1979), Hal. 31

<sup>7</sup> Zaeni Asyhadi, Hukum Kerja (Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja), (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2007), Hal. 26

segala mereka, yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutannya tersebut.<sup>8</sup> Dan apabila terjadi pencurian barang sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 469 KUHDagang :

Untuk dicurinya atau hilangnya emas, perak, permata dan lain barang berharga, uang dan surat berharga, begitupun untuk kerusakan pada barang yang berharga yang mudah mendapat kerusakan, tidak si pengangkut bertanggung jawab, melainkan apabila tentang sifat dan harga barang tersebut, diberitahukan kepadanya sebelum atau sewaktu barang tadi ditermánya.

Ketentuan pada Pasal 469 KUHD ini dikuatkan oleh Pasal 470 KUHDagang, yaitu :

Tidaklah diperbolehkan kepada si pengangkut untuk di perjanjikan, bawah ia tidak bertanggung jawab atau tidak selainnya sampai suatu harga yang terbatas, untuk kerugian yang disebabkan karena kurang diusahakannya akan pemeliharaan, pelengkapan atau peranakbuhaan alat pengangkutannya, ataupun kurang di usahakannya kesanggupan alat pengangkut menurut persetujuan, ataupun yang disebabkan karena salah melakukannya atau kurang menjagannya terhadap barang yang diangkutnya, janji yang dimaksud demikian, adalah batal.

Juga disebutkan pada pasal 471 KUHDagang, yaitu :

Adanya janji untuk membatasi tanggung jawab si pengangkut, tidaklah membebaskan dia dari tanggungjawab, apabila dibuktikan adanya kesalahan atau kelalaian dari dia sendiri atau dari orang yang dipekerjakannya olehnya, kecuali apabila secara tegas telah diperjanjikan bahwa juga tentang itu si pengangkut tidak pertanggung jawab.

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 dengan kedudukan tertentu pula. Demikian halnya dengan perjanjian kerja laut, dengan melihat pengertian perjanjian laut sebagaimana diatur dalam Pasal 396 KUHDagang adalah perjanjian yang telah ditentukan dua pihak yang menyelenggarakan perjanjian kerja laut, yaitu :

1. Pengusaha kapal selaku majikan di satu pihak;
2. Nahkoda dan anak buah kapal selaku pekerja/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 ditunjuk oleh pihak yang berwenang. Yang dimaksud dengan wakil pemerintah yang berwenang disini adalah yang ikut terlibat dalam proses pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut.

Didalam hukum perjanjian dikenal lima asas penting, yaitu : asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas kepastian hukum (pacta sunt servanda), asas itikad baik, dan asas kepribadian.

1. Asas Kebebasan Berkontrak

---

<sup>8</sup> R. Subekti, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan, (Jakarta : Pradnya Paramita, 1980), Hal 135

Asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang disimpulkan dari ketentuan Pasal 1320 KUHPerduta, dimana ketentuan tersebut memberikan kebebasan kepada para pihak untuk membuat atau tidak membuat perjanjian, mengadakan perjanjian dengan siapapun, menentukan isi perjanjian/pelaksanaan dan persyaratannya, menentukan bentuknya perjanjian yaitu tertulis atau lisan.

Asas kebebasan berkontrak merupakan sifat atau ciri khas dari buku III KUHPerduta yang hanya mengatur para pihak, sehingga para pihak dapat saja mekesampingkannya kecuali terhadap pasal-pasal tertentu yang sifatnya memaksa.

## 2. Asas Konsensualisme

Asastelah konsensualisme dapat disimpulkan melalui Pasal 1320 ayat (1) KUHPerduta. Bahwa salah satu syarat sahnya perjanjian adalah adanya kesepakatan kedua belah pihak. Dengan adanya kesepakatan oleh para pihak, jelas melahirkan hak dan kewajiban bagi mereka atau biasa juga disebut bahwa kontrak tersebut bersifat obligatoir, yakni melahirkan kewajiban bagi para pihak untuk memenuhi kontrak tersebut.

## 3. Asas Kepastian Hukum (*Pacta Sunt Servanda*)

Asas *pacta sunt servanda* atau juga disebut sebagai asas kepastian hukum, berkaitan dengan akibat dari perjanjian. Asas *pacta sunt servanda* merupakan asas bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang, mereka tidak boleh melakukan intervensi terhadap substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak.

Asas *pacta sunt servanda* didasarkan pada Pasal 1338 ayat (1) KUHPerduta yang menegaskan “perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang.”

## 4. Asas Itikad Baik (*Geode Trouw*)

Ketentuan tentang asas itikad baik diatur pada Pasal 1338 ayat (3) KUHPerduta yang menegaskan bahwa “perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik”.

Asas itikad baik merupakan asas bahwa para pihak, yaitu pihak kreditur dan debitur harus melaksanakan substansi kontrak berdasarkan kepercayaan atau keyakinan yang teguh atau kemauan baik dari para pihak.

Asas itikad baik terbagi menjadi dua macam, yakni itikad baik nisbi dan itikad baik mutlak. Itikad baik nisbi adalah orang memperhatikan sikap dan tingkah laku yang nyata dari subjek. Sedangkan itikad baik mutlak penilaiannya terletak pada akal sehat dan keadilan, dibuat ukuran yang objektif untuk menilai keadaan (penilaian tidak memihak) menurut norma-norma yang objektif.

## 5. Asas Kepribadian

Asas kepribadian merupakan asas yang menentukan bahwa seseorang yang akan melakukan kontrak hanya untuk kepentingan perorangan. Hal ini dapat dilihat pada Pasal 1315 dan Pasal 1340 KUHPerduta. Pasal 1315 KUHPerduta menegaskan bahwa “pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perjanjian hanya untuk kepentingan dirinya sendiri”. Pasal 1340

KUHPerdata menegaskan “perjanjian hanya berlaku antara para pihak yang membuatnya”.

Jika dibandingkan kedua pasal tersebut, maka dalam Pasal 1317 KUHPerdata mengatur tentang perjanjian untuk pihak ketiga, sedangkan dalam Pasal 1318 KUHPerdata untuk kepentingan dirinya sendiri, ahli warisnya, atau orang-orang yang memperoleh hak daripadanya.

Disamping kelima asas tersebut diatas, didalam lokakarya hukum perikatan yang diselenggarakan oleh Badan Pembina Hukum Nasional, Departemen Kehakiman (17 s/d 19 Desember 1985) asas dalam hukum perjanjian terbagi atas : asas kepercayaan, asas persamaan hukum, asas keseimbangan, asas kepastian hukum, asas moral, asas kepatutan, asas kebiasaan dan asas perlindungan.

Awal mula dari munculnya teori perlindungan hukum ini bersumber dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Aliran ini dipelopori oleh Plato, Aristoteles (murid Plato), dan Zeno (pendiri aliran Stoic). Menurut aliran hukum alam menyebutkan bahwa hukum itu bersumber dari Tuhan yang bersifat universal dan abadi, serta antara hukum dan moral tidak boleh dipisahkan. Para penganut aliran ini memandang bahwa hukum dan moral adalah cerminan dan aturan secara internal dan eksternal dari kehidupan manusia yang diwujudkan melalui hukum dan moral.<sup>9</sup>

Bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan dilain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum harus lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.<sup>10</sup>

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati hak-hak yang diberikan oleh hukum. Hukum dapat difungsikan untuk mewujudkan perlindungan yang sifatnya tidak sekedar adaptif dan fleksibel, melainkan juga prediktif dan antisipatif. Hukum dibutuhkan untuk mereka yang lemah dan belum kuat secara sosial, ekonomi, dan politik untuk memperoleh keadilan.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Suharnoko, *Hukum Perjanjian dan Teori Analisa Kasus*, (Jakarta : Prenada Media, 2004), Hal. 53

<sup>10</sup> *Ibid*, Hal. 54

<sup>11</sup> *Ibid*, Hal. 55

## 6. Dasar Hukum Perjanjian

Dasar hukum dibuatnya perjanjian kerja laut (*zee-arbeidsovereenkomst*) pada prinsipnya mengacu pada Buku II Bab 4 KUHDagang tentang Perjanjian Kerja Laut, khususnya bagian pertama tentang perjanjian kerja laut pada umumnya. Ketentuan perjanjian kerja laut dalam KUHDagang tersebut mengatur juga hal-hal yang bersifat khusus, misalnya : isi (substansi) perjanjian kerja laut yang lebih luas dan pembuatan perjanjian kerja laut dihadapan syahbandar sebagaimana diatur dalam Pasal 400 dan 401 KUHDagang jo. Pasal 18 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan.

Walaupun demikian beberapa ketentuan Perjanjian Kerja Laut dalam KUHDagang tersebut merujuk lebih lanjut pada ketentuan perjanjian-perjanjian melakukan pekerjaan (Bab 7A-Buku III) KUHPerdara, seperti misalnya disebut dalam Pasal 396 KUHDagang, yang menyebutkan bahwa, terhadap perjanjian kerja laut berlakulah ketentuan-ketentuan dari bagian kedua, ketiga, keempat dan kelima dari Bab 7A dari Buku III KUHPerdara, sekedar berlakunya ketentuan-ketentuan itu tidak dengan tegas dikecualikan.

Artinya selain diatur dalam KUHDagang, perjanjian kerja laut juga tunduk terhadap ketentuan Bab 7A (tentang perjanjian-perjanjian untuk melakukan pekerjaan) dari Buku III (tentang perikatan) KUHPerdara sepanjang tidak diatur khusus dalam KUHDagang.

Ketentuan yang dirujuk dalam KUHPerdara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 396 tersebut diatas, adalah : Bagian kedua (mengenai perjanjian perburuhan pada umumnya), bagian ketiga (mengenai kewajiban majikan), bagian keempat (mengenai kewajiban buruh) dan bagian kelima (mengenai bermacam-macam cara hubungan kerja yang diterbitkan dari perjajian). Ketentuan-ketentuan dalam Bab 7A KUHPerdara dimaksud sebagian besar (hampir seluruhnya) sudah diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan. Dengan demikian rujukan ketentuan dalam KUHPerdara (sebagaimana dimaksud dalam Pasal 396 KUHPerdara) sudah mengacu pada Undang-Undang Ketenagakerjaan yang sekarang.

Disamping itu, sebagian lagi ketentuan yang bersifat khusus sebagaimana yang dimaksud dalam KUHDagang, juga telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran (sekarang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992), khususnya (secara detail) dimuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan (yang merupakan Peraturan Pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 dan masih berlaku sampai ada penggantinya).

Permasalahannya, apakah dengan adanya ketentuan dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan (saat ini) maka ketentuan dalam KUHDagang menjadi tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat ?. Menurut hemat kami, tidaklah demikian karena ketentuan yang diatur dalam KUHDagang (Bab Keempat) bersifat khusus (*lex specialis*), dan ketentuan yang diatur dalam KUHPerdara (Bab Ketujuh A) bersifat umum. Oleh karena itu berlaku asas "*lex specialis derogat legi generali*".

Dengan perkataan lain, apabila suatu hal (terkait dengan Perjanjian Kerja Laut) terdapat pengaturan dalam KUHDagang/ Undang-Undang Pelayaran, maka ketentuan dalam KUHPerdata/ Undang-Undang Ketenagakerjaan dikesampingkan. Dalam hal ini berlaku asas *metaprinciple* yang mengatakan “*lex posterior generalis, non derogat legipriori specialis*”. Artinya Undang-Undang yang terbit kemudian (bersifat umum) tidak mengalahkan (mekesampingkan) pendahulunya yang spesialis (bersifat khusus). Oleh karena itu, dengan telah adanya pengaturan umum dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan menggantikan ketentuan dalam Bab 7A KUHPerdata, tentunya tidak mekesampingkan ketentuan dalam KUHDagang atau Undang-Undang Pelayaran (yang bersifat khusus).

Secara historis, dalam rangka menjamin kesinambungan penerimaan upah bagi pekerja/buruh, dibuatlah peraturan yang memberikan perlindungan kepada pekerja/buruh terutama ketika tidak dapat menjalankan pekerjaannya, hal tersebut dapat dikarenakan mengalami sakit, cacat atau hari tua.

Bentuk perlindungan tersebut, berawal dari terbitnya Peraturan Kecelakaan 1939 (*Ongevallenregeling 1939*) dan Peraturan Pelaksanaannya (*Ongevallen-verordening 1939*) dan Peraturan Kecelakaan Pelaut 1940 (*Schepelingen Ongevallen-Regeling Stbl. No. 447-1940*) dan Peraturan Pelaksanaannya (*Schepelingen Ongevallen-Verordening-Stbl. No. 534-1940*).

Kemudian khusus untuk Peraturan Kecelakaan 1939 (*Ongevallen Regeling*), disempurnakan menjadi Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33 (cq. Undang-Undang Kecelakaan Nomor 2 Tahun 1951 Tentang Berlakunya Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33 dari Republik Indonesia untuk seluruh Indonesia).

Dalam kondisi yang demikian harus diartikan sebagai telah mencabut dan menggantikan Peraturan Kecelakaan 1939 dimaksud. Oleh karena itu Peraturan Kecelakaan Pelaut ini masih berlaku (secara khusus) hingga saat ini, sepanjang tidak diikutsertakan dalam program jaminan sosial (*social security*) yang ada saat ini.

Substansi peraturan-peraturan kecelakaan, pada dasarnya menegaskan adanya kewajiban majikan untuk memberikan ganti kerugian kepada pekerja/buruh yang mengalami kecelakaan pada waktu menjalankan pekerjaan atau saat masih dalam hubungan kerja. Artinya pemberian ganti kerugian kepada buruh (sewaktu mengalami kecelakaan kerja) adalah merupakan tanggung jawab majikan dan merupakan resiko menjalankan perusahaan (*risque professionnnel*). Walau faktanya pelaksanaan ketentuan peraturan-peraturan kecelakaan tersebut tidak memuaskan (khususnya) bagi pihak pekerja/buruh.

Oleh karena itu dalam perkembangannya kemudian, tanggung jawab (beban) majikan dalam Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947 Nomor 33, dialihkan kepada program jaminan sosial (*social security*) dengan dibentuknya Asuransi Tenaga Kerja (Astek) pada 26 November 1977 dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1977 Tentang Asuransi Sosial Tenaga Kerja (yang sekaligus merupakan amanat dari Pasal 9 dan Pasal 10 Undang-

Undang Nomor 14 Tahun 1969 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Mengenai Tenaga Kerja) yang tetap berpedoman pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1947 Tentang Kecelakaan.

Kemudian, terbit Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) dan peraturan pelepasannya, Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1993 yang mencabut Undang-Undang Kecelakaan Tahun 1947. Cakupan (coverage) Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) ini secara umum meng-cover tenaga kerja dalam hubungan kerja di perusahaan (lihat Pasal 4 ayat (1) jo. Pasal 1 angka 3 dan 4 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja) namun tidak menyinggung *coverage* tenaga kerja pelaut di kapal-kapal berbendera Indonesia. Walaupun berdasarkan Pasal 1 angka 3 dan angka 4 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992, program Jamsostek mencakup semua perusahaan atau pengusaha dalam yuridiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia.

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

- a. Ketentuan jam kerja (waktu kerja dan waktu istirahat (WKWI)) bagi awak kapal menganut pola 6:1 dengan maksimum 44 jam per-minggu. Artinya, 6 (enam) hari kerja dan 1 (satu) hari istirahat mingguan, masing-masing 8 (delapan) jam/hari;
- b. Apabila awak kapal bekerja melebihi ketentuan waktu kerja dimaksud dan dipekerjakan pada hari istirahat mingguan atau pada hari libur nasional, maka dihitung lembur;
- c. Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam sehari. Waktu istirahat tersebut dapat dibagi 2 (dua) yang salah satu diantaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat;
- d. Pengecualian dari (waktu kerja dan waktu istirahat (WKWI)) dimaksud, antara lain pelaksanaan tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan, termasuk latihan-latihan di kapal, atau untuk memberikan pertolongan dalam bahaya sesuai dengan peraturan keselamatan pelayaran, dalam kaitan itu tidak dihitung lembur;
- e. Demikian juga, bagi pelaut muda atau pelaut yang berumur antara 16 tahun sampai dengan 18 tahun yang dipekerjakan sebagai apapun di atas kapal, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 21 ayat (6) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, bahwa tidak diperbolehkan untuk :
  - 1) Dipekerjakan melebihi 8 jam sehari dan 40 jam seminggu;
  - 2) Dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam hal-hal, tugas-tugas darurat demi keselamatan berlayar dan muatan.

## **KESIMPULAN**

Perjanjian kerja sebagai landasan utama bagi pekerja/buruh laut dan/atau anak buah kapal untuk mengadakan suatu hubungan kerja, serta merupakan dasar bagi pekerja/buruh dan/atau anak buah kapal untuk menuntut hak-haknya. Perjanjian kerja laut yang memiliki sifat khusus telah mengimplementasikan asas kepastian hukum dan keadilan bagi para pekerja/buruh dan/atau anak buah kapal serta bagi pengusaha kapal.

## **SARAN**

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,

Serta untuk lebih meningkatkan keamanan dan keselamatan kerja awak kapal dalam pelayaran, haruslah memperhatikan syarat-syarat dalam melakukan pelayaran. Hal ini dimaksudkan untuk mencegah terjadinya musibah dilaut dan demi tercapainya peningkatan terhadap keselamatan kapal, muatan dan jiwa manusia dilaut.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Asyhadie, Zaeni. 2007, *Hukum Kerja (Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja)*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Harahap, Yahya. 1982. *Segi-Segi Hukum Perjanjian*. Offset Alumni. Bandung.  
<https://id.wikipedia.org/wiki/Pelayaran>. (2012).
- Khakim, Abdul. 2003. *Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Citra Aditya Bhakti. Samarinda.
- Ronny, Hanitjio Soemitro. 1994. *Metode Penelitian Hukum*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Setiawan, R. 1979. *Pokok Pokok Hukum Perikatan*. Binacipta. Bandung.
- Soekanto, Soerjono. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Universitas Indonesia. Jakarta.
- Subekti SH, R. Tjitrosudibio. 1980. *Kitab Undang-undang Hukum dagang dan Undang-undang Kepailitan*. Pradnya Paramita. Jakarta.
- Subekti, R. 1979. *Hukum Perjanjian*. PT Intermasa. 1979. Jakarta
- Subekti, R. 2014. *Aneka Perjanjian*. Citra Aditia. Bandung.
- Subekti, R. 1982. *Aneka Perjanjian*. Offset Alumni. Bandung.