



S A S I

Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Pattimura Ambon

- Peralihan Hak Cipta Kepada Ahli Waris Menurut Hukum Perdata
Muchtar A. H. Labetubun dan Sabri Fataruba
- Tanggungjawab Pengusaha Pelayaran Dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Dengan Jam Kerja
Agustina Balik
- Upaya Hukum Pembatalan Putusan Arbitrase Di Pengadilan
Pieter Radjawane
- Kriteria Badan Usaha Milik Negara yang Diberikan Hak Monopoli dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha
Rory J. Akyuwen
- Pemenuhan Hak Asasi Manusia Atas Bangunan Dengan Kontrak *Built, Operate And Transfer*
Sarah S. Kuahaty
- Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Masyarakat Hukum Adat
Adonia Ivonne Laturette
- Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Hukum Positif Indonesia
Hb. Sujiantoro
- Kerugian Negara dalam Pemberiaan Pinjaman Dana Bergulir Bagi Koperasi Simpan Pinjam
J. Hattu
- Pidanaan Anak dalam Perspektif Keadilan Restoratif
Hadibah Zachra Wadjo

PENGELOLA

Penanggung Jawab	:	Dr. J. Tjiptabudy, SH. M. Hum	(Dekan)
Penasihat	:	1. J. D. Pasalbessy, SH. M.Hum	(PD I)
		2. Dr. A. D. Laturete, SH. MH	(PD II)
		3. N. Tianotak, SH. M.Hum	(PD III)
		4. O. Lawalata, SH. M.Hum	(PD IV)
Pemimpinan Redaksi	:	Ny. S. S. Kuahaty, SH. MH	
Wakil Pemimpin Redaksi	:	Ny. R. D. Daties, SH. MH	
Sekretaris Redaksi	:	E. S. Holle, SH. MH	
Redaksi Ahli	:	1. Prof. Dr. R. Z. Titahelu, SH. MS	
		2. Dr. H. Hattu, SH. MH	
		3. Dr. J. Leatemia, SH. MH	
		4. Dr. S. E. M. Nirahua, SH. M.Hum	
Redaktur Pelaksana	:	1. Ny. Y. A. Lewerissa, SH. MH	
		2. M. A. H. Labetubun, SH. L.LM	
		3. A. D. Bakarbessy, SH. LLM	
		4. S. Peilouw, SH. MH	

EDITORIAL

Pemerintah dalam melaksanakan tugasnya, sering diperhadapkan dengan perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Dinamika dan tuntutan masyarakat yang begitu cepat berubah, ternyata menimbulkan berbagai permasalahan hukum, termasuk masalah tanggungjawab pemerintah dalam memberikan perlindungan sesuai dengan tugas dan tanggungjawab serta kewenangannya. Dalam edisi “SASI” kali ini beberapa permasalahan hukum yang menjadi sorotan adalah Peralihan Hak Cipta Kepada Ahli Waris Menurut Hukum Perdata, Tanggungjawab Pengusaha Pelayaran Dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Dengan Jam Kerja, Upaya Hukum Pembatalan Putusan Arbitrase Di Pengadilan, Kriteria Badan Usaha Milik Negara yang Diberikan Hak Monopoli dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha, Pemenuhan Hak Asasi Manusia Atas Bangunan Dengan Kontrak *Built, Operate And Transfer*, Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Masyarakat Hukum Adat, Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Hukum Positif Indonesia, Kerugian Negara dalam Pemberiaan Pinjaman Dana Bergulir Bagi Koperasi Simpan Pinjam, Pidanaan Anak dalam Perspektif Keadilan Restoratif.

Pemikiran-pemikiran yang dikembangkan di atas sebenarnya didasarkan pada kajian-kajian yang terkait dengan upaya pengembangan dan pembangunan ilmu hukum kedepan, semoga tulisan-tulisan ini bermanfaat.

Redaksi

DAFTAR ISI

Editorial	i
Daftar Isi	ii
• Peralihan Hak Cipta Kepada Ahli Waris Menurut Hukum Perdata Muchtar A. H. Labetubun dan Sabri Fataruba	1
• Tanggungjawab Pengusaha Pelayaran Dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Dengan Jam Kerja Agustina Balik	12
• Upaya Hukum Pembatalan Putusan Arbitrase Di Pengadilan Pieter Radjawane	21
• Kriteria Badan Usaha Milik Negara yang Diberikan Hak Monopoli dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha Rory J. Akyuwen	30
• Pemenuhan Hak Asasi Manusia Atas Bangunan Dengan Kontrak <i>Built, Operate And Transfer</i> Sarah S. Kuahaty	43
• Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Masyarakat Hukum Adat Adonia Ivonne Laturette	52
• Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Hukum Positif Indonesia Hb. Sujiantoro	67
• Kerugian Negara dalam Pemberiaan Pinjaman Dana Bergulir Bagi Koperasi Simpan Pinjam J. Hattu	71
• Pidanaan Anak dalam Perspektif Keadilan Restoratif Hadibah Zachra Wadjo	79

Ketentuan Penulisan Jurnal SASI

KETENTUAN PENULISAN JURNAL SASI

Jurnal SASI adalah jurnal ilmiah yang diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Pattimura, sebagai upaya mempublikasikan hasil-hasil pemikiran dan penelitian di bidang ilmu hukum dalam upaya pengembangan ilmu hukum, dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Naskah Tulisan bertemakan hukum, bersifat ilmiah yang belum pernah diterbitkan dalam media cetak lain.
2. Sistematika penulisan terdiri dari Abstrak, Pendahuluan, Pembahasan, Penutup, dan Daftar Pustaka
3. Naskah wajib mencantumkan abstrak dalam bentuk bahasa Inggris yang baik.
4. Diketik dengan menggunakan pengolah kata MS Word, spasi rangkap, setebal 10-15 halaman kuarto dalam bentuk naskah dan disket.
5. Margin kiri dan atas 4, margin kanan dan bawah 3. Menggunakan huruf Times New Roman 12.
6. Redaksi berhak menyingkat atau memperbaiki tulisan untuk keseragaman format tanpa mengubah maksud isinya. kandungan tulisan tetap menjadi tanggungjawab penulis.

TANGGUNGJAWAB PENGUSAHA PELAYARAN DALAM PERJANJIAN KERJA LAUT (PKL) TERKAIT DENGAN JAM KERJA

Oleh: Agustina Balik

ABSTRACT

The role of the Sea Working Agreement is very important as a legal umbrella that protects the crew. By not including the clause on working hours in the Sea Work Agreement, sometimes the crew may work beyond the prescribed hours of work even if their breaks are reduced if at that time there is urgent work to be done and can not be abandoned. Likewise on holidays every week or official holidays they never enjoy. This has an impact on wage payments that are inconsistent with working hours and over-hours of crew work.

The research method used is normative legal research method to study the aspect of responsibility of shipping businessman to Sea Working Agreement which is expected to provide guarantee of Legal Protection for crew related to working hours. The responsibility of the shipping businessman is to make a Sea Working Agreement in accordance with the provisions of articles 399 and 400 of the Criminal Code, subject to Article 401 KUHD in relation to the contents of the Sea Work Agreement. Implementation of this responsibility will create legal protection for the crew of the vessel in respect of the wages they receive in accordance with the imposition of working hours specified in Government Regulation Number 7 of 2000 on Marine Affairs. Syahbandar must be proactive in paying attention to the making of the Sea Working Agreement, by reviewing and analyzing the existing clauses so that the rights of the crew may be clearly stated in the Sea Working Agreement.

Keywords: *Responsibility of the Shipping Employer, Sea Work Agreement*

A. PENDAHULUAN.

Pekerjaan sebagai pelaut memiliki kekhususan, mencakup 2 (dua) hal yang sangat spesifik. Pertama, seorang pelaut dituntut untuk memiliki sertifikat bertaraf internasional sesuai standar Internasional Maritime Organization (IMO), termasuk sertifikat kompetensi dan penunjangnya. Kedua, terdapat 3 (tiga) aspek lain yaitu, (1) lebih dari 80% arus barang di dalam negeri menggunakan moda angkutan laut dimana pelaut berperan besar di dalamnya, (2) memiliki beban moral di mana pelaut harus meninggalkan keluarga, anak dan istri untuk waktu yang relatif cukup lama dan (3) beban resiko ancaman bahaya maut dalam pelayaran laut, angin dan ombak yang

ganas.¹

Sesuai dengan amanah Undang-Undang, pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah sesuatu yang harus dibuat dalam bentuk otentik bukan akta dibawah tangan. Hal ini jelas diatur dalam buku kedua KUHD, Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang bersifat "*leg specialis derogate lege generalis*", juga pada buku ketiga Bab VII.A KUHPerdara dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Secara eksplisit Pasal 399 KUHD membebaskan pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) pada pihak

¹ Yordan Sihombing, *Pelaut Indonesia Termarjinalkan*, <http://www.suarahukum.com>, diakses pada tanggal 29 september 2016.

pengusaha, sementara pasal 400 alinea (d) mengharuskan pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) dalam bentuk otentik dengan disahkan oleh pejabat Negara yakni Syahbandar.

Dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) seharusnya memuat hak dan kewajiban para pelaut, termasuk kesejahteraan mereka seperti jam kerja, jam istirahat, cuti dan lembur. Tanggungjawab pengusaha pelayaran yaitu, membayar upah sesuai jam kerja, jika jam kerja melebihi waktu yang telah ditentukan dan awak kapal bekerja pada hari-hari libur, maka kepada mereka harus diberikan uang lembur, serta awak kapal juga harus diberikan waktu istirahat. Hal ini ditegaskan dalam pasal 21 ayat 1, 2, 3, dan 4 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang berbunyi:

- (1) Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi.
- (2) Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu
- (3) Jam kerja melebihi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan dipekerjakan pada hari-hari libur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung lembur
- (4) Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2 (dua), yang salah satu diantaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat.

Kenyataan yang terjadi bahwa apa yang diamanatkan Undang-Undang tidaklah dilaksanakan sepenuhnya oleh pengusaha pelayaran. Hak-hak para awak kapal sering diabaikan dan bahkan terkadang terjadi Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) sepihak diatas kapal hanya karena awak kapal menuntut hak-hak mereka. Bagi awak kapal, kapal adalah rumah sekaligus tempat bekerja bagi mereka karena disitulah mereka bekerja

dan tinggal. Hal inilah yang menyebabkan terkadang para awak kapal dapat bekerja melebihi jam kerja yang telah ditentukan bahkan jam istirahat mereka berkurang jika pada saat itu ada pekerjaan mendesak yang harus mereka kerjakan dan tidak bisa ditinggalkan.

Demikian juga pada hari-hari libur setiap minggu maupun hari-hari libur resmi tidak pernah mereka nikmati sebagai hari libur. Pada prinsipnya di atas kapal tidak diberlakukan jam istirahat untuk itu. Hal ini tidaklah menjadi persoalan jika kelebihan jam kerja mereka dihitung sebagai lembur dan untuk itulah maka mereka berhak atas uang lembur. Memperhatikan hal-hal tersebut diatas, maka perlu dikaji sejauhmana tanggungjawab pengusaha pelayaran untuk bertindak adil dalam memperhatikan jam kerja dan jam istirahat para pelaut. Dimana hal ini juga berimbas pada kualitas atau mutu kerja dari para pelaut. Namun demikian sampai sejauhmana hubungan dan kesejajaran tersebut belum diketahui.

Oleh karena itu yang menjadi permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah : “ Bagaimana tanggungjawab Pengusaha Pelayaran dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Dengan Kelebihan Jam Kerja?”

B. PEMBAHASAN

1. Pemberlakuan Jam Kerja Dan Pemberian Upah Kepada Awak Kapal

Menurut *International Transportworkers Federation* (ITF), kerja pelaut sangat berat dan karenanya memerlukan kondisi kerja yang berlainan dengan pekerja sektor lainnya. Kapal layaknya satu pabrik. Tapi ia bergerak terus mengarungi samudra dengan menembus badai, menerjang ombak dan kadang dihadang gerembolan perompak. Awak kapal tentulah akan sangat terpengaruh dengan kondisi tersebut, baik fisik maupun mental. Kalau sudah berhadapan dengan

badai atau ombak yang menggunung, pilihan yang tersedia hanya dua, meninggal atau selamat. Kini dengan semakin canggihnya teknologi di atas kapal yang berujung pada makin sedikitnya jumlah pelaut yang dibutuhkan untuk mengawakinya, beban itu makin bertambah. Jika sebelumnya seorang pelaut mengurus satu pekerjaan tertentu, ia sekarang harus bisa mengerjakan pekerjaan lain dalam waktu hampir bersamaan. Kelelahan luar biasa merupakan dampak yang tidak dapat dihindari oleh pelaut.²

Keadaan akan semakin parah jika ia bekerja di atas kapal yang berbendera kemudahan (*flag of convenience/FOC*). Di kapal ini mereka dipekerjakan dengan sangat berat tapi dengan gaji yang sangat minim, malah ada yang tidak mendapat bayaran sama sekali. Menurut organisasi yang bermarkas di London itu, negara yang termasuk kelompok FOC adalah, antara lain, Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Liberia dan Prancis. Kalaupun pelaut mendapat waktu istirahat, saat seperti itu tidak terlalu banyak memberi dampak kepada mereka. Karena, tempat istirahat masih di lokasi kerja yang sama. Inilah faktor yang mempengaruhi kondosi mental tadi. Jikapun mereka turun ke darat waktu yang tersedia tidak cukup untuk bersantai dengan cara yang normal. Pelaut berada di satu pelabuhan paling lama tiga hari selanjutnya berlayar.³

Fenomena yang terjadi terhadap pelaut di Indonesia bahwa begitu banyak sengketa yang menimpa mereka. Misalnya saja di sektor kapal penangkapan ikan yang masih minim pengawasan, perlindungan, dan kesejahteraan. Banyak terdapat diskriminasi hak asasi manusia dan gaji yang tidak sesuai dengan beratnya pekerjaan di kapal. Kebanyakan isi Perjanjian Kerja Laut (PKL) memberatkan pihak awak kapal. Jam kerja yang tidak diatur dalam Perjanjian Kerja

Laut (PKL) mengakibatkan pemanfaatan kesewenang-wenangan pihak majikan/owner/kapten di atas kapal dalam mempekerjakan Para awak kapalnya. Selain itu dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) hanya tertulis jumlah gaji pokok dan sistem pembayaran gaji saja. Namun tidak dicantumkan berapa upah bonusnya ketika awak kapal memiliki tugas khusus (jabatan) di kapal. Jam kerja yang tidak diatur dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) membuat awak kapal dipekerjakan seenaknya, bahkan ada yang hingga dua hari dua malam tidak tidur. Ironisnya, hitungan upah lemburpun tidak ada. Tidak adanya batasan dan ketentuan waktu standar pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) membuat awak kapal terputus akses komunikasi dengan keluarga yang ditinggalkan dalam jangka waktu yang lama. Ketika kapal bersandar belum tentu semua awak kapal diajak dan belum tentu kapal sandar di dermaga di pelabuhan, kadang hanya jangkaran saja yang jaraknya ke daratan itupun masih jauh.⁴

Padahal jelas dalam pasal 399 dan 400 KUHD menyatakan bahwa setiap awak kapal yang dipekerjakan, harus dilengkapi dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang memuat hak dan kewajiban masing-masing pihak. Yang tentunya didalamnya harus juga memuat ketentuan tentang jam kerja dan jam istirahat serta hari libur bagi awak kapal yang jelas telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan pasal 21 ayat 1 yaitu Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi.

Selanjutnya, beban para awak kapal bertambah lagi setelah diberlakukannya amandemen Manila 2010 yang mengharuskan setiap pelaut untuk memperbaharui ijazah serta sertifikat pelaut mereka, ditambah lagi dengan sertifikat

²Yuliana Silaen, *Upah Minimum Pelaut Sesuai Dengan Standar Manajemen Mutu*, <https://www.google.co.id> diakses tanggal 10 Oktober 2016

³ Ibid

⁴Imam Syafii, *Cantumkan Jam Kerja Dan Upah Buruh*, <https://www.change.org/p/pemerintah-dan-perusahaan-pengirim-abk-cantumkan-jam-kerja-dan-upah-lembur-pada-kontrak-kerja-abk-kapal-ikan>, diakses tanggal 10 Oktober 2016

terbaru yang harus dimiliki mereka. Kesulitan awak kapal untuk memenuhi itu semua adalah gaji yang sampai saat ini belum ada standar yang baku bagi mereka. Standar gaji pelaut dengan pangkat terendah menurut *International Maritime Organization* (IMO) adalah 600 USD,⁵ *International Labour Organization* (ILO) adalah sekitar 900 USD, dan menurut *International Transportworker Federation* (ITF) adalah 1200 USD. Berdasarkan ketentuan tersebut, dibuatlah standar gaji untuk pelaut di Asia Tenggara (ITFSEA), sekitar 500 s/d 600 USD untuk pelaut bawahan.⁶

Tetapi sekarang dibandingkan dengan pelaut lokal kita, ada yang bergaji hanya 90 USD (setara dengan Rp. 1.000.000), ada yang 150 USD (setara dengan Rp. 1.750.000) dan ada yang 200 USD (setara dengan Rp. 2.000.000 lebih).⁷ Bahkan di Jakarta masih dijumpai gaji pelaut yang dibawah upah minimum regional (UMR) yaitu Rp. 800.000. di Surabaya pelaut masih diberi gaji Rp. 700.000 atau Rp. 900.000 bahkan sampai Rp. 1.500.000,⁸ sama halnya juga di Ambon gaji pelaut berkisar antara Rp. 700.000 sampai dengan Rp. 1.200.000. bukti di lapangan membuktikan bahwa seringkali gaji seorang Nakhoda kapal di kapal-kapal lokal Surabaya, sama dengan gaji pelaut bawahan di pelayaran lokal.

Jika dilihat dari fenomena yang terjadi terkait gaji yang diterima sudah sangat kecil kemudian ditambah lagi dengan kelebihan jam kerja yang tidak pernah dihitung yang mengakibatkan uang lembur tidak dibayar. Kalaupun ada perusahaan yang memberikannya, tidak sesuai dengan

kelebihan jam kerja masing-masing awak kapal. Padahal pekerjaan mereka penuh bahaya dan beban moral yang tinggi. Oleh karena itu pemberian upah kepada awak kapal harus sesuai dengan jam kerja yang diberlakukan kepada mereka. Terkait dengan hal ini dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan telah jelas mengharuskan bahwa Jam kerja melebihi ketentuan yaitu 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu dan dipekerjakan pada hari-hari libur harus dihitung sebagai lembur.

Oleh karena itu terkait dengan persoalan diatas, Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) telah menyampaikan usulan gaji pelaut kepada Kementerian Perhubungan berdasarkan ukuran kapal (3 kategori), yaitu:

1. Kapal berukuran 150-500 GT (Gross Tonnage), upah pokok juru mudi Rp. 1.250.000. ditambah dengan tunjangan normatif (lembur dan libur), serta tunjangan non normatif (berlayar dan premi muatan), maka total upah seorang juru mudi minimal Rp. 2.300.000/bulan.
2. Kapal berukuran 500-2000 GT, upah pokok juru mudi Rp. 2.000.000, ditambah tunjangan normatif dan non normatif, maka total upahnya minimal sekitar Rp. 5.000.000/bulan.
3. Kapal berukuran 2000 GT ke atas, upah pokok juru mudi Rp. 3.000.000, ditambah tunjangan normatif dan non normatif, maka total upahnya minimal sekitar Rp. 5.500.000.

Tapi untuk kapal-kapal nasional yang melakukan pelayaran Internasional, harus mengikuti standar upah yang ditetapkan *International Labour Organization* (ILO).⁹

Selanjutnya berdasarkan data menurut *International Labour Organization* (ILO), sampai akhir tahun 2015 upah pokok untuk juru mudi sebesar 592 USD (Rp. 8.300.000), ditambah tunjangan, totalnya menjadi 1,038 USD (Rp. 14.600.000) per bulan. Mulai 1

⁵ Jayalah Lautan Indonesia, Standar Gaji Pelaut, <https://www.google.co.id>, diakses tanggal 10 Oktober 2016

⁶ Suara Pilar Demokrasi, *Gaji Pelaut Indonesia Tragis Di Negeri Orang Dihargai, Di Negara Sendiri Dieksploitasi*,

<http://www.suarapilardemokrasi.com/2016/03/gaji-pelaut-indonesia-tragis-di-negeri.html>, diakses tanggal 10 Oktober 2016

⁷ *Ibid*

⁸ *Ibid*

⁹ Satrio Widiyanto, Banyak Dibawah UMR, Saatnya Standar Upah Pelaut Ditetapkan, <http://www.pikiran-rakyat.com/ekonomibanyak-dibawah-umr-saatnya-standard-upah-pelaut-ditetapkan>, diakses tanggal 10 oktober 2016

Januari 2016, International Labour Organization (ILO) menaikkan upah bagi pelaut yang bekerja di kapal-kapal dalam pelayaran internasional, untuk juru mudi, upah pokoknya naik dari 592 USD menjadi 614 USD (Rp. 8.600.000) per bulan.¹⁰

2. Tanggungjawab Pengusaha Pengangkutan Di Perairan Dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Dengan Kelebihan Jam Kerja

Melakukan Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal harus dilakukan secara tertulis, supaya dianggap sah berlaku dan ditandatangani oleh kedua belah pihak (pasal 399 KUHD). Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang dilakukan harus dibuat dihadapan awak kapal dan dihadapan syahbandar dan ditandatangani olehnya, dengan ancaman batal jika syarat itu tidak terpenuhi (pasal 400 KUHD). Syarat yang ditegaskan dalam pasal ini, tidak ditemukan dalam pasal-pasal yang mengatur perjanjian dalam KUHPerduta. Hal itu menunjukkan bahwa ketentuan yang termuat dalam KUHD merupakan ketentuan yang berlaku khusus. Dengan demikian, Perjanjian Kerja Laut (PKL) merupakan perjanjian khusus, bukan perjanjian biasa.

Sifat khusus lainnya yang melekat dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) ialah dalam bentuknya yang tertulis dituangkan syarat-syarat perjanjian termasuk hak dan kewajiban para pihak yang sudah dibakukan. Pembakuan syarat-syarat perjanjian ini sebenarnya bukan keharusan yang diatur dalam KUHD, melainkan mengacu pada asas kebebasan berkontrak yang terdapat dalam KUHPerduta. Asas kebebasan berkontrak berhubungan dengan isi perjanjian, yaitu kebebasan untuk menentukan "apa" dan dengan "siapa" perjanjian ini diadakan. Perjanjian yang dibuat sesuai dengan pasal 1320 KUHPerduta mempunyai kekuatan

mengikat. Kebebasan berkontrak adalah salah satu asas yang sangat penting di dalam hukum perjanjian, kebebasan adalah perwujudan dari kehendak bebas, pancaran hak asasi manusia.¹¹ Namun dalam pemberlakuan asas kebebasan berkontrak dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) sebenarnya tidak lagi sedemikian bebas karena telah dibatasi dengan pasal 399 dan 400 KUHD. Walaupun dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) telah dibatasi (terkait dengan para pihak), namun bukan berarti mengenyampingkan asas kebebasan berkontrak. Karena asas kebebasan berkontrak berhubungan dengan hak asasi, maka dalam pembuatan sebuah perjanjian dalam hal ini Perjanjian Kerja Laut (PKL) harus terkandung kebebasan yang bertanggung jawab yang mampu memelihara keseimbangan sebagai modal untuk mencapai kesejahteraan dan kebahagiaan hidup lahir batin yang serasi, selaras dan seimbang diantara para pihak, sehingga sebuah perjanjian akan bersifat stabil dan memberi keuntungan bagi kedua belah pihak¹²

Menurut Bentham dalam buku Johannes Ibrahim menyebutkan ukuran yang menjadi patokan sehubungan dengan kebebasan berkontrak adalah bahwa setiap orang dapat bertindak bebas, tanpa dapat dihalangi hanya karena memiliki *bargaining position* atau posisi tawar untuk dapat memperoleh uang untuk memenuhi kebutuhannya, juga tidak seorangpun sebagai satu pihak dalam suatu perjanjian dapat dihalangi untuk dapat bertindak bebas memenuhi hal tersebut, asal saja pihak yang lain dapat menyetujui syarat-syarat perjanjian itu sebagai hal yang patut diterima, disebutkannya pula bahwa secara umum tidak seorangpun dapat mengetahui apa yang baik untuk kepentingan seseorang kecuali dirinya sendiri,¹³ dengan demikian,

¹¹ Mariam Darus Badruslzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 2005, Hal 40

¹² *Ibid*

¹³ *Ibid*

¹⁰ *Ibid*

maka dalam Perjanjian Kerja Laut sesungguhnya pengusaha kapal walaupun memiliki posisi sebagai pemberi kerja yang tujuan utamanya yaitu mencari keuntungan, bebas untuk menentukan syarat-syarat dalam perjanjian namun harus memberikan juga kebebasan kepada awak kapal untuk mengetahui, mempelajari dan memahami Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang ditandatanganinya, serta yang terpenting adalah memuat klausula-klausula terkait hak dan kewajiban para pihak yang sebanding.

Selanjutnya, dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) juga harus memperhatikan asas itikad baik dan asas kepatutan (pasal 1338 dan 1339 KUHPerduta) dimana kedua asas ini harus dipatuhi oleh para pihak yaitu pengusaha kapal, awak kapal dan pejabat yang berwenang yaitu syahbandar untuk mencapai rasa keadilan. Oleh karena itu pengusaha kapal dan Syahbandar sebagai pihak yang berwenang dalam mengesahkan naskah perjanjian baku yang sudah disediakan oleh pengusaha kapal harus memenuhi rasa keadilan bagi awak kapal. Oleh karena itu di dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) tanggung jawab yang besar dari pengusaha kapal yaitu dengan tegas dan jelas mencantumkan hak-hak dan kewajiban dari awak kapal dan pengusaha kapal dengan tidak lebih menguntungkan pihak pengusaha kapal saja. Terkait dengan jam kerja, seharusnya pihak pengusaha kapal harus mencantumkan aturan-aturan yang berlaku terkait dengan jam kerja awak kapal (jam kerja kerja dalam sehari, jam istirahat dalam sehari termasuk hari libur resmi) sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 21 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000. Bukan berdasarkan waktu jam kerja yang ditentukan sendiri dalam peraturan perusahaan. Sebagai contoh dapat terlihat dalam Perjanjian Kerja Laut yang dibuat oleh PT. Pertamina Trans Kontinental dengan Pelaut, dimana salah satu klausulanya yaitu pasal 7 tentang jam kerja berbunyi "*jam kerja bagi PELAUT ditentukan sesuai peraturan yang berlaku di PT. PERTAMINA (PERSERO)*".

Terkait dengan tidak dicantumkannya jam kerja, maka awak kapal tidak dapat menentukan berapa kelebihan jam kerja mereka selama sehari. Padahal kelebihan jam kerja itu merupakan kewajiban dari pengusaha kapal untuk membayarnya yang dikenal dengan nama upah lembur.

Isi perjanjian kerja laut yang sebagaimana telah diatur dalam KUHD inilah yang harus dipakai oleh pengusaha pelayaran sehingga tidak hanya menguntungkan mereka saja tetapi juga awak kapal dihargai pekerjaan mereka dengan upah yang setara dengan kerja keras mereka. Oleh karena itu dituntut itikad yang baik dari pengusaha pelayaran dalam pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL).

Selanjutnya, terkait dengan pihak yang berwenang yaitu syahbandar, maka sesungguhnya mereka harus bersikap proaktif dalam pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan turut berperan menilai klausula-klausula perjanjian dalam hal ini memperhatikan penerapan asas itikad baik dan asas kepatutan (pasal 1338 dan 1339 KUHPerduta). Sebelum Perjanjian Kerja Laut (PKL) itu ditandatangani oleh awak kapal maka syahbandar harus membaca terlebih dahulu isi dari Perjanjian Kerja Laut (PKL) itu, apakah sudah sesuai dengan ketentuan perundang-undangan atau belum. Syahbandar juga harus memberi kesempatan kepada awak kapal untuk membaca dan memahami isi dari Perjanjian Kerja Laut (PKL) itu terlebih dahulu sebelum setuju untuk menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL).

Syahbandar juga harus mewajibkan setiap awak kapal yang hendak berlayar harus terlebih dahulu menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL), syahbandar harus menjelaskan bahwa akibat dari tidak ditandatanganinya Perjanjian Kerja Laut (PKL) maka mereka tidak berhak atas upah atau gaji untuk pekerjaan yang telah berjalan hanya berupa ganti rugi sebesar upah yang seharusnya diterima (pasal 402 KUHD). Sedangkan dalam pasal 316 KUHD menyatakan bahwa upah merupakan piutang

yang didahulukan sedangkan ganti rugi tidak. Syahbandar juga harus bertindak tegas terhadap perusahaan pelayaran yang mempekerjakan awak kapal tanpa adanya Perjanjian Kerja Laut (PKL) sesuai pasal 312 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran berupa sanksi pidana yaitu hukuman penjara selama 2 tahun atau denda paling banyak Rp. 300.000.000.

Perjanjian Kerja Laut (PKL) dapat dilakukan untuk 3 macam ikatan kerja (pasal 398 KUHD), yaitu:

- 1) Perjanjian kerja laut yang diselenggarakan untuk waktu tertentu atau perjanjian kerja laut periode. Misalkan: untuk 2 tahun, 5 tahun atau 10 tahun, dll. Dalam perjanjian ini para pihak telah menentukan secara tegas mengenai lamanya waktu untuk saling mengikatkan diri dimana masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban.
- 2) Perjanjian kerja laut (PKL) yang diselenggarakan untuk waktu tidak tertentu. Dalam perjanjian ini hubungan kerja berlaku terus sampai ada pengakhiran oleh para pihak atau sebaliknya hubungan kerja berakhir dalam waktu dekat, jika memang salah satu pihak atau para pihak menghendakinya.
- 3) Perjanjian kerja laut (PKL) yang diselenggarakan untuk satu atau beberapa perjalanan atau trip adalah Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang diselenggarakan berdasarkan pelayaran yang diadakan perusahaan pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain.

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:¹⁴

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) adalah

prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam KUHPerdata, khususnya pasal 1365, 1366 dan 1367, prinsip ini dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.

- 2) Prinsip praduga untuk selalu bertanggungjawab menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggungjawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah.¹⁵
- 3) Prinsip tanggung jawab mutlak
- 4) Prinsip tanggung jawab mutlak (*strick liability*) sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*).¹⁶

Dengan terlaksananya prinsip-prinsip tanggung jawab yang diterapkan oleh pengusaha pelayaran maka dengan demikian akan tercipta perlindungan hukum bagi awak kapal. Oleh karena itu perusahaan pelayaran harus memberikan perlindungan hukum kepada awak kapal sesuai dengan jenis pekerjaannya. Meskipun hanya seorang pelayan akan tetapi juga harus tetap diperhatikan. Awak kapal harus memperoleh hak-hak mereka secara penuh sebaliknya awak kapal juga harus memenuhi kewajibannya dengan baik pula. Sehingga akan tercipta hubungan kerja yang dinamis antara perusahaan dengan awak kapal.

Bentuk jaminan perlindungan hukum terhadap awak kapal diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan antara lain:

a. Waktu Kerja

Waktu kerja diatur dalam pasal 21 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Oleh sebab itu,

¹⁴ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006, hlm. 73-79.

¹⁵ Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan)*, Cet. II, Alumni, Bandung, 1979, hlm. 21.

¹⁶ *Ibid*, hal 23

setiap pengusaha pelayaran wajib melaksanakan ketentuan waktu kerja. Selain itu pengusaha wajib memberikan waktu cuti (pasal 24) dan istirahat kepada pekerja (pasal 21 ayat 4). Istirahat antara jam kerja, sekurang-kurangnya 10 jam dalam jangka waktu 24 jam, istirahat mingguan adalah 1 hari dalam 1 minggu dan pada hari-hari libur resmi. Cuti tahunan paling sedikit 20 hari dalam satu tahun kerja. Jika awak kapal tidak mengambil hak cutinya maka akan diganti dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya.

b. Pengupahan

Besarnya upah yang diperoleh awak kapal didasarkan atas perjanjian kerja laut, sepanjang isinya tidak bertentangan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Upah awak kapal tersebut didasarkan atas:

- a) 8 jam setiap hari
- b) 44 jam per minggu
- c) Istirahat sedikitnya 10 jam dalam jangka waktu 24 jam
- d) Libur sehari setiap minggu
- e) Ditambah hari-hari libur resmi (Pasal 21 ayat (1), (2) PP Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan)

C. PENUTUP

Kesimpulan yang dapat diambil dari penulisan ini yaitu: *pertama*, Pada kenyataannya pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) sering diabaikan oleh Pengusaha Pelayaran. Hal ini melanggar ketentuan pasal 399 dan 400 KUHD yang mengharuskan Perjanjian Kerja Laut (PKL) harus dibuat secara otentik dan disahkan oleh pihak yang berwenang yaitu syahbandar. *Kedua*, Hak-hak awak kapal seperti jam kerja, kelebihan jam kerja, waktu istirahat, libur mingguan dan libur resmi serta cuti tahunan tidak pernah dituangkan dalam klausula-klausula Perjanjian Kerja Laut (PKL), yang mengakibatkan awak kapal akan tetap terus bekerja tanpa

mengetahui bahwa hak-hak mereka telah dilanggar. *Ketiga*, Dengan tidak ditunggangnya hak-hak awak kapal dalam Perjanjian Kerja Laut (jam kerja, kelebihan jam kerja, waktu istirahat, libur mingguan dan libur resmi serta cuti tahunan) maka berimbas pada pemberian upah atau gaji yang tidak sesuai dengan standar kerja dan standar upah pada umumnya. *Keempat*, Tanggungjawab pengusaha pelayaran adalah harus membuat Perjanjian Kerja Laut sesuai dengan ketentuan pasal 399 dan 400 KUHD, dengan berpatokan pada pasal 401 KUHD terkait dengan isi Perjanjian Kerja Laut (PKL). Pelaksanaan dari tanggung jawab ini akan menciptakan perlindungan hukum bagi awak kapal terkait dengan upah yang mereka terima sesuai dengan pemberlakuan jam kerja yang telah ditentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. *Kelima*, Syahbandar sebagai pejabat yang berwenang harus bersikap proaktif dalam memperhatikan pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan mengkaji dan menganalisis klausula-klausula yang ada sehingga hak-hak dari awak kapal dapat tertuang dengan jelas dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) tersebut

DAFTAR PUSTAKA

- Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Malang, 2010
- Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni, Bandung, 2005
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Group, Jakarta, 2003
- Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006
- Ridwan dan H. Abdulrahman, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2003
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006
- Suherman, *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan*

Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan), Cetakan II, Alumni, Bandung 1979

Soejono dan H Abdulrahman, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2003

Lain-Lain

Imam Syafii, *Cantumkan Jam Kerja Dan Upah Buruh*,
<https://www.change.org/p/pemerintah-dan-perusahaan-pengirim-abk-cantumkan-jam-kerja-dan-upah-lembur-pada-kontrak-kerja-abk-kapal-ikan>

Jayalah Lautan Indonesia, Standar Gaji Pelaut, <https://www.google.co.id>

Partono Suwandi, *Perlindungan Hukum Bagi Pelaut Sebagai Ujung Tombak Majunya Sebuah Perusahaan Pelayaran*,
<http://www.PerindunganHukumBagiPelautSebagaiUjungTombakMajunyaSebuahPerusahaanPelayaran.htm>

Suara Pilar Demokrasi, *Gaji Pelaut Indonesia Tragis Di Negeri Orang Dihargai, Di Negara Sendiri Dieksploitasi*,
<http://www.suarapilardemokrasi.com/2016/03/gaji-pelaut-indonesia-tragis-di-negeri.html>

Satrio Widiyanto, Banyak Dibawah UMR, Saatnya Standar Upah Pelaut Ditetapkan, <http://www.pikiran-rakyat.com/ekonomibanyak-di-bawah-umr-saatnya-standard-upah-pelaut-ditetapkan>

Yordan Sihombing, *Pelaut Indonesia Termarjinalkan*, <http://www.suarahukum.com>

Yuliana Silaen, *Upah Minimum Pelaut Sesuai Dengan Standar Manajemen Mutu*, <https://www.google.co.id>