



KAJIAN YURIDIS TENTANG HAK DAN KEWAJIBAN BAGI AWAK KAPAL DAN PENGUSAHA KAPAL (Suatu Studi di Kantor Pelabuhan Laut Kota Kendari)

Hayun, H.M. Abidin Ramli, Suriani Bt. Tolo

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO

Keywords:

Legal Study,
Kendari City Seaport
Office,
Rights and Obligations,
Ship Crew and Ship
Entrepreneurs.

e-mail:

hayun_5@gmail.com

Corresponding Author:

Hayun

Received: 08/11/2019

Accepted: 28/01/2020

Published: 28/04/2020

ABSTRACT

This study aims to determine and understand the implementation of rights and obligations towards crew members who work as ship laborers. To determine and understand the function or role of the captain as the employer's representative on the ship. This study was located at the Kendari Sea Transportation Office and the Kendari City Harbor Master's Office. This study uses descriptive qualitative analysis. Qualitative descriptive is the selection of appropriate data so that the reality in the field can be clearly explained and can avoid the use of inappropriate data. Based on the analysis of the data and facts that the author has obtained, the author concludes, among others: a) That the implementation of the rights and obligations of crew members who work as ship laborers has been carried out in accordance with the provisions in the contents of the sea work agreement, but some sea workers do not fully implement the contents of the sea work agreement because it is caused by the receipt of wages obtained from the ship's entrepreneur or employer does not match what is expected by the sea workers, so that workers often neglect their obligations as ship workers at sea on the grounds that the wages or salaries given by the ship's entrepreneur are not paid in full if the results obtained by the ship's entrepreneur from the work of the ship's crew do not get satisfactory results according to what the ship's entrepreneur expects. In addition, there is a delay in payment of salaries for the ship's crew from the employer or ship owner so that it affects the fulfillment of the obligations of the ship's crew as agreed in the sea work agreement with various reasons put forward in order to meet the needs required by the workers, so that the ship owner feels that the workers are not competent in carrying out their work so that there needs to be a reduction in the salary that has been agreed in the sea work agreement; b) That the function and role of the ship's captain as a representative of the employer has been mostly carried out by the captain, even the captain often deviates from the provisions of the ship's cargo that have been determined by the government that the weight of the ship has been limited by the provisions that have been regulated in the loading of the ship.



I. PENDAHULUAN

Wilayah kesatuan Republik Indonesia yang membentang dari Sabang sampai Merauke adalah suatu wilayah yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang dihubungkan oleh laut, selat dan lain sebagainya.

Kondisi territorial yang demikian ini, memberikan fungsi dan peranan yang sangat besar bagi alat transportasi angkutan laut yang kita kenal dengan istilah kapal laut yang berfungsi sebagai alat penghubung antara daerah yang satu dengan daerah yang lainnya dalam wilayah kawasan negara kesatuan Republik Indonesia untuk pelayanan baik dalam negeri maupun dengan Negara-negara lainnya dalam memenuhi keperluan angkutan baik berupa barang maupun orang dalam menunjang kebutuhan perekonomian dalam negeri maupun luar negeri.

Alat angkutan kapal sebagai sarana angkutan laut bukan saja semata-mata mempunyai fungsi dan peranan yang dibutuhkan sejak zaman dahulu kala tetapi telah digunakan dengan berbagai keperluan ilmu pengetahuan dan teknologi sehingga alat angkutan laut yakni kapal merupakan satu-satunya alat yang digunakan dalam memberikan pelayanan kebutuhan ekonomi baik dalam negeri atau luar negeri sehingga peranannya terasa penting dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam negeri maupun luar negeri karena dianggap sebagai salah satu sarana yang mampu melayani dalam lalu lintas laut. Peranan yang besar inilah yang berfungsi selain yang kita kenal dengan pesawat terbang yang juga berfungsi sebagai sarana angkutan dalam menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain dalam waktu yang relatif singkat.

Pelayanan suatu kapal laut tidak selamanya memberikan harapan yang diinginkan akan tetapi salah satu kegiatan yang selalu diharapkan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kadang kala dapat menimbulkan problem apabila tidak diatur sebelumnya secara baik dan jelas terutama menyangkut masalah kewajiban dan hak bagi yang melakukan pekerjaan di atas kapal. Dalam melakukan pekerjaan di atas kapal khususnya kapal niaga yang mana antara pemilik kapal sebagai pengusaha kapal dengan awak kapal sebagai buruh dalam suatu hubungan kerja laut adalah merupakan suatu persoalan yang perlu diatur secara baik, karena pengaruhnya sebagian besar terhadap pelayaran kapal itu sendiri selalu bermasalah terhadap hak dan kewajiban pengusaha kapal dan awak kapal. Karena itu peneliti berupaya untuk mengkaji lebih lanjut khususnya melihat kepentingan bagi pengusaha kapal sebagai majikan dan awak kapal sebagai buruh di lain pihak, sehingga dapat memastikan hubungan hukum mereka yang memperjanjikan hak dan kewajiban benar-benar telah dilaksanakan sebagaimana ketentuan Undang-Undang yang berlaku. Karena dapat diketahui bahwa dalam perjanjian kerja laut itu telah diatur tentang hak dan kewajiban awak kapal sebagai buruh yang akan melaksanakan pekerjaan sesuai perintah majikan. Di samping itu hak dari pemilik kapal sebagai pengusaha harus memenuhi hak-hak dan kewajiban sebagaimana perintah Undang-Undang Perjanjian kerja laut pada dasarnya adalah suatu sarana yang membuat ketentuan-ketentuan yang berkenaan hubungan kerja antara pengusaha kapal dengan kapal-kapal terdapat hak dan kewajiban masing-masing pihak sehingga jika telah dilakukan sebaik mungkin maka tidak akan meninggalkan perasaan ragu-ragu atau kekhawatiran tentang kelangsungan hubungan kerja mereka yang mungkin dapat terganggu akibat munculnya tindakan sepihak dari pengusaha kapal terhadap awak kapal yang mungkin dapat mengganggu kelancaran usahanya.

Perekonomian Negara kita sekarang ini belum memungkinkan untuk memberikan peluang bagi penyediaan lapangan kerja sebanyak-banyaknya yang sebanding dengan jumlah penawaran tenaga kerja yang ada, sehingga memaksa kita untuk berupaya agar setiap hubungan kerja yang terjadi senantiasa dijaga dan dibina sebaik mungkin karena tidak mustahil dengan kondisi perekonomian yang sekarang ini terdapat pihak-pihak dari kalangan pengusaha kapal yang

mempergunakan kesempatan ditengah curang kesenjangan luapan jumlah puncak kerja demi memperoleh keuntungan yang lebih besar dengan cara memberhentikan tenaga buruh tanpa alasan yang kuat yang bekerja padanya.

Tidak dapat dibantah dengan semakin langkanya lapangan kerja saat ini, maka para pencari kerja akan menerima syarat-syarat kerja apa saja yang diajukan atau yang diinginkan oleh pengusaha kapal dan yang terpenting mereka dapat diterima untuk bekerja walaupun mereka telah menduga bahwa upah yang akan diterima sebagai imbalan atas pekerjaan mereka belumlah memadai dalam arti bahwa belum dapat menjamin segala kebutuhan hidupnya beserta keluarganya dalam ukuran normal apalagi jika berbicara tentang bonus upah lembur, waktu kerja dan jaminan sosial lainnya.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Kapal dan Pengusaha Kapal

1. Pengertian Kapal

Pengertian kapal secara luas dapat diuraikan sesuai ketentuan Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menentukan sebagai berikut:

Ayat 1 Kapal ialah semua alat pelayaran dengan nama atau sifat apapun.

Ayat 2 Kalau tidak ditentukan lain atau tidak dijanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi juga semua alat perlengkapan kapal.

Ayat 3 Yang dimaksud alat perlengkapan kapal ialah segala benda yang bukan suatu bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap pada kapal.

Dari perumusan Pasal 309 KUHD tentang pengertian kapal secara luas, maka dapat di temui adanya kata-kata "dengan nama dan sifat apapun juga". Jadi dalam hal ini pembuat Undang-Undang secara tersirat mengakui tentang adanya beberapa jenis kapal seperti yang ditentukan dalam ordonansi kapal Tahun 1935 *Staadblad* 1935 No. 66 Pasal 1, yaitu:

- a. Kapal yang tunda.
- b. Kapal uap.
- c. Kapal motor.
- d. Kapal layar.
- e. Kapal layar dengan tenaga bantu.

Hal ini lebih jelas lagi dalam Pasal 310 KUHD yang menjelaskan tentang pengertian kapal laut yang merupakan salah satu dari sekian jenis kapal. Menurut Pasal 310 KUHD kapal laut adalah: "Semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu".

Dari definisi ini kita dapatkan dua kriteria untuk dapat menyebut bahwa suatu kapal adalah kapal laut, yaitu:

- 1) Hal keadaan dipakai.
- 2) Hal diperuntukkan untuk itu.

Hal keadaan dipakai mengandung pengertian bahwa suatu kapal yang kenyataannya sedang melakukan pelayaran di laut adalah termasuk jenis kapal laut. Hal ini sebenarnya masih perlu dipersoalkan, sebab apakah suatu kapal yang baru satu kali saja dipergunakan dalam pelayaran di laut dapat disebut sebagai kapal laut.

Tentang hal ini Vollengraff dan Vollmaar yang dikutip oleh Wiryono Prodjodikoro (2000: 60) berpendapat bahwa: "Pendapat umum tentang hal ini ialah suatu kapal yang meskipun biasanya

dipakai untuk pelayaran di sungai-sungai, tetapi untuk satu kali dipakai pada pelayaran di laut, maka mulai saat itu kapal tersebut termasuk dalam istilah kapal laut sampai saat kapal itu melulu dipakai untuk pelayaran di sungai-sungai”.

Untuk menjadi kapal laut Indonesia, Pasal 311KUHD mengatakan bahwa kapal laut Indonesia adalah setiap kapal yang dianggap sebagai demikian oleh Undang-Undang tentang surat-surat laut dan pas-pas kapal (*Zeebrieven en scheepspassen besluit*) staadblad 1934 No. 78 Jo. Staadblad 1935 No. 565. Bukti kebangsaan suatu kapal Indonesia dapat diperoleh dengan beberapa bentuk, yaitu:

- a) Surat Laut.
- b) Di samping surat laut di atas, Pasal 4 *Staadblad* 1935 No. 492 mengenal surat pas kapal (*scheeps pas*) yang dibedakan dalam 2 jenis, yaitu:
 - (1) Pas Tahunan.
 - (2) Pas Kecil.
- c) Surat laut sementara.
- d) Surat Izin.

2. Pengertian Pengusaha Kapal

Perkembangan tersebut telah diikuti oleh perUndang-Undangan kita tentang perkapalan, terbukti dengan dikeluarkannya staadblad 1933 No. 47 yang mulai berlaku tanggal 1 April 1938 yang mengubah pengertian Pasal 320 KUHD sedemikian rupa sehingga nyata dari Pasal 320 KUHD ini hanya diatur hal pemakai atau pengusaha kapal dengan tidak melihat apakah sipemakai itu adalah sipemilik kapal atau bukan atau hanya penyewa kapal saja. Disatu pihak perUndang-Undangan kita masih mengakui bahwa pemilik juga adalah sebagai pengusaha kapal, seperti yang tertera dalam pasal 323 KUHD yang mengenal suatu bentuk kerja sama dengan nama redelij yaitu beberapa pemilik dari suatu kapal yang bekerja bersama-sama sebagai pengusaha kapal. Dengan demikian dalam menjalankan suatu kapal kita kenal da macam pengusaha kapal, yaitu:

- a. Pengusaha Kapal (reder) Pasal 320 KUHD.
- b. Perseroan Perkapalan (Rederij) Pasal 323 KUHD.

Jadi dalam perseroan perkapalan masing-masing peserta bertanggung jawab atas bagian dari utang-utang diukur dari bagiannya dalam hak milik atas kapal, ini berarti masing-masing anggota perseroan perkapalan dapat digugat di muka hakim oleh siberpiutang dari perseroan, baik anggota itu sendiri maupun bersama-sama dengan anggota lain, tetapi masing-masing hanya dapat dituntut membayar sebagian utang perseroan diukur dari bagiannya dalam hak milik atas kapal.

Di samping masing-masing anggota juga dapat dituntut perseroannya, tetapi pembayaran atas gugatan ini hanya dapat diambil dari kekayaan perseroan, yaitu kapalnya dan mungkin barang yang lainnya. Apabila seseorang anggota diganti oleh orang lain maka pertanggung jawaban orang lama terhenti untuk utang-utang dari perseroan yang kemudian timbul, untuk utang-utang lama dua-duanya baik anggota lama maupun anggota baru dapat digugat untuk membayar utang lama itu”.

Dari penjelasan pengusaha kapal di atas, maka perlu dijelaskan pula mengenai awak kapal. Berdasarkan Pasal 320 KUHD maka pihak-pihak yang dapat dikatakan paling terlibat dalam suatu kapal laut adalah pengusaha kapal (baik sebagai pemilik atau bukan) yang menjalankan sendiri atau menyuruh orang lain untuk melakukannya dan nakhoda (orang yang disuruh oleh pengusaha kapal) untuk menjalankan kapal.

Dalam menjalankan kapal tentunya nakhoda dibantu oleh orang lain yang bekerja sebagai buruh (anak buah kapal). Antara nakhoda dan anak buah kapal terdapat perbedaan status hukumnya walaupun kedua-duanya adalah buruh yang dipekerjakan oleh pengusaha kapal untuk menjalankan suatu kapal.

Dengan pembagian ini jelas terlihat bahwa terdapat perbedaan tanggung jawab antara nakhoda dan anak buah kapal. Berdasarkan Pasal 341 KUHD maka nakhoda mempunyai tanggung jawab sebagai pemimpin kapal. Kedudukan nakhoda dari satu kapal laut terutama pada waktu berlayar di laut adalah sangat penting, hal ini dapat dimengerti sebab segala sesuatu yang berada di kapal yang sedang berlayar di laut baik berupa orang maupun muatan barang yang sangat berharga diserahkan sepenuhnya akan keselamatannya kepada nakhoda untuk secara tepat menyelamatkan pelayaran dengan kapal, seorang nakhoda tidak hanya harus mempunyai kecakapan yang sempurna tetapi juga mempunyai kebijaksanaan yang cukup untuk memelihara suasana yang baik di kapal dan antara semua penumpang.

Kedudukan yang penting dari seorang nakhoda itu dapat dibagi atas 3 (tiga) bagian, yaitu:

- a. Nakhoda sebagai pemimpin kapal.
- b. Nakhoda sebagai pejabat penolong.
- c. Nakhoda sebagai wakil pengusaha kapal.

Dalam Pasal 359 KUHD sampai dengan Pasal 373 KUHD dijelaskan tentang kedudukan nakhoda selaku wakil dari pengusaha kapal, sebab dalam keadaan-keadaan tertentu terpaksa nakhoda harus bertindak sebagai wakil dari pemilik atau pengusaha kapal. Di samping alasan-alasan keadaan tertentu itu juga kedudukan nakhoda selaku wakil pengusaha kapal terbaca dalam Pasal 359 KUHD yang mengatakan bahwa: "Nakhoda ditugaskan mengatur hal melengkapi kapal dan hal memasukkan barang-barang ke dalam kapal dan mengeluarkan barang-barang dari kapal termasuk menagih upah pengangkutan barang kecuali bila tugas itu oleh pengusaha kapal diserahkan kepada orang lain".

Alasan mendesak sehingga seorang nakhoda dapat bertindak sebagai wakil pengusaha kapal adalah misalnya kapal berada di luar negeri dan mengalami kerusakan teknis yang harus secepatnya diperbaiki, oleh Pasal 362 KUHD nakhoda di beri kuasa untuk mengambil tindakan seperlunya.

Apabila dalam hal ini kapalnya harus dijual, maka penjualannya itu harus dilakukan di muka umum. Contoh lain ialah apabila nakhoda dan kapalnya berada di luar negeri dan kekurangan uang tunai untuk keperluan pelayaran yang mendesak, maka ia dapat meminjam uang dengan cara membebani kapal dengan hipotek atau menjual sebagian muatannya, akan tetapi hal tersebut terlebih dahulu harus mengadakan kordinasi dengan pengusaha kapal untuk persetujuannya (Pasal 365 KUHD dan 371 KUHD), selain itu Pasal 367, 368 dan 370 KUHD menunjuk kepada keadaan-keadaan luar biasa dari pada semestinya, dapat singgah di pelabuhan yang tidak masuk dalam rencana perjalanannya, dapat melalui jalan lain dari pada yang ditentukan.

Kemudian nakhoda juga selaku wakil pengusaha kapal dapat bertindak seperlunya jika kapal atau muatannya di sita atau ditahan (Pasal 369 KUHD), dapat mengambil tindakan berupa menyuruh bekerja di kapal atau menurunkan di pelabuhan terdekat kepada penumpang kapal tanpa sah (tidak memiliki tiket) dan bila tidak sanggup membayar.

Akan tetapi nakhoda juga terdapat larangan antara lain di dalam Pasal 372 KUHD yang menjelaskan bahwa nakhoda tidak boleh mengadakan pengangkutan barang di kapal untuk kepentingan diri sendiri kecuali bila hal ini sudah ada perjanjian dengan pengusaha kapal. Jika hal ini dilanggar maka nakhoda harus membayar biaya yang tinggi bagi pengangkutan dan juga harus

memberi ganti rugi bilamana perlu dan mengenai pelanggaran yang dilakukan nakhoda atas kapal, penumpang maupun muatan ia diajukan dihadapan Mahkamah Pelayaran (Pasal 373 a KUHD). Berdasarkan Pasal 375 KUHD maka yang dimaksud dengan anak buah kapal adalah orang-orang yang diangkat oleh pengusaha kapal untuk bekerja di kapal kecuali nakhoda. Dalam Ayat (3) Pasal 375 KUHD dinyatakan bahwa: "Tidak termasuk anak buah kapal adalah kuil-kuil dan pekerja lain yang mengangkat barang dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat dan melakukan pekerjaan yang sifatnya sementara".

Untuk mengetahui anak buah kapal maka pada setiap kapal dibuat daftar dimana semua anak buah kapal harus dicatatkan namanya dan identitasnya (Pasal 376 KUHD), daftar ini lazim disebut *monsterrol*. Di dalam KUHD terdapat Pasal-Pasal yang menjelaskan secara garis besar tentang kewajiban-kewajiban anak buah kapal, yaitu :

- 1) Pasal 384 KUHD yang mengharuskan semua anak buah kapal untuk menuruti perintah-perintah nakhoda selama menjalankan dinas di kapal.
- 2) Pasal 385 KUHD mengharuskan anak buah kapal untuk tidak boleh meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda, apabila izin yang diminta tidak diberikan maka hal ini harus dicatat dalam buku harian.
- 3) Pasal 386 KUHD anak buah kapal harus berada di bawah kekuasaan disipliner nakhoda.

B. Jenis-Jenis Kapal

Pada dasarnya sebuah kapal akan diketahui jenisnya setelah didaftar. Ini sesuai dengan pernyataan Sukardono yang di kutip oleh Wartini Soegeng dalam bukunya (2008: 8) sebagai berikut: "Sukardono mendasarkan kategori kapal pada didaftarkannya kapal tersebut sebagai kapal. Jika didaftarkan sebagai kapal laut sesuai dengan peruntukannya, maka kedudukannya tetap sebagai kapal laut walaupun dipakai untuk pelayaran sungai".

Jadi diadakannya pembedaan kapal menurut jenisnya tersebut hanya dapat diketahui setelah kapal dimaksud didaftarkan. Adapun jenis-jenis kapal itu sendiri umumnya di dalam register kapal didaftarkan atas 3 (tiga) kategori yaitu sebagai berikut:

1. Sebagai kapal laut dengan kode L, yaitu kapal-kapal yang digunakan untuk pelayaran di laut.
2. Sebagai kapal nelayan laut dengan kode N, yaitu kapal-kapal yang digunakan untuk penangkapan ikan di laut.
3. Sebagai kapal pedalaman dengan kode P, yaitu kapal-kapal yang diperuntukan bagi pelayaran di sungai.

Mengenai kapal pedalaman dalam Pasal 748 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ditegaskan sebagai berikut: "Untuk kapal-kapal, yang semata-mata dipakai di perairan darat dalam arti Pasal 1 Ordonansi Kapal 1927, berlaku ketentuan-ketentuan yang berikut".

Mengenai kapal laut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran Kapal Laut dibedakan atas 2 (dua) jenis kapal laut sebagai berikut:

1. Kapal laut, yaitu setiap alat pengangkutan yang digunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.
2. Kapal laut niaga.
Oleh F.D.C. Sudjatmiko dalam bukunya yang disadur oleh Wartini Soegeng (2008: 10) dinyatakan sebagai berikut: "kapal-kapal niaga terbagi atas:
 - a. Kapal barang (*cargo-vessel*).
 - b. Kapal penumpang (*passenger-vessel*).
 - c. Kapal barang dan penumpang (*cargo passenger-vessel*).

- d. Kapal barang yang mempunyai akomodasi penumpang terbatas (*cargo-vessel with limited accommodation for passenger*).

Jelasnya dikemukakan sebagai berikut:

- 1) Kapal barang menurut spesialisasi barang dibagi atas kapal barang sebagai berikut :
 - a) *General Cargo-carrier*, yaitu kapal yang dibangun untuk tujuan mengangkut muatan umum, bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti, krat, keranjang dan lain-lain.
 - b) *Bulk-Cargo-Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut curahan yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus (biasanya muatan curahan atau bulk sebanyak satu kapal penuh sekali jalan), umumnya muatan berbutir-butir (*grain cargo*) seperti beras, gandum, biji besi dan batu bara.
 - c) *Tanker*, yaitu kapal yang mengangkut muatan cair.
 - d) *Special designed ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang-barang seperti daging, hewan yang diangkut dalam keadaan beku.
 - e) Kapal container atau peti kemas. Container adalah peti besar, terbuat dari kerangka baja dengan dinding aluminium.
- 2) Kapal penumpang, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut orang.
- 3) Kapal barang dan penumpang, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut orang dan muatan bersama-sama.
- 4) Kapal barang yang mempunyai akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa baik berupa kapal *general cargo* maupun *bulk-cargo-carrier*, tetapi kapal ini diberi izin untuk membawa penumpang dalam jumlah terbatas yaitu maksimum 12 orang. Dimaksud dengan akomodasi adalah akomodasi dalam kabin atau kelas-kelas kamar, bukan kelas dek. Jika kapal bersangkutan mempunyai akomodasi lebih dari 12 penumpang maka kapal tersebut jenis *cargo-passenger-vessel*.

C. Fungsi Kapal Sebagai Sarana Angkutan Laut

Kapal laut pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dengan adanya pengangkutan laut itu sendiri, dimana pengangkutan di laut sering dilakukan karena adanya hubungan dagang oleh berbagai suku dan bangsa melalui lautan. Oleh Wirjono Prodjodikoro (2001: 64-65) dinyatakan sebagai berikut: "Bahwasanya lalu lintas di laut di zaman dulu sudah pagi-pagi berkembang, saya rasa dapat dikatakan di sekitar benua Asia. Kita semua tahu bahwa di zaman dahulu kalasudah ada hubungan dagang antara benua Tiongkok dan Indonesia, dan hubungan dagang ini tentunya dilakukan dengan jalan melalui darat".

Demikian pula dengan Indonesia yang terdiri dari gugusan pulau-pulau penyelenggaraan pengangkutan laut pun sering dilakukan. Olehnya itu tidak heran jika keberadaan kapal sebagai alat pengangkutan di laut diperlukan sekali. Oleh Wiwoho Soedjono (2002: 1) dinyatakan sebagai berikut: "Seperti diketahui, Negara Indonesia adalah merupakan Negara kepulauan yang meliputi darat dan laut dimanadarat meliputi $\pm 1,9$ juta Km persegi dan laut ± 3 juta Km persegi, dan ini merupakan suatu kesatuan yang tidak terpisahkan. Hal ini jelas tampak dalam Ketetapan MPR No.IV Tahun 1978 tentang Wawasan Nusantara".

Lebih lanjut oleh Wiwoho Soedjono (1982 : 1-2) dinyatakan sebagai berikut : "Berhubungan dengan keadaan sebagai demikian itu, maka untuk menghubungkan antara kota satu dengan kota yang lain, lebih-lebih antara pulau yang satu dengan pulau yang lain, kiranya pengangkutan merupakan sarana yang utama untuk tercapainya maksud tersebut. Apalagi dengan maju pesatnya perkembangan teknologi modern serta melihat kedudukan Indonesia sebagai Negara kepulauan (*archipelago islands*) terhadap Negara-negara lain di dunia, maka pengangkutan itu memegang peranan yang penting sekali".

Oleh H.M.N. Purwosutjipto (2001 : 1) dinyatakan sebagai berikut: "Fungsi pengangkutan ialah memudahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai".

Oleh Emmy Pangaribuan Simanjuntak (2009 : 62) dinyatakan pula sebagai berikut : "Bidang pelayaran ini dibina agar dalam rangka usaha Pemerintah meningkatkan export dan kegiatan ekonomi pada umumnya diperoleh saham (share) yang wajar dalam hal lalu lintas muatan internasional ke dan dari tanah air. Dengan demikian dapat meringankan beban pada neraca perdagangan dan pembayaran Indonesia. Semuanya dengan tetap mengindahkan kemampuan yang riil secara *efficiensi* perusahaan dan *service*".

Lebih lanjut oleh Emmy Pangaribuan Simanjuntak (2009: 64) dinyatakan sebagai berikut:

- a. Bahwa angkutan laut sebagai sarana perhubungan perlu diselenggarakan atas kepentingan umum dan ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi Negara kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.
- b. Bahwa untuk mencapai tujuan tersebut perlu menetapkan azas-azas pokok mengenai perusahaan dan penyelenggaraan angkutan laut dan dengan memperhatikan peningkatan efisiensi kerja dari pada aparat angkutan laut serta segala kegiatan usaha yang bersifat menunjang kegiatan angkutan laut".

D. Perjanjian Kerja Dalam Pengangkutan Laut

Beberapa pendapat yang mencoba untuk menggolong-golongkan bentuk-bentuk perjanjian khusus tersebut dalam beberapa golongan, yakni antara lain :

1. Perjanjian untuk memberikan/menyerahkan sesuatu barang.
2. Perjanjian untuk berbuat sesuatu.
3. Perjanjian untuk tidak berbuat sesuatu.

Melihat kenyataan-kenyataan tersebut adalah merupakan suatu hal yang penting dan dapat disebut mutlak harus adanya suatu perjanjian kerja yang akan mendahului terjalinya suatu perjanjian kerja, karena akan membantu para pihak dalam menikmati hak-haknya maupun dalam melakukan kewajiban-kewajibannya sehingga kelancaran dan kemanfaatan perjanjian itu dapat terjalin dengan baik bagi semua pihak, terutama bagi pihak-pihak yang langsung mengadakan perjanjian itu. Perwujudan suatu perjanjian terutama dalam beberapa bentuk perjanjian seperti misalnya PKL yang menempatkan dirinya sebagai upaya pembentuk hubungan kerja antara pelaut dengan pengusaha kapal.

Perjanjian kerja dengan statusnya sebagai upaya pembentuk hubungan kerja antara buruh dengan Perjanjian perburuhan dalam perUndang-Undangan kita diatur dalam UU No. 21 Tahun 1954 yang pada Pasal 1 Ayat (1) diterangkan tentang pengertiannya secara tegas. Jadi dengan keterangan Pasal ini menunjukkan bahwa sebelum membuat perjanjian kerja, para buruh dan majikan harus terlebih dahulu membentuk perjanjian perburuhan yang kan menjadi pedoman dalam membuat perjanjian kerja.

Akan tetapi perlu diingat bahwa UU No. 21 Tahun 1954 tidak menetapkan pembuatan suatu perjanjian perburuhan sebagai suatu keharusan atau kewajiban bagi para pihak yang hendak mengadakan hubungan kerja. Namun demikian mengingat urgensinya suatu perjanjian perburuhan yaitu sebagai wadah musyawarah antara buruh atau serikat buruh dengan majikan dalam menetapkan syarat-syarat yang harus diperhatikan dalam pembuatan perjanjian kerja, oleh pemerintah dikeluarkanlah suatu peraturan tentang peraturan perburuhan dalam bentuk Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.PER.02/MEN/1976 yang sifat dan isinya menerangkan

bahwa tujuan/kehendak pemerintah terutama adalah pembuatan perjanjian perburuhan pada perusahaan-perusahaan, bukan peraturan perusahaan. Akan tetapi Peraturan Menteri tersebut rupanya dalam pelaksanaannya masih belum mencapai keinginan pemerintah, maka pada Tahun 1978 dikeluarkanlah pula Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 02/MEN/1978 yang pada dasarnya menetapkan bahwa setiap perusahaan dimana telah terbentuk serikat buruh, pengusaha wajib melayani kehendak serikat buruh untuk mengadakan perundingan guna pembuatan perjanjian perburuhan yang diajukan secara tertulis dari serikat-serikat buruh yang bersangkutan.

Untuk membuat dan menyusun perjanjian perburuhan, selain UU No. 21 Tahun 1954 digunakan sebagai dasar hukumnya maka harus diperhatikan pula dasar hukum lain yaitu Peraturan Pemerintah No. 49 Tahun 1954 tanggal 7 September 1954 dimana dalam Peraturan Pemerintahan ini disebutkan bahwa jika suatu perjanjian perburuhan dianggap sah menurut hukum apabila perjanjian perburuhan tersebut memenuhi syarat-syarat formil maupun syarat-syarat materil.

Syarat-syarat formil tersebut adalah sebagai berikut :

1. Harus diadakan dengan tertulis dan ditanda tangani oleh kedua belah pihak atau dengan surat resmi yaitu dihadapan Notaris.
2. Surat perjanjian harus memuat :
 - a. Nama, tempat kedudukan serta alamat serikat buruh.
 - b. Nama, tempat kedudukan serta alamat pengusaha atau perkumpulan pengusaha berbadan hukum.
 - c. Nomor serta tanggal pendaftaran serikat buruh pada Departemen Tenaga Kerja.
 - d. Tanggal penanda tangan.
3. Perjanjian perburuhan harus dibuat sekurang-kurangnya dalam rangkap tiga, selembur dikirimkan kepada Departemen Tenaga Kerja untuk dimasukkan dalam daftar yang disediakan untuk itu.
4. Perjanjian perburuhan harus dapat diadakan untuk paling lama dua tahun, dan kemudian dapat diperpanjang dengan paling lama satu tahun lagi.

Sedangkan syarat-syarat materilnya adalah sebagai berikut :

1. Dilarang memuat aturan yang mewajibkan seseorang majikan supaya hanya menerima atau menolak buruh dari suatu golongan, baik berkenaan dengan agama, golongan warga Negara atau bangsa maupun karena keyakinan politik, atau anggota dari suatu perkumpulan.
2. Dilarang memuat aturan yang bertentangan dengan Undang-Undang tentang ketertiban umum atau dengan tata susila.
3. Dilarang memuat aturan yang mewajibkan seseorang buruh supaya hanya bekerja atau tidak boleh bekerja pada majikan dari suatu golongan, baik berkenaan dengan agama, golongan warga Negara atau bangsa maupun karena keyakinan politik atau anggota dari suatu perkumpulan.

Hal ini berarti bahwa terhadap hubungan kerja di laut sebelum diadakan perjanjian kerja laut haruslah disusun perjanjian kerja bersama-sama antara pelaut dengan pengusaha kapal (majikan). Tentang hal ini, praktik menunjukkan bahwa perjanjian kerja bersama untuk hubungan kerja di laut dibuat oleh KPI (Kesatuan Pelaut Indonesia) yang terdaftar pada Departemen Tenaga Kerja dengan INSA (*Indonesia Shipowners Association*) untuk pelayaran local dan nusantara.

Berlainan dengan perjanjian kerja lainnya, maka berdasarkan Pasal 399 KUHD, PKL harus dibuat secara tertulis dan jika tidak maka perjanjian kerja adalah batal. Tentu saja ketentuan Pasal 399 KUHD ini ada manfaatnya, sebab perjanjian kerja yang dibuat secara tertulis akan makin tegas dan jelas dari perumusan pernyataan kehendak kedua belah pihak sehingga akan mengurangi keragu-raguan baik tentang hak maupun kewajiban masing-masing pihak.

PKL ini tidak harus dituangkan dalam bentuk tertentu hanya saja perlu menyebutkan antara lain :

1. Nama lengkap buruh, tempat dan tanggal kelahirannya.
2. Penunjukan kapal atau kapal-kapal dimana buruh akan melakukan pekerjaan.
3. Tempat dan waktu mengadakan perjanjian kerja.
4. Perjalanan yang akan ditempuh bila hal ini telah ditetapkan.
5. Jabatan yang akan dipangku buruh.
6. Tempat dan tanggal mulainya bekerja di kapal.
7. Tentang hak dan kewajiban kedua belah pihak.
8. Masa berlakunya perjanjian kerja.

PKL itu harus dibuat oleh kedua belah pihak dengan disaksikan oleh Syahbandar. Jadi sebelum perjanjian kerja ditanda tangani oleh tiap-tiap pihak maka sekurang-kurangnya Syahbandar perlu menjelaskan isi perjanjian dan meneliti apakah sudah dimengerti isinya oleh buruh ataukah tidak, baru kemudian buruh, majikan dan Syahbandar menandatangani perjanjian kerja tersebut. Dengan demikian surat PKL tersebut adalah merupakan alat bukti adanya perjanjian kerja, artinya jika tidak ada surat perjanjian maka tidak ada pekerjaan.

Jadi surat perjanjian adalah unsur pembentuk hubungan kerja, namun demikian dapat terjadi bahwa buruh-buruh (baik nakhoda, perwira kapal maupun anak buah kapal) telah melakukan pekerjaan tanpa adanya surat perjanjian kerja, hal demikian ini mengakibatkan mereka tidak berhak atas upah dari pekerjaan yang telah mereka lakukan.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini berlokasi di Kantor Perhubungan Laut Kendari dan Kantor Syahbandar Kota Kendari. Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder yang berasal dari field research dan Library research. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hak Dan Kewajiban Anak Buah Kapal yang Bekerja Sebagai Buruh Kapal

Sebagaimana halnya ketentuan-ketentuan di dalam hukum perjanjian, termasuk perjanjian kerja laut selalu menimbulkan hak dan kewajiban bagi tiap-tiap pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian sebagaimana yang telah disepakati dalam isi perjanjian tersebut di salah satu pihak akan timbul kewajiban yang merupakan hak dari pihak lain, begitu pula sebaliknya hak yang timbul dari salah satu pihak akan menimbulkan kewajiban bagi pihak lainnya yang terlibat dalam suatu perjanjian.

Dengan demikian maka hak dan kewajiban yang timbul dalam suatu perjanjian kerja laut pada umumnya akan menimbulkan suatu peristiwa hukum yang mengikat di antara pengusaha kapal dengan pelaut termasuk nakhoda kapal. Karena dengan ditanda tangannya perjanjian kerja laut maka pihak pelaut dan atau pengusaha kapal kedua-duanya timbul hak dan kewajiban yang masing-masing harus dilaksanakan sesuai ketentuan-ketentuan dalam hukum perjanjian.

Dalam hukum perjanjian antara pengusaha kapal dengan pelaut menghendaki adanya suatu prestasi yang masing-masing pihak harus dilaksanakan, karena itu dalam rangka pemenuhan prestasi oleh masing-masing pihak yang terikat dalam suatu perjanjian kerja laut, haruslah terlebih dahulu diketahui prestasi apa yang merupakan kewajiban para pihak dan sejauhmanakah prestasi itu harus dipahami. Dengan adanya kepastian tentang prestasi apa yang harus dipikul yang

merupakan tanggung jawab masing-masing pihak dengan sendirinya memudahkan untuk memenuhi kewajiban masing-masing dalam pemenuhan hak apa yang menjadi tanggung jawabnya.

Meskipun di dalam suatu perjanjian kerja laut sering timbul risiko-risiko dalam memenuhi hak dan kewajiban masing-masing pihak misalnya ; karena keadaan memaksa, lupa atau lalai, ingkar janji atau melanggar perjanjian, yang kesemuanya dapat terjadi dengan tidak diinginkan oleh salah satu pihak yang melakukan perjanjian kerja laut, maka tentu salah satu pihak di antara mereka ada yang keberatan karena perjanjian yang telah disepakati sebelum terjadinya perjanjian kerja laut tidak sesuai apa yang telah disepakati sebelumnya, sehingga dikemudian hari setelah terjadinya ketidaksesuaian isi perikatan yang mereka buat dapat menimbulkan masalah-masalah hukum yang perlu diselesaikan oleh kedua belah pihak yang melakukan perjanjian kerja laut.

Di dalam hukum perjanjian telah disebutkan bahwa kemungkinan-kemungkinan tidak dipenuhinya kewajiban yang merupakan hak pihak lain dapat berupa:

- a. Tidak melakukan apa yang disanggupinya akan dilakukan.
- b. Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi tidak sebagaimana mestinya.
- c. Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat.
- d. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

Dengan kemungkinan-kemungkinan tersebut di atas sebagai syarat wanprestasi yang dapat dikenakan terhadap masing-masing pihak yang melakukan perjanjian kerja laut dapat diberikan sanksi terhadap orang yang melakukan wanprestasi atau ingkar janji berupa:

1. Pemenuhan perjanjian.
2. Pemenuhan perjanjian disertai ganti rugi.
3. Ganti rugi.
4. Pembatalan perjanjian.
5. Peralihan risiko.
6. Pembatalan perjanjian dengan ganti rugi.

Sanksi-sanksi semacam ini sebagai akibat wanprestasi, akan gugur apabila debitur dapat membuktikan bahwa perbuatan wanprestasinya dilakukan karena alasan keadaan memaksa. Dengan demikian dapatlah dipahami bahwa perjanjian kerja laut mempunyai peranan yang sangat penting dalam suatu hubungan kerja laut antara pengusaha kapal dengan pelaut. Sebab salah satu pihak pengusaha kapal mempunyai kewajiban-kewajiban untuk memberikan hak-hak sepenuhnya terhadap pekerja laut sebagaimana yang disepakati dalam isi perjanjian kerja laut, sebaliknya para pekerja laut atau buruh laut mempunyai kewajiban-kewajiban untuk melaksanakan hak-hak yang diperintahkan oleh pengusaha kapal.

Meskipun demikian sesuai hasil penelitian lapangan dalam hasil wawancara kepada beberapa orang buruh kapal di pelabuhan laut kendari sebagian besar mereka menyatakan bahwa hak-hak mereka yang harus di dapat dari pengusaha kapal belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai apa yang disepakati dalam perjanjian yang mereka buat dengan pengusaha kapal, hal ini dipengaruhi oleh hasil laut yang didapatkan dengan hasil yang tidak memuaskan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca laut yang tidak menentu sehingga hasil lautpun tidak selamanya memberikan keuntungan yang besar kepada pengusaha kapal.

Dengan kondisi demikian inilah, maka pihak pengusaha kapal sering melalaikan kewajibannya untuk memenuhi hak-hak para pekerja kapal, padahal sesungguhnya pelaksanaan hak dan kewajiban oleh kedua belah pihak tidak boleh dirugikan dengan alasan-alasan tertentu meskipun hasil usaha yang diterima oleh pengusaha kapal sangat minim. Secara hukum pelaksanaan hak dan

kewajiban masing-masing pihak baik pengusaha kapal maupun pekerja kapal harus dilaksanakan sebagaimana mestinya apa yang telah disepakati semula pada saat membuat suatu perjanjian kerja laut.

Dengan kondisi demikian tidak boleh juga dikatakan bahwa wanprestasi terjadi karena kehendak dari pengusaha kapal saja, tetapi dapat timbul akibat ulah dari pekerja kapal itu sendiri yang tidak mau melaksanakan apa yang merupakan kewajibannya sebagai buruh laut sehingga mengalami kerugian oleh pengusaha kapal.

Dengan kondisi-kondisi apa yang telah diuraikan di atas, maka suatu harapan kepada kedua belah pihak harus saling menghormati hak dan kewajiban masing-masing sehingga tidak ada yang harus dirugikan baik terhadap pengusaha kapal maupun pekerja laut yang melakukan usaha-usaha di laut sebagaimana yang diperintahkan oleh pengusaha kapal.

Sesuai hasil wawancara penulis kepada salah seorang pekerja laut di pelabuhan Kendari menerangkan bahwa pengusaha kapal sering tidak memenuhi isi perjanjian kerja laut dengan tidak memberikan hak-hak sepenuhnya oleh para pekerja laut dengan tidak memberikan alasan-alasan apa yang menjadi penyebab tidak diberikan sepenuhnya hak seorang pekerja laut padahal pekerja laut itu sendiri telah melakukan kewajiban-kewajibannya sesuai yang diperintahkan oleh pengusaha kapal. Dengan tidak diberikan hak sebagai seorang pekerja laut sebagaimana layaknya, maka para pekerja laut sering mengajukan keberatan-keberatan sebagai protes yang ditujukan kepada pengusaha kapal namun pada akhirnya protes-protes yang diajukan tetap tidak diindahkan bahkan sering terjadi para pekerja laut yang membangkang dari perintah majikan atau pengusaha kapal dapat diberikan risiko pemecatan yang merupakan kehendak sepihak dari pengusaha kapal.

Hal tersebut oleh para pekerja laut yang tidak puas dengan adanya tindakan sepihak oleh pengusaha kapal sering mengajukan tuntutan-tuntutan mereka kepada organisasi buruh laut bahkan sampai kepada pihak penyelesaian sengketa laut melalui P4D yang berwenang untuk menyelesaikan perselisihan antara majikan dengan buruh jika terjadi perselisihan hak dan kewajiban maupun kepentingan para buruh atau pekerja laut.

Jika menyimak dari hasil wawancara dari salah seorang buruh kapal yang melakukan perjanjian kerja laut, maka dapat di simpulkan bahwa perlindungan hukum terhadap hak dan kewajiban para pekerja laut di Kota Kendari belum dilaksanakan sepenuhnya karena masih ada tindakan sewenang-wenang pengusaha kapal terhadap buruh atau pekerja laut dengan tanpa alasan yang pasti yang diberikan oleh pengusaha kapal kepada pekerja laut. Padahal sesungguhnya para pekerja laut harus mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Perburuhan maupun dalam perjanjian pekerjaan laut. Sebab para pengusaha kapal yang tidak melaksanakan kewajiban-kewajibannya terhadap pekerja laut dapat diberikan sanksi sesuai ketentuan Undang-Undang yang berlaku misalnya pembekuan izin untuk melakukan kegiatan pekerjaan dilaut minimal mendapat teguran dari pihak pemerintah yang memberi izin pekerjaan laut.

B. Fungsi dan Peranan Nakhoda Sebagai Wakil Majikan Di Kapal

Fungsi dan peranan perjanjian kerja laut terhadap anak buah kapal niaga sebagai wakil majikan di kapal dapat diperhatikan dalam ketentuan-ketentuan khusus buku II bab 4 tentang perjanjian kerja laut terutama mengenai ketentuan-ketentuan umum yaitu Pasal 359 sampai dengan Pasal 407 KUHD. Di situ kita dapatkan bahwa pembuat undang-undang menghendaki adanya suatu ketegasan perjanjian dalam bentuk surat perjanjian kerja laut yang memuat ketentuan-ketentuan

dasar tentang hubungan kerja laut antara pelaut sebagai buruh dengan pemilik atau pengusaha kapal sebagai majikan guna mencari suatu kepastian hukum dalam hubungan kerja mereka. Jika dikaitkan dengan apa yang dikehendaki oleh Pasal 359 sampai dengan Pasal 407 KUHD di atas, maka dalam ketentuan Pasal 1338 KUHPerduta menghendaki bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya.

Kepastian hukum yang akan menjamin hak dan kewajiban tiap-tiap pihak untuk memenuhi kepastian tentang tanggung jawab dari hak dan kewajiban mereka dapat menimbulkan risiko kedua belah pihak jika ada di antara kedua belah pihak yang tidak melaksanakan apa yang menjadi isi perjanjian mereka. Karena itu fungsi dan peranan perjanjian kerja laut sangat diperlukan mengingat kelangsungan suatu hubungan kerja dilaut sangat dipengaruhi oleh kebijakan-kebijakan pada sektor lain yang akibatnya dapat diraskan langsung dalam memberi perlindungan hukum terhadap tenaga kerja yang dipekerjakan di laut. Sebab kebijakan-kebijakan yang diambil dalam perjanjian kerja laut sangat mempengaruhi kelangsungan hubungan kerja antara pihak majikan dengan pekerja laut yang kemungkinannya dapat timbul perselisihan-perselisihan perburuhan, baik berupa perselisihan hak maupun perselisihan kepentingan.

Sebelum lebih jauh membahas tentang fungsi dan peranan perjanjian kerja laut yang dilakukan nakhoda sebagai wakil majikan di kapal dengan para pekerja laut, maka dapat dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan perselisihan hak adalah perselisihan yang menyangkut buruh perorangan dengan majikannya karena salah satu pihak tidak memenuhi kewajiban yang telah ditentukan dalam isi perjanjian kerja laut atau menyalahi ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku.

Untuk menjelaskan bagaimana fungsi dan peranan nakhoda sebagai wakil majikan di kapal, maka dapatlah kita memulai dengan Pasal 341 KUHD secara tegas menyatakan bahwa "Nakhoda adalah pimpinan kapal". Dengan dasar pengertian nakhoda adalah sebagai pimpinan kapal maka selanjutnya dapat kita lihat Pasal 359 sampai dengan Pasal 373 KUHD dimana dalam Pasal itu dijumpai adanya kewenangan pengusaha kapal yang dijalankan oleh nakhoda, kemudian dalam Pasal 397 KUHD lebih dijelaskan lagi bahwa nakhoda adalah sebagai wakil majikan (pengusaha kapal) di kapal.

Kedudukan nakhoda yang disebutkan terakhir adalah sangat penting jika hal ini ditinjau dari segi niaga terutama pada nakhoda yang bekerja di kapal niaga. Hal ini dapat dipahami mengingat begitu besarnya tanggung jawab pengusaha kapal atas pengangkutan barang yang diserahkan oleh pihak pengirim barang untuk dikirimkan kepada penerima barang atau muatan adalah sangat besar tanggung jawabnya nakhoda sebagai pimpinan di kapal untuk menjamin keselamatan barang muatan yang ada di kapal.

Dengan demikian maka peran dan tanggung jawab nakhoda sangat besar karena berhasil atau tidak berhasil dengan baik mengenai keselamatan barang muatan tergantung dari fungsi dan peranan nakhoda dalam menjalankan pekerjaannya di kapal sesuai dengan harapan dan keinginan pengusaha kapal itu sendiri.

Untuk menjamin lancarnya pekerjaan di kapal yang dilakukan oleh nakhoda, maka melalui ketentuan Pasal 314 Ayat (1) dan Pasal 397 KUHD yang mengatur tentang kewajiban serta peranan nakhoda selaku pimpinan kapal selanjutnya berfungsi sebagai wakil pengusaha di kapal yang berperan dalam hal mengatur dan mengawasi pekerjaan pelaut di suatu kapal sesuai dengan perjanjian kerja laut yang telah disepakati bersama antara pelaut dan pengusaha kapal sesuai dengan ketentuan perUndang-Undangan dalam pengangkutan di laut, terutama pada saat kapal sedang dalam pelayaran di laut.

Untuk menunjang tugas nakhoda, maka Pasal 384 dan Pasal 442 KUHD mewajibkan bahwa pelaut dalam melakukan pekerjaan yang diperintahkan nakhoda sesuai jabatan dan tugas yang diembannya sebagaimana yang telah diatur dalam perjanjian kerja laut, maka setelah melaksanakan pekerjaan sebagai tanggung jawab yang diberikan oleh pengusaha kapal maka nakhoda atau pelaut harus mendapatkan upah sesuai dengan apa yang ditetapkan dalam perjanjian kerja laut.

Bilamana pada waktu melakukan pekerjaan sesuai yang ditentukan dalam perjanjian kerja laut telah melebihi waktu yang telah ditetapkan atau pekerjaan yang dilakukan telah berada di luar tugas yang menjadi tanggung jawabnya, maka nakhoda atau pekerja laut harus mendapatkan upah tambahan selain dari gaji pokok. Selain itu, untuk mengatur pekerjaan pelaut di kapal, maka nakhoda sebagai wakil pengusaha dapat diberikan wewenang untuk mengatur antara lain :

1. Memberikan izin bagi pelaut untuk meninggalkan kapal (Pasal 385 KUHD).
2. Untuk dapat melaksanakan kekuasaan disipliner di atas kapal sebagaimana yang diatur dalam Pasal 386 KUHD, maka nakhoda bertindak menjatuhkan denda kepada pelaut jika ia meninggalkan kapal tanpa izin dan jika dia tidak kembali ke kapal tepat pada waktunya, demikian pula jika menolak pekerjaan, kemudian tidak memenuhi kewajibannya secara baik, bertingkah laku tidak semestinya terhadap nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 387 KUHD.
3. Dapat mengurung selama 1 (satu) sampai 3 (tiga) hari seorang anak buah kapal yang menolak pekerjaan, bertingkah laku tidak semestinya terhadap nakhoda, atau terhadap pelaut lainnya, terhadap penumpang, dapat dijatuhkan denda pengganti sesuai ketentuan Pasal 388 KUHD.

Selain dari Pasal-Pasal yang mengatur tentang tugas nakhoda dalam pengaturan dan pengawasan pekerjaan di laut demi melancarkan tugas-tugas pengangkutan laut, maka nakhoda perlu dilindungi dengan suatu perjanjian kerja laut yang dibuat antara pelaut dengan pengusaha kapal di mana di dalamnya secara tegas akan ditetapkan hak-hak dan kewajiban pelaut selama melakukan pekerjaan di kapal.

Dengan perjanjian kerja laut tersebut, maka nakhoda akan dapat bertindak sebagaimana layaknya selaku pengusaha kapal dalam mengawasi seluruh kegiatan pekerjaan pelaut di atas kapal. Karena dengan perjanjian kerja laut itu pula, maka nakhoda akan mengetahui seberapa batas kewenangannya selaku wakil pengusaha kapal dalam melayani serta dalam memenuhi kewajibannya dan berperan dalam mewakili pengusaha kapal itu sendiri.

Meskipun demikian dalam hal nakhoda telah melaksanakan fungsi dan peranan secara baik dalam mewakili kepentingan pengusaha kapal, tentu tidak jarang dijumpai dalam praktik pelaksanaan perjanjian kerja laut kadang kala antara pengusaha kapal dengan nakhoda kapal niaga terjadi perselisihan-perselisihan antara keduanya. Hal ini dipengaruhi adanya kepentingan-kepentingan bisnis yang lebih dominan mempengaruhi pengusaha kapal demi memenuhi keuntungan diri sendiri sehingga mengenyampingkan kepentingan nakhoda kapal yang menjalankan secara langsung semua kegiatan di atas kapal. Kondisi demikian ini dapat terjadi jika pengusaha kapal mengejar keuntungan sebesar-besarnya dan melupakan kepentingan nakhoda yang bertindak sebagai wakil dari pengusaha kapal di laut.

Pada waktu kegiatan kapal mengangkut barang tentu nakhoda akan berupaya semaksimal mungkin agar kapalnya memperoleh muatan sebanyak-banyaknya tanpa memperdulikan kemampuan atau daya angkut kapal itu sendiri sehingga muatan barang-barang yang tidak dapat ditampung di dalam palka terpaksa harus dimasukkan kedalam ruangan tidur anak buah kapal. Dengan demikian akibatnya maka anak buah kapal selama dalam pelayaran tidak dapat menikmati

haknya atas ruangan tidur yang disiapkan baginya demi memenuhi persyaratan kesehatan kerja sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan.

Dengan kondisi demikian telah bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang untuk menjamin keselamatan kapal beserta muatannya sehingga akibatnya dapat menimbulkan kecelakaan di laut yang tidak diharapkan oleh pengusaha kapal. Kendati demikian, nakhoda yang diberi batas kewenangan untuk menjaga keselamatan kapal tidak mengindahkan aturan-aturan yang telah disepakati oleh pengusaha kapal sehingga dampaknya bila benar-benar terjadi kecelakaan laut maka segala tanggung jawab tetap berada di tangan pengusaha kapal.

Sebaliknya bila nakhoda yang menjalankan kapal di laut sebagai wakil dari pengusaha kapal telah menjalankan fungsi dan peranan sebagaimana mestinya, bahkan segala ketentuan-ketentuan yang diperintahkan oleh pengusaha kapal telah dilaksanakan secara baik tetapi pengusaha kapal tidak puas dengan hasil yang diperoleh nakhoda dalam menjalankan pekerjaan di laut sering kali oleh pengusaha kapal tidak memperdulikan hak dan kewajiban nakhoda setelah selesai menjalankan pekerjaannya. Akibat dari tidak kepedulian pengusaha kapal atas nasib nakhoda yang bekerja keras di atas kapal demi memperoleh hasil yang diinginkan oleh pengusaha kapal pada akhirnya tidak diberikan upah yang sesuai apa yang diperjanjikan pada saat penandatanganan perjanjian kerja laut.

Karena itu nakhoda yang telah menjalankan fungsi dan peranan secara baik tidak memperoleh jaminan yang baik dari pengusaha kapal akibatnya pengusaha kapal hanya mengejar keuntungan sebesar-besarnya sehingga tidak memperdulikan kepentingan nakhoda, dalam arti kata pengusaha kapal selalu melakukan tindakan sepihak tanpa memperdulikan nasib nakhodanya yang bertindak sebagai wakil pengusaha kapal.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Bahwa pelaksanaan hak dan kewajiban anak buah kapal niaga Nasional yang bekerja sebagai buruh kapal telah dilaksanakan sesuai ketentuan dalam isi perjanjian kerja laut, namun sebagian para pekerja laut tidak melaksanakan sepenuhnya isi perjanjian kerja laut karena disebabkan oleh penerimaan upah yang diperoleh dari pengusaha kapal atau majikan tidak sesuai yang diharapkan oleh para pekerja laut, sehingga para pekerja sering melalaikan kewajiban-kewajiban sebagai pekerja kapal di laut dengan alasan upah atau gaji yang diberikan oleh pengusaha kapal tidak dibayarkan secara keseluruhan bila hasil yang didapatkan oleh pengusaha kapal dari pekerjaan buruh anak buah kapal tidak memperoleh hasil yang memuaskan sesuai apa yang diharapkan pengusaha kapal.
2. Bahwa fungsi dan peranan nakhoda kapal sebagai wakil dari majikan sebagian besar telah dilaksanakan oleh nakhoda bahkan nakhoda sering menyimpang dari ketentuan-ketentuan muatan kapal yang telah ditentukan oleh pemerintah bahwa bobot kapal telah dibatasi dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam pemuatan kapal, kendati hal tersebut nakhoda sering bertindak tidak mentaati ketentuan tersebut karena mengejar keuntungan yang besar demi memberi kepuasan hasil yang didapat di laut untuk kepentingan majikan. Karena itu fungsi dan peranan nakhoda sebagai wakil majikan di kapal harus bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan barang dan penumpang di kapal dengan tidak menyimpan ketentuan perUndang-Undangan yang berlaku.

B. Saran

1. Diharapkan para pengusaha kapal dalam memberi pelayanan anak buah kapal mengenai hak dan kewajibannya harus diperhatikan agar para pekerja kapal setelah berupaya dan bekerja keras dalam membantu pekerjaan di kapal harus mendapatkan upah yang lebih layak sesuai hasil pekerjaan yang telah dilakukan.
2. Diharapkan para nakhoda kapal yang mempunyai fungsi dan peranan mewakili majikan di atas kapal harus benar-benar memperhatikan kelayakan dan keselamatan barang atau penumpang dengan mengikuti ketentuan perUndang-Undangan dan tidak mengejar semata-mata keuntungan yang besar melainkan harus memperhatikan keselamatan di laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Djumialdji F.X. dan Wiwoho Soejono, 2007. *Perjanjian Perburuhan dan Hubungan Perburuhan Pancasila*. Bina Aksara, Jakarta.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 2009. *Beberaoo Aspek Hukum Dagang Di Indonesia*. Bina Aksara, Bandung.
- Hasjim Djalal, 2009. *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*. Bina Cipta, Bandung.
- Iman Soepomo, 2008. *Hukum Perburuhan Bidang Aneka Putusan P.4*. Pradnya Paramita, Jakarta.
- , 2004. *Hukum Perburuhan Tentang Hubungan Kerja*. Djambatan, Jakarta.
- , 2004. *Pengantar Hukum Perburuhan*. Djambatan, Jakarta.
- , *Hukum Perburuhan Bidang Kesehatan Kerja*. Pradnya Paramita, Jakarta.
- Joko Subagyo, P., 2003. *Hukum Laut Indonesia*. Rineka Citpta, Jakarta.
- Kansil, C.S.T., 2004. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Balai Pustaka, Jakarta.
- Muchtar Kusumaatmadja, 2008. *Hukum Laut Internasional*. Bina Cipta, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N., 2005. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Buku Kelima Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*. Cetakan Kedua, Djambatan, Jakarta.
- Subekti, R., 2004. *Aneka Perjanjian*. Cetakan Keenam, Alumni, Bandung.
- , 2005. *Perbandingan Hukum Perdata*. Cetakan Kelima, Pradnya Paramita, Jakarta.
- , 2009. *Hukum Perjanjian*. Cetakan Keenam, PT. Intermedia, Jakarta.
- , 2009. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Cetakan Keempat Belas, PT. Intermedia, Jakarta.
- Setiawan, R., 2009. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Cetakan Kedua, Bina Cipta, Bandung.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, 2000. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Bina Cipta, Jakarta.
- Wartini Soegeng, 2006. *Pendaftaran Kapal Indonesia*. PT. Eresco, Bandung.
- Wirjono Prodjodikoro, 2001. *Hukum Laut Bagi Indonesia*. Sumur, Bandung.
- Wiwoho Soedjono, 2007. *Hukum Perjanjian Kerja Laut*. Bina Aksara, Jakarta.
- , 2002. *Hukum Dagang*. Bina Aksara, Jakarta.
- , 2002. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*. Bina Aksara, Jakarta.

Peraturan Perundang – Undang

Kitab Undang – Undang Hukum Dagang