

**TINJAUAN TENTANG PERJANJIAN KERJA LAUT DALAM
MENJAMIN HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK PADA
USAHA KAPAL PELAYARAN RAKYAT**



SKRIPSI

Disajikan guna memenuhi salah satu syarat untuk
memperoleh gelar Sarjana Hukum Jurusan Hukum
Keperdataan Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin

OLEH :

ALI SINAPANG

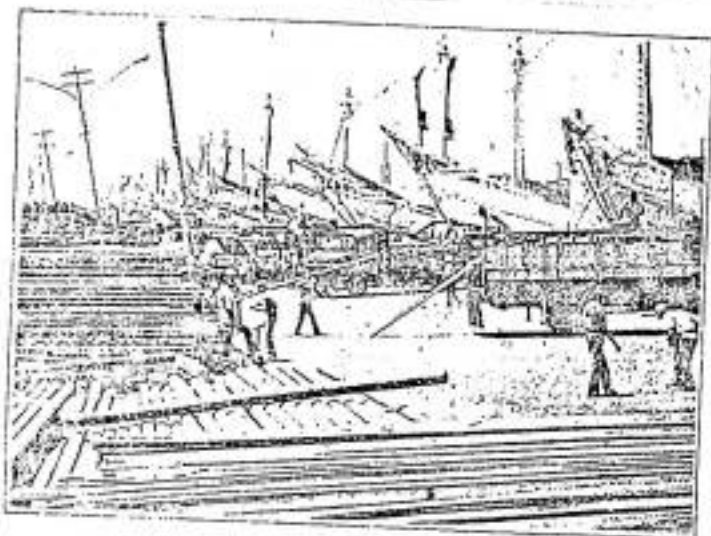
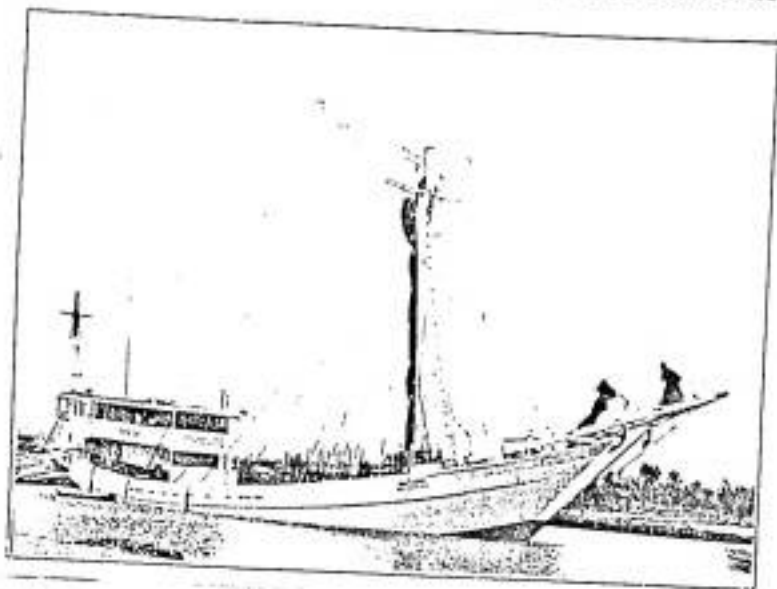
86 02 067

UJUNG PANDANG

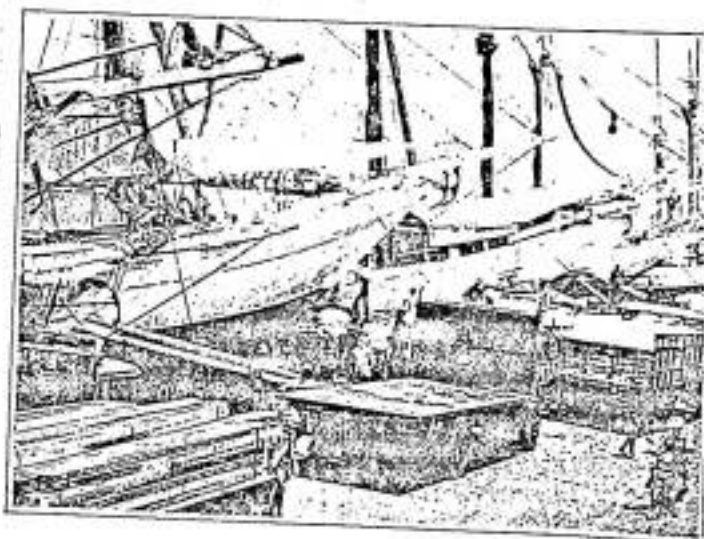
1990

PERPUSTAKAAN PUSAT UNIV. HASANUDDIN	
Tgl. terima	21 08 1991
Asal dari	F Hub
Fanyaknya	1 exp
Harga	Hadiah
No. Inventaris	91 08 1106
No. Klas	

PELAYARAN RAKYAT



KEGIATAN BONGKAR MUAT
MEMUAT SEMBILAN BAHAN POKOK UNTUK
DISALURKAN KESELURUH PELOSOK NUSANTARA



KEGIATAN BONGKAR MUAT
MEMBONGKAR KAYU YANG BERASAL DARI
• LUAR PULAU JAWA

Sekali Layar, Berkembang Surut Berpantang



PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa skripsi dari :

N a m a : Ali Sinapang
Nomor Stambuk : 86 02 067
J u r u s a n : Hukum Keperdataan
J u d u l : TINJAUAN TENTANG PERJANJIAN KERJA
LAUT DALAM MENJAMIN HAK DAN
KEWAJIBAN PARA PIHAK PADA USAHA
KAPAL PELAYARAN RAKYAT.

Telah diperiksa dan disetujui oleh Konsultan.

Ujung Pandang, 21 Nopember 1990.

KONSULTAN I,



U.R. PATTILEUW. S.H.

Nip. 130 264 070 .-

KONSULTAN II,



NY. BADRIAH RIVAI, S.H.

Nip. 130 520 651 .-

PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa skripsi dari :

N a m a : Ali Sinapang
Nomor Stambuk : 86 02 067
J u r u s a n : Hukum Keperdataan
J u d u l : TINJAUAN TENTANG PERJANJIAN KERJA
LAUT DALAM MENJAMIN HAK DAN
KEWAJIBAN PARA PIHAK PADA USAHA
KAPAL PELAYARAN RAKYAT.

Telah diperiksa dan disetujui oleh Konsultan.


Ujung Pandang, 21 Nopember 1990.

KONSULTAN I,

KONSULTAN II,


U.R. PATTILEUW. S.H.

Nip. 130 264 070 .-


NY. BADRIAH RIVAI, S.H.

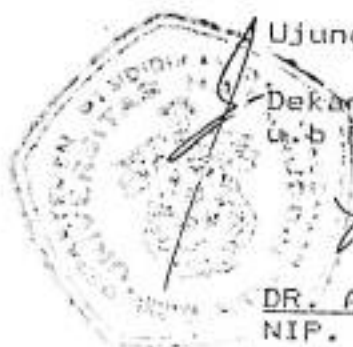
Nip. 130 520 651 .-

PERSETUJUAN UNTUK UJIAN SARJANA

N a m a : Ali Sinapang
Nomor stambuk : 86 02 067
J u r u s a n : Hukum Keperdataan
J u d u l : Tinjauan Tentang Perjanjian Kerja
Laut Dalam Menjamin Hak dan
Kewajiban Para Pihak Pada Usaha
Kapal Pelayaran Rakyat.

Skripsi ini telah diterima oleh pimpinan Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin untuk diajukan dalam ujian sarjana.

Ujung Pandang, Desember 1990



Dekan,
u. b Pembantu Dekan I,

Amier Sjariffudin
DR. Amier Sjariffudin, S.H.
NIP. 130 345 975

PENGESAHAN

Diterangkan bahwa skripsi dari:

Nama : Ali Sinapang

No Stambuk : B6 02 067

Jurusan : Hukum Keperdataan

Judul : Tinjauan Tentang Perjanjian Kerja Laut
Dalam Menjamin Hak dan Kewajiban Para
Pihak Pada Usaha Kapal Pelayaran Rakyat.

Telah dipertahankan dihadapan panitia ujian skripsi dengan
susunan personalia sebagai berikut:

Ketua : Mr.DR.H.M.Natzir Said

Sekretaris: Sudirman Saad,S.H

Penguji : 1.Mr.DR.H.M.Natzir said

2.H.Osman Bosra,S.H

3.Ny.H.Nurhayati Abbas,S.H

4.H.Abdullah Marlang,S.H


Konsultan: I.U.R.Pattileuw,S.H

II.Ny.Badriah Rifai,S.H

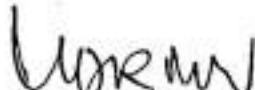
Ujung Pandang, 12 Desember 1990

PANITIA UJIAN SARJANA

KETUA


Mr.DR.H.M.Natzir Said

SEKRETARIS


Sudirman Saad,S.H

P R A K A T A

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah S.W.T. yang telah memberikan rahmat serta inayah, sehingga penulisan karya ilmiah yang merupakan syarat untuk menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin ini, dapat penulis rampungkan sebagaimana mestinya.

Sebagai hamba Allah yang diciptakan penuh dengan kekurangan, maka penulis menyadari akan ketidak sempurnaan karya tulis ini, untuk itu penulis mohon maaf dan kiranya dapat dimaklumi oleh pembaca dan memberikan sumbangan pikiran yang konstruktif. Harapan penulis selanjutnya, kiranya karya tulis ini dapat bermanfaat sebagaimana tujuan yang hendak dicapai.

Selanjutnya penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada bapak U.R. Pattileuw, S.H. dan Ny. Badriah Rivai, S.H. yang masing-masing adalah konsultan I dan konsultan II, yang telah membimbing penulis dan memberikan input-input sehingga karya tulis ini dapat rampung. Tidak lupa pula penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

- Bapak Rektor Universitas Hasanuddin;
- Bapak Dekan Fakultas Hukum dan stafnya, serta seluruh dosen pengajar di Fakultas Hukum;
- Bapak Direktur KPP-KPS PERTAMINA, yang telah membantu penulis dalam bentuk beasiswa;
- Bapak Administrator Pelabuhan Sunda Kelapa - Kali Baru

- Jakarta, beserta stafnya yang telah membantu penulis dalam pelaksanaan penelitian lapangan (pengumpulan data);
- Bapak Ketua DPP. PELRA beserta stafnya di Jakarta, yang bersedia meluangkan waktunya untuk membantu penulis dalam pelaksanaan penelitian lapangan;
 - Bapak Direktur PT. Tanjung Rahmat Mulia (Pusat) Jakarta, beserta stafnya yang juga telah membantu penulis pada pelaksanaan penelitian lapangan (pengumpulan data);
 - Kedua orang tua penulis : H. Tuan Jeno dan H. Ja'anah, yang telah membesarkan dan telah rela berkorban serta tidak putus-putusnya memberikan dorongan dan mendoakan penulis;
 - Kakak-kakak penulis, masing-masing ; Sampara Lili, Malla Sitaba, beserta keluarga masing-masing, dan kepada Syamsia Kanang dan Maemunah Baji. Juga kepada adik penulis, Abu Bakar;
 - Seluruh fungsionaris Senat Mahasiswa dan Badan Perwakilan Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
 - Seluruh aktivis dan fungsionaris Himpunan Mahasiswa Hukum Keperdataan (HIMAHTA) Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
 - Seluruh fungsionaris dan aktivis Kelompok Pengajian dan Pengkajian Islam (KPPI) ISTIQAMAH;
 - Seluruh aktivis dan fungsionaris Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) komisariat Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;

- Seluruh aktivis dan fungsionaris Himpunan Pelajar dan Mahasiswa Turatea (HPMT) komisariat Universitas Hasanuddin;
- Seluruh anggota Kelompok Remaja dan Pemuda ATLANTA;
- Seluruh rekan-rekan Studio 61;
- dan pihak-pihak lain yang tidak sempat penulis cantumkan.

Akhir kata, semoga jasa-jasa yang telah membantu penulis hingga karya tulis ini dapat rampung, mendapat balasan yang setimpal dari Allah S.W.T. Amin.

Ujung Pandang, Desember 1990.
Penulis,

ALI SINAPANG

A B S T R A K

Kenyataan keadaan geografis Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan, memberikan konsekuensi dibutuhkannya berbagai sarana perhubungan laut guna memperlancar segala aktivitas pembangunan di seluruh pelosok tanah air, sehingga kebijaksanaan pembangunan yang bertumpu pada trilogi pembangunan dapat berjalan lancar.

Khusus dalam pembangunan perhubungan laut yang dalam hal ini pelayaran nasional, dinyatakan dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat nomor: II/MPR/1988 bahwa: pelayaran nasional untuk angkutan laut dalam negeri ditingkatkan kemampuannya dan peranannya dan diusahakan agar dapat saling mendukung dan membentuk kesatuan armada angkutan yang tangguh, sehingga akan meningkatkan perdagangan antar pulau dan menunjang perdagangan luar negeri. Usaha pelayaran rakyat dan pelayaran perintis perlu terus dibina dan dikembangkan, sehingga angkutan laut semakin menjangkau masyarakat dan mendorong pertumbuhan perdagangan dan pemasaran hasil produksi terutama di daerah terpencil.

Dalam rangkaian itulah, apabila perkembangan angkutan laut yang telah dicapai dewasa ini dihadapkan atau dibandingkan dengan tuntutan laju pertumbuhan pembangunan di negara kita, maka angkutan laut yang diadakan dengan menggunakan kapal-kapal niaga yang berukuran besar, juga

belum mampu memenuhi apa yang menjadi target Ketetapan Majelis Permusyawaratan tersebut. Untuk itu di samping keberadaan usaha pelayaran dengan kapal-kapal besar, juga tidak dapat dielakkan dibutuhkannya usaha pelayaran rakyat sebagai bentuk usaha pelayaran yang menggunakan kapal-kapal tradisional semi modern, sehingga seluruh daerah-daerah yang masih terpencil diharapkan semuanya dapat terjangkau.

Dalam kaitannya dengan pembangunan perhubungan laut ini, maka tidak kalah pentingnya dengan sektor lain, yaitu pembangunan di sektor tenaga kerja yang bekerja pada kapal-kapal tersebut. Upaya perlindungan dan keselamatan kerja bagi para pelaut akan ditentukan dalam bentuk perjanjian kerja yang disebut perjanjian kerja laut yang merupakan dasar terjadinya hubungan kerja antara seorang pekerja dengan pengusaha kapal selaku majikannya. Dengan adanya perjanjian kerja laut ini diharapkan mampu menjamin terpenuhinya hak dan kewajiban para pihak yang membuatnya.

Sebagaimana telah ditekankan sebelumnya, bahwa keberadaan pelayaran rakyat mutlak adanya untuk meratakan pembangunan di seluruh pelosok tanah air, maka sebagai suatu usaha pelayaran yang sejak dahulu telah dikelola oleh bangsa Indonesia, kini tumbuh dan berkembang mengikuti tuntutan zaman, namun demikian tidak meninggalkan ciri "kekeluargaan" dan sifat "gotong royong", dalam pengelolaannya.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN KONSULTAN	ii
PERSETUJUAN UNTUK UJIAN SARJANA	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Permasalahan	1
1.2 Batasan Masalah	4
1.3 Metodologi Penelitian	5
1.4 Kegunaan Penulisan	6
1.5 Sistematika Penulisan	6
BAB II : TINJAUAN UMUM PERJANJIAN KERJA LAUT	8
2.1 Pengertian	9
2.2 Para Pihak	12
2.3 Bentuk dan Sifat	20
2.4 Syarat Sahnya	21
BAB III : TINJAUAN UMUM KAPAL PELAYARAN RAKYAT ...	22
3.1 Pengertian	24
3.2 Bentuk Usaha	25
3.3 Jenis Alat Angkutan	27
3.4 Ruang Lingkup Operasional	30

BAB	IV	: HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK	34
		4.1 Nakhoda	35
		4.2 Anak Buah Kapal	43
		4.3 Perusahaan Pelayaran	52
BAB	V	: BEBERAPA ANALISA BERKENAAN DENGAN PERJANJIAN KERJA LAUT PADA USAHA KAPAL PELAYARAN RAKYAT	57
BAB	VI	: P E N U T U P	
		6.1 Kesimpulan	70
		6.2 Saran-saran	71
DAFTAR	KUTIPAN	73
DAFTAR	PUSTAKA	75
LAMPIRAN-LAMPIRAN		

DAFTAR LAMPIRAN

1. Bukti penelitian dari Syahbandar/Administrator Pelabuhan Sunda Kelapa/Kali Baru, Jakarta.
2. Bukti penelitian dari DPP. PELRA, Jakarta.
3. Bukti penelitian dari PT. Tanjung Rahmat Mulia-pusat, Jakarta.
4. Contoh perjanjian kerja laut.
5. Contoh Konosemen yang dipergunakan pada usaha kapal pelayaran rakyat.
6. Contoh Kupon Kesra.

BAB I
P E N D A H U L U A N



1.1 Latar Belakang Permasalahan

Kenyataan keadaan geografis Negara Indonesia sebagai negara kepulauan, memberikan konsekuensi dibutuhkannya berbagai sarana perhubungan laut guna memperlancar segala aktivitas pembangunan di seluruh pelosok tanah air, sehingga kebijaksanaan pembangunan yang bertumpu pada trilogi pembangunan dapat berjalan lancar. Untuk mencapai maksud tersebut, maka dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, nomor: II/MPPR/1988 tentang Garis-garis Besar Haluan Negara dinyatakan bahwa :

" Pembangunan perhubungan meliputi perhubungan darat, laut dan udara, telekomunikasi, serta pos dan giro diarahkan untuk memperlancar arus manusia, barang dan jasa serta informasi ke seluruh penjuru tanah air. Dengan demikian pembangunan perhubungan akan memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara, serta makin meningkatnya ketahanan nasional ...".

Khusus pembangunan perhubungan laut dinyatakan bahwa:

" Pelayaran nasional untuk angkutan laut dalam negeri ditingkatkan kemampuan dan peranannya dan diusahakan agar dapat saling mendukung dan membentuk kesatuan armada angkutan yang tangguh sehingga akan meningkatkan perdagangan antar pulau dan menunjang perdagangan luar negeri. Pelayaran nasional luar negeri ditingkatkan kemampuan, peranan dan daya saingnya terutama dalam angkutan barang eksport. Usaha pelayaran rakyat dan pelayaran perintis perlu terus dibina dan dikembangkan sehingga angkutan laut semakin menjangkau masyarakat dan dapat mendorong pertumbuhan perdagangan dan pemasaran hasil produksi terutama di daerah terpencil".

Dalam rangkaian itulah, apabila perkembangan angkutan laut yang telah dicapai dewasa ini dihadapkan dengan tuntutan laju pertumbuhan pembangunan di Negara Indonesia, maka angkutan laut yang diadakan dengan menggunakan kapal-kapal niaga yang berukuran besar, juga belum dapat memenuhi apa yang menjadi target dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat nomor: II/MPR/ tahun 1988 di atas. Hal ini terjadi karena semakin meningkatnya kebutuhan sarana angkutan laut, di samping kondisi daerah-daerah di Indonesia yang belum semuanya dapat dilayari dengan kapal-kapal berukuran besar. Untuk itu, di samping keberadaan usaha pelayaran dengan menggunakan kapal-kapal niaga yang berukuran besar, juga tidak dapat dielakkan masih dibutuhkannya usaha pelayaran rakyat sebagai bentuk usaha pelayaran yang menggunakan kapal-kapal/perahu-perahu tradisional semi modern.

Meningkatnya kebutuhan angkutan laut dan masih banyaknya daerah-daerah yang belum dapat terjangkau sebagai akibat kondisi alam yang tidak memungkinkan kapal-kapal besar untuk menjangkaunya, maka dengan adanya kapal-kapal/perahu-perahu pelayaran rakyat yang ukurannya relatif lebih kecil, diharapkan dapat mengatasi masalah tersebut. adalah wajar jika dalam kegiatan operasionalnya perlu diarahkan dan dibina, sehingga dapat memberikan pelayanan secara teratur, aman dan efisien, demi meningkatkan kelancaran roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan

kesatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara, sebagaimana yang telah digariskan dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat nomor: II/MPR/tahun 1988 tersebut.

Sejalan dengan itu, untuk pencapaian tujuan pembangunan di bidang ekonomi dan sosial, yaitu untuk meningkatkan taraf hidup yang lebih baik materiil dan sprituil agar mencapai derajat hidup yang setinggi-tingginya, maka perlu kiranya faktor tenaga manusia mendapat perhatian yang sungguh-sungguh, khususnya dalam perlindungan dan kesejahteraan tenaga kerja.

Upaya ke arah perlindungan dan kesejahteraan tenaga kerja telah dituangkan dalam Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia nomor: II/MPR/tahun 1988, tentang Garis-garis Besar Haluan Negara bidang ekonomi angka 10 bagian tenaga kerja ayat (d) yang menyatakan bahwa :

" Pembinaan hubungan kerja antara pekerja dan pengusaha perlu terus diarahkan pada terciptanya kerja sama yang serasi yang dijiwai oleh Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, dimana masing-masing pihak saling menghormati, saling membutuhkan, saling mengerti peranan serta hak dan melaksanakan kewajiban masing-masing dalam keseluruhan kegiatan usaha serta dalam usaha meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan ".

Selanjutnya dipertegas lagi dalam ayat (f) bidang ekonomi angka 10 bagian tenaga kerja, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat nomor: II/MPR/tahun 1988 tersebut, bahwa :

" Upaya perlindungan tenaga kerja perlu terus

ditingkatkan melalui perbaikan syarat kerja termasuk upah, gaji dan jaminan sosial, kondisi kerja termasuk kesehatan, keselamatan dan lingkungan kerja dalam rangka peningkatan kesejahteraan para pekerja secara menyeluruh. ...".

Dalam kaitannya dengan pembangunan perhubungan laut, maka upaya perlindungan dan keselamatan tenaga kerja yang bekerja di laut, akan ditentukan dalam bentuk suatu perjanjian kerja yang disebut perjanjian kerja laut yang merupakan dasar terjadinya hubungan kerja antara seorang pekerja (buruh) dengan majikan (pengusaha kapal).

Sebagai dasar terjadinya hubungan kerja antara pekerja (buruh) dengan majikan (pengusaha kapal), maka keberadaan perjanjian kerja laut diharapkan mampu menjamin hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian tersebut. Hal inilah yang mendorong penulis membahasnya dalam suatu karya ilmiah agar diperoleh gambaran nyata perjanjian kerja laut yang dilaksanakan pada usaha kapal pelayaran rakyat.

1.2 Batasan Masalah

Untuk memberikan gambaran yang jelas dan mudah memahami karya ilmiah ini, maka penulis merasa perlu memberikan secara jelas batasan masalah yang penulis bahas, yaitu :

1. Sejauh mana ketentuan perjanjian kerja laut telah diterapkan pada usaha kapal pelayaran rakyat sebagai salah satu bentuk usaha pelayaran yang sejak dahulu telah dikelola oleh masyarakat pelaut Indonesia ?
2. Apakah perjanjian kerja laut pada usaha kapal pelayaran

rakyat telah mampu menjamin hak dan kewajiban para pihak dan apa saja hak dan kewajiban para pihak tersebut ?

Dengan pembatasan masalah ini diharapkan terjadi kesatuan pandangan dalam memahami karya tulis ini, sehingga tidak keluar dari fokus permasalahan yang penulis bahas.

1.3. Metodologi Penelitian

Untuk meninjau perjanjian kerja laut dalam menjamin hak dan kewajiban para pihak pada usaha kapal, pelayaran rakyat ini, penulis menggunakan metode penelitian kepustakaan dan metode penelitian lapangan, sebagai berikut :

1. Penelitian kepustakaan (library research), yaitu penulis mempelajari berbagai literatur dan dokumen-dokumen serta bacaan lainnya, yang ada relevansinya dengan judul yang dibahas.
2. Penelitian lapangan (field research), yaitu penulis melakukan observasi langsung ke pelabuhan untuk memperoleh data yang obyektif, serta berusaha memperoleh data secara langsung dari berbagai pihak dengan menggunakan tehnik wawancara/interview kepada pengusaha kapal, nakhoda kapal, kelasi kapal, serta beberapa pejabat dari instansi terkait.

Setelah data terkumpul, kemudian dianalisis dengan menggunakan metode pendekatan :

1. Deskriptif, yaitu melukiskan/menggambarkan keadaan yang

nyata dari obyek yang dibahas.

2. Komparatif, yaitu dengan membandingkan ketentuan-ketentuan perjanjian kerja laut dengan kenyataan dalam praktek yang dilaksanakan pada usaha kapal pelayaran rakyat.

1.4 Kegunaan Penulisan

Sehubungan dengan penulisan karya ilmiah ini, diharapkan dapat berguna untuk :

1. Kegunaan teoretis,

Diharapkan dapat berguna bagi pengembangan ilmu pada umumnya dan ilmu hukum bidang perdata dagang pada khususnya. Terutama bagi kalangan eksekutif, diharapkan menjadi masukan dalam pembinaan dan pengembangan usaha kapal pelayaran rakyat. Juga diharapkan berguna bagi kalangan yang berminat memperdalam perjanjian kerja laut.

2. Kegunaan praktis,

Diharapkan berguna bagi para pihak yang berkecimpung dalam dunia pelayaran rakyat, khususnya bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penyusunan karya ilmiah ini, maka dalam pembahasannya tersusun secara sistematis

sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan bab pendahuluan yang memberikan gambaran tentang masalah yang akan dibahas dalam penulisan karya ilmiah ini, yang meliputi masalah pokok penulisan, kemudian mengetengahkan batasan masalah yang akan dibahas berikut metodologi penulisannya, serta kegunaan penulisan dan sebagai penutup bab ini, diketengahkan sistematika penulisannya.

Bab kedua, meliputi pengkajian mengenai tinjauan umum perjanjian kerja laut yang menyangkut pengertian perjanjian kerja laut, para pihak dalam perjanjian kerja laut, bentuk dan sifat perjanjian kerja laut, serta syarat sahnya perjanjian kerja laut.

Bab ketiga, memaparkan tentang tinjauan umum kapal pelayaran rakyat, yang meliputi pengertian kapal pelayaran rakyat, bentuk usaha kapal pelayaran rakyat, serta jenis alat angkutan kapal pelayaran rakyat. Bab ini ditutup dengan mengetengahkan ruang lingkup operasional pelayaran rakyat.

Bab keempat, penulis memaparkan hak dan kewajiban para pihak yang meliputi hak dan kewajiban nakhoda, hak dan kewajiban anak buah kapal, serta hak dan kewajiban perusahaan pelayaran.

Bab kelima, membahas tentang beberapa analisa berkenaan dengan perjanjian kerja laut pada usaha kapal pelayaran rakyat. Dalam bab ini, penulis akan berusaha men-

jawab setiap permasalahan yang telah dikemukakan pada bab pertama.

Bab keenam, merupakan bab penutup yang berisikan kesimpulan dari keseluruhan pembahasan serta pada bab ini pula, penulis akan memberikan saran-saran guna pencapaian kegunaan penulisan karya ilmiah ini.

BAB II

TINJAUAN UMUM PERJANJIAN KERJA LAUT

2.1 Pengertian Perjanjian Kerja Laut

Sebelum penulis masuk pada pengertian perjanjian kerja laut, maka terlebih dahulu dipandang perlu untuk mengemukakan pengertian perjanjian kerja pada umumnya, agar diperoleh suatu gambaran yang jelas.

1)

Wiwoho Soedjono memberikan pengertian perjanjian kerja bahwa :

" Perjanjian kerja itu ialah suatu perjanjian antara orang perorangan pada satu pihak dengan pihak lain sebagai majikan untuk melaksanakan suatu pekerjaan dengan mendapat upah ".

Sedangkan Iman Soepomo memberikan pengertian perjanjian kerja, yaitu :

2)

" Perjanjian kerja adalah perjanjian yang diadakan antara buruh dengan majikan, dimana buruh menyatakan kesanggupan untuk bekerja pada majikan dengan menerima upah dan dimana majikan menyatakan kesanggupan untuk mempekerjakan buruh dengan membayar upah ".

Dari kedua rumusan yang dikemukakan di atas, dapat dilihat bahwa dalam suatu perjanjian kerja terjadi hubungan hukum antara seorang pekerja/buruh, dengan seorang majikan/pengusaha untuk melaksanakan suatu prestasi secara timbal balik, yaitu kewajiban penunaian kerja oleh satu pihak dan di lain pihak berkewajiban memberi imbalan jasa berupa upah/gaji.

Dalam pasal 41 Kitab Undang-Undang Hukum

Perburuhan, terdapat rumusan perjanjian kerja sebagai berikut :

" Perjanjian kerja adalah suatu perjanjian kerja dimana pihak yang satu, si buruh, mengikatkan dirinya untuk di bawah perintah pihak yang lain, si majikan, untuk suatu waktu tertentu, melakukan pekerjaan dengan menerima upah ".

3)

Terhadap pasal 41 tersebut, Iman Soepomo memberikan komentar sebagai berikut :

" Seharusnya pasal ini berbunyi : perjanjian kerja adalah suatu perjanjian dimana pihak yang satu, buruh, mengikatkan diri untuk bekerja pada pihak yang lain, majikan, selama suatu waktu tertentu dengan menerima upah, dan dimana pihak yang lain, majikan, mengikatkan diri untuk mempekerjakan pihak yang satu, buruh, dengan membayar upah ".

Dengan demikian, dapat dilihat bahwa baik pendapat ahli hukum maupun yang dirumuskan oleh undang-undang, pada hakekatnya mengandung pengertian yang sama, yaitu bahwa perjanjian kerja adalah hubungan hukum antara seorang buruh dengan majikan dengan memberikan hak kepada buruh untuk menerima upah atas penunaian kerja sesuai waktu yang disepakati dan memberikan kewajiban kepada majikan untuk membayar upah atas penunaian kerja oleh buruh.

Setelah mendapat gambaran yang jelas tentang perjanjian kerja, maka penulis akan masuk pada pengertian perjanjian kerja laut sebagai suatu bentuk perjanjian kerja yang mempunyai sifat khusus.

Tentang pengertian perjanjian kerja laut, telah ditentukan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang II, titel 4 bagian pertama. Dimana pengertian perjanjian kerja laut



terdapat dalam pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yaitu :

" Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang 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, sebagai nakhoda atau anak kapal ".

Dari rumusan pasal 395 tersebut, dapat dikatakan bahwa perjanjian kerja laut merupakan bentuk perjanjian kerja yang mempunyai kekhususan tersendiri yang berbeda dengan perjanjian kerja pada umumnya, oleh karena pada perjanjian kerja laut, terbentuknya hubungan kerja antara seorang buruh laut dengan seorang pengusaha kapal (majikan), telah ditentukan dalam perjanjian tersebut, apakah buruh laut tersebut bertindak sebagai nakhoda atau sebagai anak buah kapal.

Apabila dilihat pada pasal 399 (1) dan pasal 400 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang, maka perjanjian kerja laut itu sendiri dibagi dalam dua bagian, yaitu :

1. Perjanjian kerja antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal, yang dengan ancaman batal, harus dibuat secara tertulis.
2. Perjanjian kerja antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal (kelasi), yang dengan ancaman batal, harus dibuat di hadapan seorang pegawai yang diangkat oleh pihak yang berwajib.

Dengan melihat ketentuan pasal 399 (1) dan pasal 400 (1) tersebut, telah memperjelas bahwa kedudukan nakhoda

atau perwira terpisah dengan kedudukan anak buah kapal yang masing-masing mempunyai hak dan kewajiban yang akan dibahas pada bab IV nanti.

2.2 Para Pihak Dalam Perjanjian Kerja Laut

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/pihak, bahkan dalam hal-hal tertentu sering pula melibatkan pihak lain, yaitu pihak ketiga dengan kedudukan yang tertentu pula.

Demikian halnya dengan perjanjian kerja laut, dengan melihat pengertian perjanjian kerja laut yang telah penulis kemukakan, dapat ditentukan dua pihak yang menyelenggarakan perjanjian kerja laut, yaitu :

1. Pengusaha kapal selaku majikan di satu pihak;
dan
2. Nakhoda dan anak buah kapal selaku buruh di pihak lain.

Sebagaimana telah diuraikan terlebih dahulu bahwa perjanjian kerja laut yang dilakukan antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal (kelasi) disyaratkan harus diselenggarakan di hadapan seorang pegawai yang ditunjuk oleh pihak yang berwenang. Dalam hal ini, apabila dilihat dalam buku Materi Penyuluhan Kesyahbandaran Direktorat

Jenderal Perhubungan Laut tentang Pedoman Penyuluhan Kebandaran dan awak kapal (1984/1985 : 1) dalam sub b dinyatakan bahwa :

" Syahbandar mempunyai wewenang untuk menjalankan pengawasan di perairan bandar secara luas, seperti tercermin antara lain dalam peraturan bandar 1925 pasal 2 (1) dan pasal 8 (3) dimana di dalamnya tersirat bahwa syahbandar selain harus memperhatikan dan melaksanakan peraturan bandar 1925, juga harus memperhatikan ditaatinya peraturan-peraturan lainnya yang berlaku terhadap kapal, awak kapal, muatan, dan penumpang ".

maka, yang dimaksud dengan pegawai yang ditunjuk yaitu syahbandar, selaku pegawai wakil pemerintah yang berwenang ikut terlibat dalam proses pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut. Jadi dengan demikian pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut adalah :

1. Pemilik selaku pengusaha kapal;
2. Nakhoda;
3. Anak Buah Kapal;
4. Syahbandar.

Untuk memperjelas pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut ini, maka penulis akan menguraikannya satu persatu :

ad. 1. Pengusaha Kapal

Pengertian pengusaha kapal dapat dilihat dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang pasal 320, yang dirumuskan sebagai berikut :

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

yang bekerja padanya".

(terjemahan oleh: R.Subekti dan R.Tjitrosudibio)

Sedangkan pengertian pengusaha kapal menurut H.M.N

4)

Purwosutjipto yaitu :

" Pengusaha kapal (reder) ialah seseorang yang berusaha dengan cara mengoperasikan kapal untuk pelayaran di laut".

Dari kedua pengertian di atas, maka terlihat bahwa unsur mutlak pasal 320 Kitab Undang-undang Hukum Dagang adalah " pengoperasian kapal untuk pelayaran di laut " sehingga dengan demikian pengusaha kapal tidak selalu harus memiliki kapal tetapi dapat pula seorang pengusaha kapal bertindak sebagai nakhoda atas kapalnya sendiri. Berdasarkan hal tersebut, pengusaha kapal dalam mengoperasikan sebuah kapal dapat bertindak sebagai :

1. Pemilik kapal; atau
2. Pencarter kapal.

Pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran di Indonesia sekarang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor: 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang lebih dikenal dengan nama Paket 21 November 1988, yang merupakan penyempurnaan dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor: 2 tahun 1969.

Disebutkan dalam Peraturan Pemerintah nomor: 17/1988 tersebut, bahwa usaha penyelenggaraan angkutan pelayaran hanya terdiri atas dua usaha pelayaran, yaitu :

1. Usaha Pelayaran Dalam Negeri; dan

2. Usaha Pelayaran Luar Negeri.

Yang dimaksud dengan usaha pelayaran dalam negeri dinyatakan dalam pasal 1 ayat (f), bahwa :

" Kegiatan usaha pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan ke dan dari pelabuhan di Indonesia ".

Sedangkan yang dimaksud dengan usaha pelayaran luar negeri, juga disebutkan dalam pasal 1 ayat (g), yaitu :

" Kegiatan usaha pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan ke dan dari pelabuhan luar negeri ".

Untuk memperjelas tentang usaha pelayaran dalam negeri dan usaha pelayaran luar negeri sebagai penyelenggara angkutan laut, disebutkan pada pasal 9 ayat 1 sampai dengan ayat 5, antara lain :

- (1). a. Pelayaran dalam negeri, termasuk pelayaran rakyat dan pelayaran perintis.
b. Pelayaran luar negeri.
- (2). Pelayaran dalam negeri merupakan kegiatan angkutan laut antar pelabuhan di Indonesia yang dilakukan secara tetap dan teratur dan atau dengan pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur dengan menggunakan semua jenis kapal.
- (3). Pelayaran rakyat merupakan kegiatan angkutan laut khusus untuk barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia dengan menggunakan kapal layar atau kapal layar motor sesuai dengan persyaratan
- (4). Pelayaran perintis merupakan kegiatan angkutan laut secara tetap dan teratur diselenggarakan oleh pemerintah.
- (5). Pelayaran luar negeri merupakan pelayaran samudera sebagai kegiatan angkutan laut ke atau dari luar negeri yang dilakukan secara tetap dan teratur dan atau dengan pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur dengan menggunakan semua jenis kapal.

ad. 2. Nakhoda

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

Sebagai pemimpin kapal, berdasarkan pasal 342 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, harus mengambil sikap dan bertindak sesuai kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang demikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya. Oleh karenanya, seorang nakhoda dituntut untuk mempunyai keahlian dan kecakapan khusus untuk memimpin sebuah kapal. Selain itu, dalam kedudukannya sebagai pimpinan kapal, nakhoda diserahi tanggung jawab atas keselamatan kapal, orang-orang, maupun muatan kapal, sehingga wajar apabila semua orang-orang yang ada di atas kapal baik itu anak buah kapal maupun penumpang-penumpang diwajibkan menuruti segala peraturan yang diberikan oleh nakhoda.

Selain kedudukan nakhoda dengan beberapa wewenang-nya yang telah disebutkan di atas, masih ada satu fungsi nakhoda yang bersifat mewakili sekelompok orang, yaitu nakhoda sebagai wakil dari mereka yang berhak atas muatan kapal. Sebagaimana dikatakan oleh H.M.N. Purwosutjipto⁵⁾, bahwa :

" Barang-barang muatan yang ada di atas kapal itu di bawah pengawasan dan perwalian nakhoda, sebab pemilik barang-barang muatan itu tidak hadir di kapalnya. Karena barang-barang muatan itu ada di bawah perlindungan nakhoda, maka bila ada sesuatu peristiwa yang menyangkut barang-barang muatan, maka nakhodalah yang harus mewakili pemiliknya ".

Dengan demikian, dengan adanya perjanjian kerja laut yang dibuat antara nakhoda dengan pengusaha kapal, menimbulkan hak dan kewajiban bagi nakhoda sebagai pimpinan kapal, yang secara terperinci akan penulis uraikan pada bab IV dalam membahas Hak dan Kewajiban para pihak.

ad. 3. Anak Buah Kapal

Pengertian anak buah kapal dapat dilihat pada Kitab Undang-undang Hukum Dagang pasal 341, yang menyatakan bahwa :

" Anak buah kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar anak-kapal (monsterrol). Perwira-perwira kapal adalah mereka yang oleh daftar anak-kapal itu diberikan tingkat sebagai perwira. Kelasi adalah semua anak kapal lainnya ".

Kemudian, berdasarkan pasal 375 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Wiwoho Soedjono ⁶⁾ menyimpulkan tentang siapa-siapa yang disebut sebagai anak buah kapal, yaitu :

" Orang-orang yang diangkat oleh pengusaha kapal untuk bekerja di kapal guna dinas di kapal, kecuali nakhoda. Tetapi pekerja-pekerja lain yang di atas kapal mengangkat barang-barang dari daratan ke kapal atau mengangkat barang-barang dari kapal ke darat dan mereka yang melakukan pekerjaan dengan bersifat sementara saja, tidak termasuk pengertian anak buah kapal ".

7)

Selanjutnya, beliau menyatakan bahwa :

" Setelah mereka itu diangkat oleh pengusaha kapal

sebagai anak buah kapal, maka nama mereka itu harus dimuat dalam daftar bahari, pemuatan nama harus dilakukan oleh seorang pegawai yang diangkat oleh pengusaha yang berwenang".

Berhubungan dengan anak buah kapal ini, H.M.N.

8)

Purwosutjipto lebih menegaskan pentingnya pencantuman nama-nama anak buah kapal dalam daftar bahari, seperti yang dikatakan :

" Anak buah kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar awak kapal (monsterrol) atau siji awak kapal".

Dari beberapa pengertian yang telah dipaparkan di atas, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud anak buah kapal, yaitu orang-orang yang berdasarkan perjanjian kerja laut, telah didaftarkan dalam daftar bahari (monsterrol) yang diberi kedudukan sebagai perwira atau kelasi.

ad. 4. Syahbandar

Sebagai salah satu ciri kekhususan perjanjian kerja laut, yaitu terdapatnya pihak ketiga dalam pembuatannya, maka perjanjian kerja laut yang dibuat antara anak buah kapal dengan pengusaha kapal, diharuskan secara tertulis dan dibuat di hadapan seorang pegawai yang berwenang untuk itu. Pegawai yang berwenang itu adalah syahbandar. Lebih jauh lagi perjanjian kerja laut harus dilengkapi dengan suatu daftar yang mencantumkan nama-nama awak kapal (daftar bahari), yang harus dibuat hadapan/diketahui syahbandar sebagai bukti sahnya mereka-mereka yang bekerja di atas kapal. Dengan demikian keterlibatan syahbandar

dalam pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut adalah mutlak.

Tentang wewenang syahbandar dalam hal perjanjian kerja laut ini, terdapat dalam buku materi Pedoman Penyuluhan Kebandaran dan Awak Kapal (1984/1985:1), yang antara lain menyebutkan :

" Syahbandar berwenang untuk menjalankan pengawasan di perairan bandar secara luas, seperti tercermin dalam peraturan bandar 1925 pasal 2 ayat (1), pasal 8 ayat (3) dimana di dalamnya tersirat bahwa syahbandar selain harus memperhatikan dan melaksanakan peraturan bandar 1925 juga harus memperhatikan ditaatinya peraturan-peraturan lainnya yang berlaku terhadap kapal, anak kapal, muatan dan penumpang ".

Selanjutnya dalam halaman 5 dari buku tersebut menyatakan bahwa :

" Sebelum syahbandar memberi kesaksian (menandatangani) perjanjian kerja laut yang dibuat oleh perusahaan pelayaran dengan seorang pelaut Indonesia khususnya anak buah kapal, maka syahbandar harus menyakini bahwa pihak anak kapal tersebut telah betul-betul mengerti isi dari perjanjian kerja laut tersebut dengan cara :

- Membacakan kembali isi dari perjanjian kerja laut tersebut.
- Menjelaskan hal-hal yang kurang dimengerti oleh anak kapal tersebut.
- Memberi kesempatan kepada kedua belah pihak untuk mengajukan hal-hal yang dirasa memberatkan ".

Dengan demikian, jelaslah bahwa pegawai yang berwenang sebagaimana yang disyaratkan dalam pembuatan perjanjian kerja laut, yaitu Syahbandar. Dengan dibuatnya perjanjian kerja laut di hadapan syahbandar, akan semakin kuatlah perjanjian kerja laut tersebut dalam menjamin hak dan kewajiban para pihak.

2.3 Bentuk dan sifat Perjanjian Kerja Laut

Sebagaimana penulis telah kemukakan sebelumnya, bahwa pada hakekatnya, baik pendapat para ahli maupun yang dirumuskan oleh undang-undang, perjanjian kerja adalah hubungan hukum antara seorang buruh dengan majikan dengan memberikan hak kepada buruh untuk menerima upah atas penunaian kerja sesuai waktu yang disepakati dan memberikan kewajiban kepada majikan untuk membayar upah atas penunaian kerja oleh buruh.

Dari pengertian perjanjian kerja pada umumnya ini, apabila kita kaitkan dengan pengertian perjanjian kerja laut yang terdapat dalam pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang berbunyi :

" Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang 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, sebagai nakhoda atau anak kapal ".

maka akan terlihat bahwa perjanjian kerja laut termasuk dalam pengertian perjanjian kerja pada umumnya, yang dengan demikian menganut sistem terbuka yang mengandung suatu asas kebebasan dalam membuat perjanjian yang mengandung asas konsensualitas.

Namun demikian, perjanjian kerja laut mempunyai sifat yang khusus, oleh karena pada perjanjian kerja laut terbentuknya hubungan kerja antara majikan/pengusaha kapal dengan seorang buruh laut telah ditentukan dalam perjanjian

2.3 Bentuk dan sifat Perjanjian Kerja Laut

Sebagaimana penulis telah kemukakan sebelumnya, bahwa pada hakekatnya, baik pendapat para ahli maupun yang dirumuskan oleh undang-undang, perjanjian kerja adalah hubungan hukum antara seorang buruh dengan majikan dengan memberikan hak kepada buruh untuk menerima upah atas penunaian kerja sesuai waktu yang disepakati dan memberikan kewajiban kepada majikan untuk membayar upah atas penunaian kerja oleh buruh.

Dari pengertian perjanjian kerja pada umumnya ini, apabila kita kaitkan dengan pengertian perjanjian kerja laut yang terdapat dalam pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang berbunyi :

" Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang 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, sebagai nakhoda atau anak kapal ".

maka akan terlihat bahwa perjanjian kerja laut termasuk dalam pengertian perjanjian kerja pada umumnya, yang dengan demikian menganut sistem terbuka yang mengandung suatu asas kebebasan dalam membuat perjanjian yang mengandung asas konsensualitas.

Namun demikian, perjanjian kerja laut mempunyai sifat yang khusus, oleh karena pada perjanjian kerja laut terbentuknya hubungan kerja antara majikan/pengusaha kapal dengan seorang buruh laut telah ditentukan dalam perjanjian

kerja tersebut, apakah buruh tersebut bertindak sebagai nakhoda atau sebagai anak buah kapal.

Kemudian apabila kita melihat pasal 399 (1) dan pasal 400 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang, maka perjanjian kerja laut dibagi dalam dua bentuk, yaitu :

1. Harus dibuat secara tertulis, perjanjian kerja laut yang dibuat antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal.
2. Harus dibuat secara tertulis dan di hadapan syahbandar, perjanjian kerja laut yang dibuat antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal (kelasi).

Dari ketentuan tersebut, jelaslah dengan ancaman batal, perjanjian kerja laut haruslah dibuat dalam bentuk dan format tertentu, yang oleh subekti⁹⁾ dinamakan perjanjian formil.

2.4 Syarat Sahnya Perjanjian Kerja Laut

Secara umum, apabila kita perhatikan pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, maka untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri;
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian;
3. Mengenai suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Maksud dari sepakat mereka yang mengikatkan diri,

bahwa kedua subjek/para pihak yang mengadakan perjanjian harus bersepakat mengenai pokok-pokok yang diperjanjikan. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu, juga dikehendaki oleh pihak yang lain tanpa adanya paksaan. Dalam hubungannya dengan perjanjian kerja laut, maka para pihak yakni pengusaha kapal dengan nakhoda/perwira dan antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal, haruslah bersepakat tanpa dilakukan dengan terpaksa, tanpa desakan dan pengaruh orang lain dalam menentukan pokok-pokok yang termuat dalam perjanjian kerja laut yang mereka buat.

Cakap untuk membuat suatu perjanjian, dimaksudkan bahwa orang/para pihak yang membuat suatu perjanjian harus cakap menurut hukum. Dalam pasal 1330 Kitab Undang-undang Hukum Perdata disebut sebagai orang-orang yang tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian, yaitu : Orang-orang yang belum dewasa; Mereka yang ditaruh di bawah pengampuan; dan orang perempuan (isteri) dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu. Dalam hubungannya dengan perjanjian kerja laut, maka yang perlu diperhatikan kecakapannya yaitu anak buah kapal. Oleh karena Nakhoda dan Perusahaan pengangkutan sudah lazim atau pada umumnya telah cakap menurut hukum. Sedangkan anak buah kapal, kecakapannya masih perlu diperhatikan.

Sebagai syarat ketiga disebutkan bahwa suatu perjanjian harus mengenai suatu hal tertentu, artinya apa

yang diperjanjikan hak-hak dan kewajiban kedua belah pihak harus jelas dan ditentukan. Dalam hubungannya dengan perjanjian kerja laut ini, maka hal yang diperjanjikan oleh para pihak harus ditentukan secara jelas dan ditentukan sebagai nakhoda atau sebagai anak buah kapal.

Suatu sebab yang halal, dimaksudkan adalah isi perjanjian yang dibuat, bukan sesuatu yang menyebabkan seseorang membuat perjanjian. Jadi yang dimaksudkan adalah isi perjanjian yang dibuat oleh masing-masing pihak itu adalah hal yang halal, dimana pelaksanaannya dilindungi oleh undang-undang.

Sehubungan dengan perjanjian kerja laut yang menjadi pokok bahasan penulis, maka sebagaimana telah ditekankan sebelumnya bahwa perjanjian kerja laut, dengan ancaman batal, harus dibuat dengan bentuk tertulis bagi perjanjian kerja antara nakhoda dengan pengusaha kapal dan harus dibuat dihadapan syahbandar bagi perjanjian kerja antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal, perjanjian kerja laut sebagai suatu bentuk perjanjian haruslah memenuhi syarat-syarat yang ditentukan oleh pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang penulis telah sebutkan di atas, di samping itu harus dibuat dalam format yang telah ditentukan dalam pasal 399 (1) dan pasal 400 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang juga telah penulis sebutkan sebelumnya.

BAB III

TINJAUAN UMUM KAPAL PELAYARAN RAKYAT

3.1 Pengertian Kapal Pelayaran Rakyat

Untuk lebih mengetahui pengertian kapal pelayaran rakyat, maka terlebih dahulu penulis akan mengemukakan pengertian kapal pada umumnya.

Pengertian kapal terdapat dalam pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang menyatakan bahwa :

" Kapal adalah semua perahu bagaimanapun namanya dan bagaimanapun jenisnya ".

Selanjutnya dalam pasal 310 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, terdapat pengertian kapal laut yang menyatakan bahwa :

" Kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau dimaksudkan sebagai demikian ".

Dari pengertian yang diberikan oleh kedua pasal tersebut di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan "Kapal" yaitu alat angkutan laut yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang dimaksudkan untuk itu.

Setelah mendapat gambaran tentang kapal laut, maka penulis lebih lanjut akan mengemukakan pengertian pelayaran rakyat.

Tentang pengertian pelayaran rakyat, dapat dilihat dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor: 17 tahun 1988, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan

Angkutan Laut, Bab III pasal 9 (3), yang menyatakan bahwa :

" Pelayaran rakyat merupakan kegiatan angkutan laut khusus untuk barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia dengan menggunakan kapal layar atau kapal layar motor ".

Dari beberapa pengertian kapal dan pengertian pelayaran rakyat yang telah dipaparkan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kapal pelayaran rakyat adalah alat angkutan laut berupa kapal layar dan atau kapal layar motor yang dipergunakan khusus untuk mengangkut barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia.

3.2 Bentuk Usaha Kapal Pelayaran Rakyat

Sebagaimana telah disinggung sebelumnya, bahwa unsur mutlak pengertian pengusaha kapal yang terdapat dalam pasal 320 Kitab Undang-undang Hukum Dagang adalah "Pengoperasian kapal untuk pelayaran di laut ", sehingga dengan demikian pengusaha kapal tidak selalu harus memiliki kapal, dalam artian, pengusaha kapal dalam mengoperasikan sebuah kapal dapat bertindak sebagai pemilik kapal atau sebagai pencarter kapal.

Sehubungan dengan pokok bahasan adalah bentuk usaha kapal pelayaran rakyat, maka perlu diketahui apa yang dimaksud dengan perusahaan pelayaran. Dalam pasal 1 Peraturan Pemerintah nomor: 17 tahun 1988 dikatakan bahwa yang dimaksud perusahaan pelayaran adalah :

" Badan hukum atau badan usaha yang mengusahakan jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal ".



Dengan demikian, usaha kapal pelayaran rakyat sebagai salah satu perusahaan pelayaran yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah tersebut, haruslah berbentuk badan hukum atau badan usaha.

Lebih lanjut, apabila dilihat pasal 14 dari Peraturan Pemerintah nomor: 17 tahun 1988 tersebut, dinyatakan syarat yang harus dipenuhi yaitu :

- " a. Dilakukan oleh perusahaan dalam salah satu bentuk badan usaha, termasuk koperasi;
- b. Memiliki unit perahu layar atau kapal layar motor dengan ukuran sampai dengan 850 M3 isi kotor atau kapal motor dengan ukuran sampai dengan 100 M3 ".

Kemudian selain persyaratan yang disebutkan di atas, maka perusahaan pelayaran rakyat wajib pula memenuhi persyaratan yang disebutkan dalam pasal 13 Peraturan Pemerintah tersebut, antara lain :

- " a. Dilakukan oleh badan hukum Indonesia berbentuk Perseroan Terbatas (PT) dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku,
- b. Memiliki dan menguasai kapal laut berbendera Indonesia,
- c. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) ".

Oleh karenanya, berdasarkan penelitian penulis, maka semua perusahaan pelayaran rakyat telah berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas (PT).

Sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah nomor: 17 tahun 1988, izin untuk usaha pelayaran dikenal lima jenis, yaitu izin usaha pelayaran samudera, nusantara, lokal, rakyat, dan khusus. Akan tetapi setelah berlakunya Peraturan Pemerintah tersebut, kini hanya terdapat dua

jenis izin usaha pelayaran, yaitu izin usaha pelayaran dalam negeri dan izin usaha pelayaran luar negeri.

Untuk mendapatkan izin usaha, baik bagi usaha pelayaran dalam negeri maupun usaha pelayaran luar negeri, adalah dengan mengajukan surat permohonan kepada Dirjen Perhubungan Laut. Sedangkan izin usaha pelayaran rakyat sebagai usaha pelayaran dalam negeri yang khusus mengangkut barang dan hewan, permohonan izin usahanya ditujukan kepada Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi dimana domisili perusahaan itu berada dan tembusan kepada Direktur Jenderal Perhubungan laut. Jadi izin usaha untuk pelayaran dalam negeri dan pelayaran luar negeri diberikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut atas nama Menteri Perhubungan. Sedangkan untuk pelayaran rakyat diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri Perhubungan.

3.3 Jenis Alat Angkutan Kapal Pelayaran Rakyat

Telah diakui bahwa sejak dahulu keberadaan kapal-kapal pelayaran rakyat telah memberikan arti penting dalam pelaksanaan pembangunan di Indonesia. Bahkan dalam era perjuanganpun peranan perahu-perahu pelayaran rakyat telah memberikan sumbangan yang tidak sedikit dalam bidang pertahanan. Hal ini diungkapkan oleh Baharuddin Lopa¹⁰⁾ bahwa :

" ... dalam bidang pertahanan (sesuai negara kita sebagai negara kepulauan yang menganut pertahanan

maritim yang semesta) mereka (perahu-perahu pelayaran rakyat---pen) telah membuktikan bahwa andil dan jasa-jasanya sangat menentukan. Misalnya dalam perjuangan kemerdekaan yang lalu, perahu-perahu layar kita telah menjadi alat komunikasi yang vital, menyeberangkan senjata-senjata dari luar negeri (dari Malaya dan Singapura) ke Sumatera dan Jawa serta menyeberangkan pula para pejuang kemerdekaan kita dari pulau satu ke pulau lain di seluruh nusantara".

Bukan itu saja, bahkan sejak dahulu perahu-perahu pelayaran rakyat yang diwakili oleh pelaut-pelaut Bugis Makassar telah menyeberang sampai ke negara-negara tetangga, seperti Singapura, Brunei, dan lain-lain. Keberhasilan perahu-perahu pelayaran rakyat ini banyak dipaparkan oleh Baharuddin Lopa¹¹⁾ dalam disertasinya "Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan".

Dalam era pembangunan sekarang ini, keberadaan perahu-perahu (kapal-kapal) pelayaran rakyat telah memainkan peranan penting dalam transportasi laut guna mewujudkan Negara Indonesia sebagai suatu kesatuan sebagai cerminan dari konsep Wawasan Nusantara. Untuk menjangkau semua pulau baik kecil maupun besar di seluruh Wilayah Nusantara, maka pemerintah telah mengadakan klasifikasi terhadap alat-alat angkutan laut yang diselenggarakan perusahaan pelayaran rakyat, yang didasarkan atas besar kecilnya kapal/perahu ataupun perlengkapan dari armada yang bersangkutan. Dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut nomor : DAL 11/1/1 tanggal 24 Maret 1977 tentang Ketentuan Penyelenggaraan dan

Pengusahaan Pelayaran Rakyat, pasal 1 dinyatakan bahwa :

" Alat angkutan laut yang diperuntukkan sebagai alat angkutan umum dan berbendera Indonesia adalah armada pelayaran rakyat di perairan Nusantara, antara lain :

1. Perahu Layar, adalah perahu yang hanya menggunakan layar sebagai alat penggerak,
2. Perahu Layar Bermotor, adalah perahu layar dengan motor bantu,
3. Kapal Layar Motor, adalah kapal layar berukuran di bawah 100 meter kubik dengan motor bantu paling tinggi 45 PK,
4. Kapal Motor, adalah kapal motor berukuran kurang dari 100 meter kubik ".

Khusus perahu layar bermotor, dalam rangka pembinaan pelayaran rakyat daerah ke arah modernisasi, maka motorisasi perahu-persahu layar dengan motor bantu, berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut nomor : DAL.11/19/13 tahun 1975 menetapkan ukuran besarnya perahu layar dengan motor bantu yang dipasang adalah sebagai berikut :

Untuk perahu layar yang berukuran :

0 - 50 M3	tidak lebih dari	20 PK/TK
50 - 60 M3	tidak lebih dari	25 PK/TK
60 - 75 M3	tidak lebih dari	30 PK/TK
75 - 100 M3	tidak lebih dari	45 PK/TK
100 - 150 M3	tidak lebih dari	60 PK/TK
150 - 225 M3	tidak lebih dari	80 PK/TK
225 - 325 M3	tidak lebih dari	100 PK/TK
325 - 424 M3	tidak lebih dari	120 PK/TK.

Dengan dikeluarkannya beberapa peraturan-peraturan dalam rangka pembinaan pelayaran rakyat itu, memberikan gambaran bahwa pemerintah sungguh-sungguh memperhatikan pelayaran rakyat dalam rangka meningkatkan perhubungan yang lebih luas, tertib, teratur, aman dan lancar serta efisien.

3.4 Ruang Lingkup Operasional Pelayaran Rakyat

Sebagaimana penulis telah ungkapkan sebelumnya, bahwa sejak dahulu kala, perahu-perahu pelayaran rakyat telah memegang peranan penting dalam dunia perhubungan laut, yang bukan saja telah mengarungi perairan di sekitar wilayah Nusantara, akan tetapi juga sampai ke negara-negara tetangga. Bahkan sejarah telah mencatat keberhasilan pelaut-pelaut Sulawesi Selatan dengan memakai perahu-perahu pelayaran rakyat sampai ke Madagaskar.

Keberanian pelaut-pelaut kita mengarungi samudera luas dengan mempergunakan kapal-kapal(perahu) rakyat, telah dipaparkan oleh Baharuddin Lopa¹²⁾ bahwa setelah jayanya kerajaan-kerajaan baru di Sulawesi Selatan, seperti kerajaan Gowa (± 1300), Bone (± 1300), Wajo (± 1470), Mandar (± abad XVI) dan sebagainya, maka pelayaran-pelayaran samudera dengan mempergunakan perahu-perahu pelayaran rakyat, sudah lebih banyak berorientasi kepada perniagaan dan mulailah tercipta jalur-jalur perniagaan dan pelayaran tetap antara Sulawesi Selatan dengan dunia luar. Jalur ke Timur ialah ke Maluku, Papua dan Australia Utara

untuk membeli barang-barang seperti rempah-rempah, kopra dan menangkap teripang. Barang-barang itu dibawa ke jurusan Barat, yaitu ke Sumatera, Singapura, Malaka dan Negeri Siam (Thailand). Di samping jalur-jalur tetap itu, diselingi pula dengan pelayaran-pelayaran yang lebih menitik beratkan pengenalan benua, antara lain ke Madagaskar, Afrika Selatan dan benua-benua lainnya.

Dari keterangan tersebut, dapat diketahui bahwa dahulu perahu-perahu pelayaran rakyat telah beroperasi bukan saja di perairan Nusantara, akan tetapi telah mengarungi samudera luas, bahkan telah mengenal jalur-jalur pelayaran tetap dan tidak tetap.

Dengan adanya perkembangan dan kemajuan teknologi kelautan, yaitu dengan makin banyaknya kapal-kapal niaga ukuran besar beroperasi, secara berangsur-angsur menggeser peranan kapal-kapal (perahu-perahu) pelayaran rakyat, yang pada akhirnya, dewasa ini kapal-kapal pelayaran rakyat dipergunakan untuk mendukung/menunjang angkutan laut lainnya.

Kenyataan bentuk geografis Negara Indonesia sebagai negara kepulauan dan keadaan pelabuhan-pelabuhan di daerah-daerah yang masih belum terjangkau oleh kapal-kapal niaga, mengakibatkan keberadaan perusahaan pelayaran rakyat sebagai suatu usaha angkutan laut, masih mutlak diperlukan. Untuk itulah, maka pelayaran rakyat yang pada awalnya hanya menggunakan perahu layar, pada saat sekarang ini telah

mengalami modernisasi dengan mengadakan motorisasi perahu-perahu layar tersebut.

Sebagaimana penulis telah uraikan sebelumnya, bahwa pelayaran rakyat, yang berdasarkan pasal 9 ayat (3) Peraturan Pemerintah nomor : 17 tahun 1988, adalah merupakan kegiatan angkutan laut yang dikhususkan untuk mengangkut barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia dengan menggunakan perahu layar dan atau kapal layar motor, maka berdasarkan pasal tersebut, pelayaran rakyat tidak diperkenankan untuk memuat penumpang (orang). Namun dengan adanya mobilitas penduduk dari daerah-daerah yang terpencil yang tidak disinggahi/dilayari kapal-kapal penumpang yang cukup besar, maka biasanya pemerintah menempuh kebijaksanaan dengan mengeluarkan dispensasi lewat syahbandar untuk memperbolehkan pelayaran rakyat memuat penumpang.

Pelayaran rakyat yang mengutamakan kegiatannya di bidang angkutan laut berupa barang dan hewan, pada dasarnya bersifat insidentil. Dimana dalam praktek yang menentukan arah tujuan dari perahu-perahu (kapal-kapal) tersebut tergantung dari barang-barang yang akan dimuat, sehingga dalam usaha pelayaran rakyat tidak dikenal trayek-trayek yang tetap atau trayek tertentu, sebagaimana yang dikenal pada usaha kapal pelayaran lainnya.

Dengan demikian dapatlah dikatakan bahwa sekarang ini pada dasarnya wilayah operasional dari pelayaran rakyat

mencakup seluruh wilayah perairan nusantara, sebagaimana dapat dilihat dalam pasal 9 ayat (3) peraturan Pemerintah nomor : 17 tahun 1988.

BAB IV

HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK

Dengan telah dibuatnya perjanjian kerja laut, maka timbullah hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak, baik bagi pengusaha pelayaran maupun bagi buruhnya, yaitu nakhoda dan anak buah kapal. Sebelum lebih jauh menguraikan hak dan kewajiban para pihak, penulis memandang perlu untuk menguraikan apa yang dimaksud dengan hak dan kewajiban itu.

13)

Menurut Satjipto Raharjo bahwa :

" Hak adalah kekuasaan yang diberikan oleh hukum kepada seseorang dengan maksud untuk melindungi kepentingan seseorang tersebut. Hak tersebut merupakan pengalokasian kekuasaan tertentu kepada seseorang tersebut untuk bertindak dalam rangka kepentingannya ".

Dengan demikian, tidak semua kekuasaan dalam masyarakat itu dapat disebut sebagai hak melainkan hanya kekuasaan tertentu saja, yaitu yang diberikan oleh hukum kepada seseorang.

Antara hak dan kewajiban terdapat hubungan yang sangat erat, yang satu mencerminkan adanya yang lain. Antara hak dan kewajiban terdapat hubungan korelatif.

Setelah mendapat gambaran tentang hak dan kewajiban, maka penulis lebih lanjut akan memaparkan apa saja hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian kerja laut, sebagai akibat telah dibuatnya perjanjian kerja laut menurut format dan prosedur yang ditentukan oleh Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Namun demikian, penulis hanya

akan menguraikan hak dan kewajiban yang mempunyai hubungan langsung dengan kepentingan para pihak.

4.1 Hak dan Kewajiban Nakhoda

Bekerja pada pihak lain berarti melakukan jenis pekerjaan tertentu di bawah pimpinan pihak lain. Dengan demikian hak dan kewajiban yang disandang oleh nakhoda sebagai akibat dibuatnya perjanjian kerja laut merupakan korelasi dari hak dan kewajiban perusahaan selaku majikan.

Setelah nakhoda sebagai buruh mengadakan perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran sebagai majikan, maka apabila permulaan hubungan kerja itu tidak ditentukan apapun dalam perjanjian kerja, maka untuk saat dimulainya hubungan kerja dianggap bersamaan dengan saat pembuatan perjanjian kerja laut itu. Hal ini ditentukan dalam pasal 408 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Dengan demikian nakhoda harus menyediakan diri untuk memimpin sebuah kapal yang telah ditunjuk dalam perjanjian, atau bilamana nama kapal tidak ditunjuk dalam perjanjian, asalkan kapal tersebut tergolong dalam kapal yang dipergunakan oleh pengusaha pelayaran untuk mengadakan pelayaran di laut.

Berdasarkan pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, maka nakhoda selanjutnya berkedudukan sebagai pimpinan kapal, dimana setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk

melaksanakan tugasnya dengan pantas (pasal 342 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Sebagai pimpinan kapal, nakhoda harus mempertanggungjawabkan segala tindakannya terlepas dari tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam hal tindakan yang dilakukannya dalam jabatan itu merupakan kesengajaan atau kelalaian berat. Hal ini terdapat dalam pasal 342 (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, dimana nakhoda adalah satu-satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, dapat terlihat dari ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a. Menurut pasal 393 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, nakhoda berwenang menjalankan kekuasaan atas semua pelayar. Itulah sebabnya nakhoda tidak dimasukkan dalam golongan pelayar (pasal 341 (5)). Semua perintah nakhoda untuk kepentingan keamanan dan ketertiban harus ditaati oleh semua pelayar. Apabila pelayar tidak mentaatinya, maka pelayar tersebut dapat dihukum penjara setinggi-tingginya sembilan bulan atau denda setinggi-tingginya tiga ratus rupiah (pasal 464 Sub (1) Kitab Undang-undang Hukum Pidana).
- b. Guna menjamin kemampuan berlayar dari kapal laut yang dipimpinnya, pula untuk menjamin keamanan kapal dan pelayar serta muatannya, maka nakhoda berkewajiban

dengan saksama mengindahkan kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada (pasal 343 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Dengan adanya kewajiban tersebut, nakhoda tidak diperkenankan mulai melakukan pelayaran kalau kapal yang dipimpinya belum diperlengkapi secara baik dan diberi cukup awak kapal untuk menjalankan kapal itu (pasal 343 (2)). Jadi berdasarkan pasal tersebut, nakhoda bertanggung jawab sepenuhnya dalam bidang navigasi (pelayaran).

- c. Kewajiban nakhoda untuk menggunakan pandu laut, dimana saja hal itu diharuskan oleh kebiasaan, kebijaksanaan dan peraturan-peraturan yang berlaku (pasal 344 KUHD).
- d. Pasal 371 a Kitab Undang-undang Hukum Dagang, disimpulkan, nakhoda diharuskan mengawasi semua penumpang, termasuk yang sah sebagai penumpang. Apabila ada penumpang yang dijumpai tidak membayar, dia disuruh membayar. Kalau ternyata orang itu tidak mampu membayar, maka nakhoda dapat mempekerjakan orang tersebut dalam kapal sampai pada pelabuhan pertama orang itu diturunkan.
- e. Nakhoda berkewajiban untuk mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya dan apabila ada barang-barang yang terlarang dibawa, maka nakhoda dapat mensita dan menjualnya (pasal 391 (2)), serta menahan pelanggarnya (pasal 391 (3) Kitab Undang-undang Hukum Dagang).
- f. Selama dalam perjalanan, nakhoda tidak diperkenankan

meninggalkan kapal, apalagi bila kapal dalam keadaan bahaya, kecuali bila meninggalkan kapal itu mutlak bagi nakhoda untuk keselamatan dirinya. Apabila nakhoda meninggalkan kapal, diancam dengan hukuman penjara (pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Pidana).

- g. Nakhoda mempunyai kekuasaan untuk melaksanakan tata tertib terhadap awak kapal. Untuk mempertahankan kekuasaannya itu, nakhoda dapat mengambil tindakan yang sepatutnya diperlukan. Hal ini ditentukan dalam pasal 386 KUHD, yang selanjutnya diatur dalam pasal 386 sampai pasal 390 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- h. Dalam hal adanya ancaman bahaya dalam pelayaran, maka nakhoda diwenangkan untuk melakukan deviasi atau penyimpangan dari jurusan yang sudah ditetapkan demi keselamatan kapal berikut muatannya.

Dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan tersebut di atas, maka jelas bahwa nakhoda sebagai pemimpin kapal mempunyai kedudukan yang istimewa.

Di samping kedudukan nakhoda yang telah disebutkan di atas, nakhoda juga mempunyai kewajiban dalam hal :

- a. Nakhoda bertindak sebagai pembantu pelaksana pemerintah pusat dalam bidang hukum administrasi negara apabila :
- Terjadi kelahiran di atas kapal, nakhoda akan bertindak sebagai pegawai pencatatan sipil.
 - Adanya kematian di atas kapal, nakhoda harus bertindak seperti apabila terjadi kelahiran di atas.

- Terjadi pembuatan surat wasiat di atas kapal yang diminta oleh seseorang, nakhoda akan bertindak sebagai seorang notaris.

b. Nakhoda bertindak sebagai pembantu pelaksanaan pemerintah pusat dalam bidang hukum pidana apabila : anak buah kapal melakukan perbuatan-perbuatan seperti yang terdapat dalam pasal 387 (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang meliputi :

- Meninggalkan kapal tanpa seizin nakhoda;
- Tidak kembali ke atas kapal pada waktunya;
- Menolak pekerjaan dinas;
- Bekerja yang kurang baik;
- Berlaku tidak sopan terhadap nakhoda, awak kapal lain, atau terhadap penumpang;
- Mengganggu ketertiban.

Dalam hal ini, nakhoda berdasarkan pasal 388 (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dapat menjatuhkan hukuman berupa kurungan selama tiga hari atau berupa denda.

c. Nakhoda sebagai wakil dari pengusaha kapal.

Berdasarkan perjanjian kerja laut yang dibuat, maka kedudukan nakhoda sebagai buruh utama, sebagai pemegang tanggung jawab yang tertinggi di atas kapal, dalam menjalankan tugasnya sebagai wakil pengusaha kapal dapat melakukan tindakan seperti :

- Berdasarkan pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dimana nakhoda wajib menyelenggarakan susunan

awak kapal dan semua yang berhubungan dengan muatan dan pembongkaran kapalnya, termasuk di dalamnya pemungutan upah-upah untuk itu, sebegitu jauh pengusaha kapal tidak menyuruh orang lain untuk melakukannya.

- Berdasarkan pasal 360 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, disimpulkan bahwa di tempat dimana saja, juga di luar negeri, bila pengusaha kapal tidak mempunyai perwakilan atau tidak dapat mengambil tindakan-tindakan secara mudah mengenai suatu masalah, maka nakhoda wajib melengkapi segala apa yang diperlukan akan kapalnya serta mengambil tindakan yang perlu berhubungan dengan pemakaian kapal itu sesuai dengan tujuan kapal atau mengambil tindakan yang perlu untuk menyelamatkan kapal.
- Berdasarkan pasal 361 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, disimpulkan bahwa nakhoda terhadap masalah yang terjadi di luar negeri mengenai kapalnya, dapat mewakili pengusaha kapal sebagai penggugat atau tergugat di pengadilan.
- Berdasarkan pasal 362 dan pasal 365 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, dapat disimpulkan bahwa nakhoda dalam hal adanya keharusan yang mendesak atau menghadapi keadaan ketidak adaan keuangan atau kurang cukup uang, maka ia diwenangkan untuk meminjam uang dengan menghipotikkan kapal tersebut atau menjual barang muatan kapalnya.

Dengan melihat berbagai kewenangan dan kewajiban yang dipikul oleh seorang nakhoda, maka sudah selayaknyalah jika nakhoda diberi keistimewaan terhadap buruh yang lainnya.

Walaupun nakhoda itu berfungsi sebagai pemimpin kapal, ia tetap merupakan buruh dan harus mengikuti perintah-perintah serta instruksi-instruksi pengusaha pelayaran. Namun sebagai pemimpin kapal sesuai dengan isi pasal 342 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, maka nakhoda sebagai buruh berhak untuk menolak perintah atau instruksi, yang bertentangan dengan kewajibannya untuk menunaikan tugasnya dengan pantas. Atas penolakan nakhoda ini, bagi perusahaan pelayaran tidaklah dapat dijadikan alasan untuk mengakhiri hubungan kerja. Tetapi kalau nakhoda sebagai buruh tidak mau melaksanakan perintah dari pengusaha pelayaran sebagai majikan tanpa suatu alasan, maka pengusaha pelayaran dimungkinkan dalam setiap waktu untuk mengakhiri hubungan kerja.

Sebagai buruh, maka nakhoda dengan alasan yang mendesak dapat menghentikan/memutuskan hubungan kerja berdasarkan alasan-alasan yang ditentukan dalam pasal 1603 p Kitab Undang-undang Hukum Perdata, juga masih ditambah dengan ketentuan-ketentuan lain, seperti yang disebutkan dalam pasal 419 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yaitu :

- a. Apabila majikan memberikan perintah-perintah yang bertentangan dengan perjanjian kerja di laut atau

bertentangan dengan undang-undang;

- b. Apabila majikan mengharuskan kapalnya berlayar ke suatu pelabuhan dari suatu negara, negara mana terlibat dalam permusuhan/peperangan ataupun pengusaha mengharuskan kapalnya berlayar ke suatu pelabuhan yang diblokir, kecuali apabila hal tersebut tegas-tegas diperjanjikan;
- c. Apabila majikan menyuruh kapalnya berlayar ke pelabuhan musuh;
- d. Apabila majikan menyuruh kapalnya dipergunakan untuk perdagangan budak belian, untuk pembajakan laut dan sebagainya;
- e. Apabila majikan menggunakan kapalnya itu untuk mengangkut barang-barang yang terlarang. Kecuali hal tersebut tegas-tegas dalam perjanjian dan setelah berakhirnya perang;
- f. Apabila jaminan makan yang menjadi haknya diberikan dalam keadaan yang tidak baik;
- g. Apabila kapal dimana ia bekerja kehilangan haknya untuk memakai bendera Indonesia;
- h. Apabila dalam perjanjian kerja laut itu telah ditentukan tentang perjalanan kapal, tapi kemudian majikan menyuruh kapal tersebut berlayar ke tempat tujuan lain yang bertentangan dengan perjanjian kerja semula.

Dengan adanya alasan yang mendesak bagi nakhoda untuk memutuskan hubungan kerja sebagaimana disebutkan di atas, telah membatasi pihak majikan (pengusaha kapal) untuk

tidak memberikan perintah-perintah dan berbuat sewenang-wenang kepada buruhnya (nakhoda).

Selain itu, nakhoda sebagai buruh berhak menerima upah atau gaji. Mengenai upah ini, maka pada pasal 402 Kitab Undang-undang Hukum Dagang disebutkan, bahwa penentuan jumlah upah itu tidak dapat diserahkan kepada salah satu pihak, tapi harus ditetapkan dalam perjanjian kerja itu yang menunjukkan bagaimana upah akan dibayar, dengan ancaman batal. Upah ini haruslah dibayar dalam bentuk uang rupiah.

Nakhoda sebagai buruh, juga berhak untuk mendapatkan fasilitas keselamatan dan kesehatan kerja serta jaminan sosial dan cuti kerja.

Dari beberapa hak dan kewajiban nakhoda yang penulis telah paparkan di atas, terlihat betapa pentingnya kedudukan nakhoda dalam memimpin sebuah kapal.

4.2 Hak dan Kewajiban Anak Buah Kapal

Sebagaimana penulis telah singgung sebelumnya, bahwa yang dimaksud dengan anak buah kapal adalah mereka yang berdasarkan perjanjian kerja laut, telah didaftarkan dalam daftar bahari (monsterrol) yang diberi kedudukan sebagai perwira atau kelasi. Dengan demikian anak buah kapal itu terdiri dari anak buah kapal biasa (kelasi) dan perwira-perwira kapal.

Berdasarkan perjanjian kerja laut yang dibuat

dengan pengusaha kapal, dalam melaksanakan dinas awak kapal, terbitlah hak dan kewajiban bagi anak buah kapal. Hak dan kewajiban anak buah kapal ini merupakan korelasi dari hak dan kewajiban pengusaha kapal dan nakhoda sebagai pemimpin kapal dan wakil pengusaha kapal.

Pada saat mulainya hubungan kerja, anak buah kapal wajib menyediakan diri bagi kepentingan pengusaha kapal untuk ditempatkan sebagai anak buah kapal pada suatu kapal tertentu yang dicantumkan dalam perjanjian kerja laut yang dibuat atau pada kapal mana saja yang dipergunakan oleh pengusaha pelayaran, apabila tidak dicantumkan secara tegas dalam perjanjian kerja laut itu.

Ada kemungkinan pada saat dimulainya hubungan kerja, anak buah kapal yang bersangkutan tidak hadir di kapal. Dalam hal yang demikian itu, pasal 414 Kitab Undang-undang Hukum Dagang memberi wewenang kepada nakhoda untuk minta bantuan kepada alat kekuasaan yang lebih kuat (polisi) terhadap anak buah kapal yang sudah mengikatkan diri untuk bekerja di kapal, tetapi menolak untuk datang di kapal, atau meninggalkan kapal tanpa izin. Dari ketentuan ini, terlihat bahwa anak buah kapal harus selalu hadir di kapal guna dinas awak kapal dan wajib untuk minta izin apabila meninggalkan kapal. Tanpa izin nakhoda, ia tidak dapat meninggalkan kapal (pasal 385 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Selama dinas awak kapal, anak buah kapal wajib

mentaati dengan tertib perintah nakhoda (pasal 384 Kitab Undang-undang Hukum Dagang), dan atas pelanggarannya, nakhoda mempunyai kekuasaan disipliner, berupa :

- a. Denda, jika anak buah kapal meninggalkan kapal tanpa izin, tidak kembali ke kapal pada waktunya, menolak pekerjaan, memenuhi kewajibannya tidak dengan baik, jika bertingkah laku tidak dengan semestinya terhadap, nakhoda dan awak kapal lainnya, mengganggu ketertiban. Denda ini sebesar upah jangka waktu yang berupa uang untuk selama-lamanya sepuluh hari, tetapi denda itu sekali-sekali tidak boleh berjumlah lebih dari sepertiga upah itu untuk seluruh waktu perjalanan.
- b. Hukuman kerangkeng atau belenggu selama satu sampai tiga hari, sebagai pengganti menjatuhkan denda atas pelanggaran tersebut di atas (a).

Pasal 388 ayat (2), memungkinkan dilaksanakannya sanksi denda dan kerangkeng/belenggu secara bersamaan apabila anak buah kapal untuk kedua kalinya melanggar selama satu perjalanan dan hukuman ini harus dicatat dalam register hukuman.

Di samping harus mentaati perintah nakhoda, juga anak buah kapal harus mentaati reglemen-reglemen yang ditetapkan oleh pengusaha kapal dengan syarat: satu eksampilar dari reglemen itu yang ditulis dalam bahasa Indonesia, digantungkan di suatu tempat yang setiap waktu dapat dibaca dan sekedar isinya tidak bertentangan

dengan perjanjian kerja laut yang telah dibuat dengan pengusaha kapal. Hal ini diatur dalam pasal 435 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Anak buah kapal, walaupun ikatan dinasnya telah berakhir pada waktu selesainya perjalanan kapal, jika didinginkan oleh nakhoda, berkewajiban membantu dalam pembuatan surat-surat keterangan kapal (pasal 452 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Dari beberapa penjelasan yang penulis kemukakan, terlihat bahwa anak buah kapal harus selalu berada dalam pengawasan nakhoda sebagai pemimpin kapal.

Di lain hal, sebagaimana telah disinggung sebelumnya, anak buah kapal sebagai buruh berhak untuk mendapatkan upah atau gaji dari pengusaha kapal, sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat. Dalam hal ini, anak buah kapal berwenang untuk melepaskan haknya atas sebahagian dari upahnya yang dibayarkan dengan mata uang, hanya untuk kepentingan :

- a. Bagi isterinya, sebanyak-banyaknya sepertiga dari upahnya.
- b. Bagi anak-anaknya, memelihara orang tua dan anak-anaknya, sebanyak-banyaknya separoh.
- c. Bagi lain-lain anggota keluarga sedarah sampai tingkat keempat, sebanyak-banyaknya sepertiga.
- d. Bagi anggota keluarga semenda sampai tingkat keempat, sebanyak-banyaknya sepertiga.

Dengan pengertian bahwa jumlah seluruhnya yang dilepaskan tidak melebihi dari dua pertiga seluruh upahnya yang dibayar dengan mata uang (pasal 446 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Di samping upah tersebut, anak buah kapal berhak mendapatkan tambahan upah seimbang, apabila upah anak buah kapal ditetapkan menurut perjalanan dan karena kehendak pengusaha kapal diperpanjang, sehingga melewati waktu yang normal (pasal 422 dan 423 Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Bila perpanjangan perjalanan itu disebabkan karena molest (peperangan atau perbuatan memaksa dari pihak ke tiga), oleh penghentian dalam pelabuhan darurat atau sebab lain yang serupa, maka anak buah kapal berhak mendapat tambahan upah yang seimbang. Hal ini diatur dalam pasal 423 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Sejak melakukan dinas awak kapal, maka anak buah kapal berhak atas makanan yang cukup dan tempat tinggal yang pantas (pasal 436 Kitab Undang-undang Hukum Dagang), dan khusus untuk sekedar makanan pokok, makanan tersebut dapat diganti dengan uang makan asal pengusaha kapal membayar lebih dahulu uang ini untuk waktu tidak lebih dari satu bulan (pasal 436 ayat (3) Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Atas pemeliharaan dan penyediaan makanan dan tempat tinggal ini, menjadi tanggung jawab nakhoda (pasal 439 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Anak buah kapal yang dalam dinas awak kapal jatuh

sakit atau tertimpa kecelakaan, terdapat ketentuan :

- a. Dari pasal 416 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat disimpulkan bahwa apabila perjanjian kerja telah berlangsung selama paling sedikit satu tahun atau selama satu setengah tahun terus menerus, maka apabila hubungan kerja itu berakhir lebih dulu, anak buah kapal berhak sepenuhnya atas bagian upahnya yang harus dibayar dengan uang dan berhak atas perawatan dan pengobatan selama dia berada dalam kapal.
- b. Pasal 416-a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, apabila perjanjian kerja telah berlangsung selama paling sedikit satu tahun atau selama satu setengah tahun terus menerus, maka apabila anak buah kapal jatuh sakit atau tertimpah kecelakaan pada saat dia sedang tidak menjalankan dinas awak kapal (di luar kapal), anak buah kapal berhak menerima 80 % dari upah yang ditetapkan dalam uang dan berhak atas perawatan dan pengobatan sampai sembuh, tetapi paling lama 26 minggu.
- c. Pasal 416-b Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, apabila perjanjian kerja kurang dari satu tahun dan tidak selama satu setengah tahun bekerja di bawah pengusaha kapal, anak buah kapal berhak mendapat pemeliharaan yang pada pokoknya sama dengan yang diatur dalam pasal 416 dan 416-b Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dengan catatan hanya menerima upah berlakunya perjanjian.
- d. Pasal 416-d Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan

bahwa pengusaha kapal yang menggunakan kapal-kapal yang berukuran kurang dari 300 M³, dan pengusaha kapal menggunakan kapal paling sedikit berukuran bruto 100 M³ yang diperlengkapi dengan alat penggerak mesin, dalam melaksanakan pasal 416 sampai 416-b, tenggang waktu 26 minggu diperpendek menjadi 18 minggu, sedangkan prosentase 80 % menjadi 50 %.

e. Pasal 416-e Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, mengatur tentang gugurnya hak anak buah kapal atas hak-haknya di atas, yaitu :

- Bilamana anak buah kapal tidak mentaati perintah pengusaha kapal untuk mencari seorang dokter atau dia menghindarkan diri dari pengobatan seorang dokter, atau dia tidak mentaati nasehat dokter yang mengobatinya.
- Dalam hal pengobatan dan perawatan itu tidak harus ditanggung oleh pengusaha kapal, apabila anak buah kapal tidak seketika mengambil kesempatan yang telah diberikan kepadanya, atau dia menghindarkan diri dari perawatan dan pengobatan yang telah dimulainya, atau dia tidak seketika mencari dokter di tempat mana dia berada.

f. Pasal 416-f ayat (2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, anak buah kapal berhak mengajukan gugatan kepada Pengadilan Negeri setempat bilamana perdamaian di luar Hakim tidak dapat tercapai, atas penolakan dan pengurangan sumbangan uang dari pengusaha kapal,

Dari ketentuan tersebut dapat disimpulkan bahwa anak buah kapal berhak untuk mendapatkan upah dan berhak untuk mendapatkan perawatan dan pengobatan apabila dia jatuh sakit atau tertimpah kecelakaan selama dalam dinas awak kapal, baik terjadi di dalam kapal maupun di luar kapal .

Berdasarkan pasal 442 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, anak buah kapal berkewajiban untuk menjalankan pekerjaan yang menjadi kewajibannya. Dalam menjalankan pekerjaan itu anak buah kapal berhak untuk mendapatkan tambahan upah atas pekerjaan yang dilakukan di luar waktu, sebagai yang sudah ditentukan dalam undang-undang dan perjanjian perburuhan laut (perjanjian kerja laut) yang bersangkutan, kecuali bila nakhoda berpendapat bahwa pekerjaan itu perlu demi keselamatan kapal, penumpang dan muatan. Jumlah tambahan itu ditetapkan dalam perjanjian kerja laut dan jika dalam perjanjian itu tidak diatur, maka jumlah tambahan itu ditentukan menurut kebiasaan atau kepatutan (Pasal 442 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

Sebagai buruh, anak buah kapal dengan alasan yang mendesak dapat menghentikan/memutuskan hubungan kerja, berdasarkan alasan-alasan yang ditentukan dalam pasal 1603 p Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dan ditambah dengan alasan-alasan yang ditentukan dalam pasal 419 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Mengenai kesemua alasan tersebut, penulis telah singgung dalam pembahasan Hak dan

kewajiban Nakhoda sebagai buruh, yang pada dasarnya anak buah kapal sebagai buruh, juga memiliki hak tersebut. Di samping itu, anak buah kapal (juga bagi nakhoda), berdasarkan pasal 420 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, telah memperluas pengertian "alasan penting" yang terdapat pada pasal 1603-V Kitab Undang-undang Hukum Perdata dengan: Keadaan nyata yang timbul sesudah mulai melakukan pekerjaan, yang dapat menimbulkan bahaya besar bagi hidupnya si buruh, kecuali kalau perjalanan itu atas perintah penguasa yang berwenang (Presiden RI., Menteri Perhubungan atau Dirjen Perhubungan Laut).¹⁵⁾

Berdasarkan Undang-undang nomor : 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, Undang-undang nomor 12 : tahun 1948 tentang Kesehatan Kerja, dan Undang-undang nomor : 33 tahun 1947 tentang Kecelakaan Kerja yuncto Peraturan Kecelakaan Pelaut 1940, maka anak buah kapal berhak untuk mendapatkan fasilitas keselamatan dan kesehatan kerja, serta jaminan sosial dan cuti kerja.

Khusus untuk cuti kerja bagi anak buah kapal, yang melakukan perjanjian kerja untuk satu perjalanan, tidak ada. Hal ini diatur dalam pasal 415 Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Sedangkan bagi anak buah kapal yang telah menutup perjanjian kerja untuk paling sedikit satu tahun, berhak untuk tiap-tiap tahun, paling sedikit tujuh hari libur atau, terserah kepada pengusaha yang mana akan dipilihnya, dua kali lima hari berturut-turut, dengan tetap menerima upahnya.

4.3 Hak dan Kewajiban Pengusaha Pelayaran

Pengusaha pelayaran (pengusaha kapal) sebagai salah satu pihak dalam perjanjian kerja laut yang dalam hal ini sebagai majikan terhadap buruh laut, juga mempunyai hak dan kewajiban yang terbit dari perjanjian kerja tersebut.

Pengusaha pelayaran sebagai pihak majikan, dibebani tanggung jawab sebagai yang dimaksudkan dalam pasal 321 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang berbunyi :

" Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka yang dalam dinas tetap atau sementara pada kapalnya, di dalam jabatan mereka dalam lingkungan kekuasaan mereka ".

Dari pasal tersebut, dapat dilihat bahwa segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka (buruh laut), mengikat pengusaha kapal selama perbuatan hukum tersebut dalam wewenangnya. Artinya pengusaha kapal harus melakukan/ melaksanakan pekerjaan sebagai akibat adanya perbuatan hukum tersebut.

Selanjutnya pasal 321 ayat (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyatakan :

" Dia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ketiga, oleh sesuatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya atau yang melakukan sesuatu pekerjaan di kapal guna kepentingan kapal atau muatannya, asal perbuatan melanggar hukum tadi dilakukan dalam jabatan mereka atau pada waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka ".

Jadi perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh buruh, yang mengakibatkan kerugian bagi pihak ketiga, juga

menjadi tanggung jawab pengusaha kapal. Artinya pengusaha kapal harus mengganti kerugian kepada pihak ketiga tersebut. Menurut H.M.N Purwosutjipto¹⁶⁾, pengusaha kapal tersebut bertanggung jawab terhadap perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh buruh laut, dengan syarat : perbuatan melanggar hukum itu harus terjadi pada waktu si buruh menjalankan tygasnya dan perbuatan itu menimbulkan kerugian bagi pihak ketiga yang beritikad baik. Jadi harus ada hubungan kausal antara perbuatan melanggar hukum dengan kerugian in konkreto. Dengan kekecualian, perbuatan nakhoda yang dilakukan dengan kesengajaan atau kesalahan berat (pasal 342 ayat (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang).

Sebagaimana penulis telah kemukakan sebelumnya, bahwa berdasarkan pasal 399 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, perjanjian kerja laut harus diadakan secara tertulis antara nakhoda dan perwira kapal dengan pengusaha kapal, dan berdasarkan pasal 400 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal harus dibuat di hadapan syahbandar, maka segala biaya-biaya untuk keperluan perbuatan perjanjian tersebut dipikul oleh pengusaha kapal.

Pengusaha kapal berhak untuk menetapkan suatu peraturan (reglement) untuk dinas awak kapal dan dinas kapal bagi nakhoda, dengan ketentuan apabila anak buah kapal dan nakhoda menyetujuinya dan apabila dipenuhi syarat-syarat tertentu yang disebutkan dalam pasal 428 dan

pasal 435 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Walaupun batas waktu suatu hubungan kerja di laut telah ditetapkan, tapi undang-undang masih pula membuka kemungkinan untuk mengakhiri suatu hubungan kerja di laut sebelum batas waktunya habis. Bagi pengusaha kapal (pengusaha pelayaran) selaku majikan, dengan alasan mendesak dapat memberhentikan buruh laut yang bekerja padanya. Alasan mendesak tersebut, berdasarkan pasal 1603-o Kitab Undang-undang Hukum Perdata adalah sebagai berikut :

- (1). Apabila si buruh pada waktu menutup perjanjian perburuhan dengan pengusaha kapal telah menipu dengan menyajikan keterangan palsu, ijazah palsu, surat-surat dan bukti-bukti palsu;
- (2). Apabila si buruh ternyata amat kurang mempunyai kecakapan dan kesanggupan untuk melakukan tugasnya;
- (3). Apabila si buruh, meskipun sudah diperingatkan, masih saja suka mabuk, madat atau berbuat tingkah laku yang buruk lainnya;
- (4). Apabila si buruh telah melakukan pencurian, penggelapan, penipuan dan perbuatan sejenis lainnya;
- (5). Apabila si buruh menganiaya, menghina atau mengancam si majikan, keluarganya dan teman-teman sepekerjanya;
- (6). Apabila si buruh membujuk si majikan, keluarganya atau teman sekerjanya untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang atau kesusilaan;
- (7). Apabila si buruh meskipun telah diperingatkan, secara

- sembrono merusak milik si majikan atau menerbitkan bahasa yang mengancam milik itu;
- (8). Apabila si buruh dengan sengaja, meskipun telah diperingatkan, menerbitkan bahaya yang mengancam dirinya sendiri atau orang lain;
- (9). Apabila si buruh mengumumkan hal-hal khusus mengenai rumah tangga atau perusahaan si majikan, pada mana dia diharuskan merahasiakan;
- (10). Apabila si buruh berkeras kepala menolak perintah yang diberikan kepadanya oleh si majikan atau atas namanya;
- (11). Apabila si buruh sangat melalaikan kewajiban yang dibebankan kepadanya;
- (12). Apabila si buruh karena sengaja atau sembrono menjadi tak mampu melakukan pekerjaannya.

Alasan-alasan mendesak tersebut, ditambah dengan alasan-alasan yang disebutkan dalam pasal 418 Kitab Undang-undang Hukum dagang, yaitu :

- (13). Apabila si buruh (anak buah kapal) menganiaya nakhoda atau seorang penumpang, menganiaya dengan kasar atau membujuk seorang penumpang untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang atau kesusilaan;
- (14). Bilamana setelah hubungan kerja dimulai, anak buah kapal tidak melaporkan diri di kapal pada waktu yang telah ditentukan oleh pengusaha kapal;

(15). Apabila anak buah kapal, baik untuk sementara maupun untuk waktu selama-lamanya dicabut kewenangannya untuk bekerja di kapal dimana ia telah terikat untuk bekerja padanya;

(16). Apabila anak buah kapal di luar pengetahuan pengusaha kapal atau nakhoda telah membawa barang selundupan ke kapal.

Alasan-alasan tersebut, selain dapat digunakan untuk memutuskan hubungan kerja dengan anak buah kapal, juga dapat dipergunakan sebagai alasan mendesak untuk memutuskan hubungan kerja dengan nakhoda.

Selain hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang telah penulis sebutkan di atas, masih terdapat hak-hak dan kewajiban-kewajiban pengusaha kapal yang lain, yang merupakan korelasi dari hak-hak dan kewajiban-kewajiban nakhoda dan anak buah kapal yang telah penulis paparkan dalam sub bab sebelumnya.

BEBERAPA ANALISA BERKENAAN DENGAN PERJANJIAN KERJA LAUT
PADA USAHA KAPAL PELAYARAN RAKYAT

Tentang perjanjian kerja laut, telah ditentukan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang buku II, titel 4 bagian pertama. Dimana pengertian perjanjian kerja laut terdapat dalam pasal 395, yaitu :

" Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang 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, sebagai nakhoda atau anak kapal ".

Dari rumusan tersebut, dapat ditarik unsur-unsur perjanjian kerja laut, sebagai berikut :

1. Perjanjian antara seorang pengusaha kapal dengan seorang buruh laut;
2. Buruh laut mendapat upah atas penunaian kerja yang telah disanggupi;
3. Sebagai nakhoda atau anak kapal.

Apabila dilihat dari unsur pertama dari perjanjian kerja laut yang penulis kemukakan di atas, maka jelas bahwa perjanjian kerja laut tidak dikenal dalam usaha pelayaran rakyat. Dimana pelayaran rakyat tidak mengenal adanya istilah "majikan" dan "buruh" dalam pengelolaannya. Pengusaha kapal (pemilik) dan anak kapal dipandang sebagai pemilik dari kapal pelayaran rakyat tersebut, sehingga tidak mengenal istilah majikan" dan "buruh". Menurut Abran

Makiran, Kasubsi Kesyahbandaran Pelabuhan Sunda Kelapa/Kalibaru-Jakarta, bahwa :

" Dalam pelayaran rakyat tidak mengenal istilah majikan dan buruh sebagai akibat dari asal mula keberadaan pelayaran rakyat sebagai usaha keluarga, dimana para ABK (sawi) adalah keluarga pemilik kapal itu sendiri ".

Dengan tidak dikenalnya istilah "majikan" dan "buruh" dalam hubungan kerja antara pemilik kapal (pengusaha kapal) dengan awak kapal dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat, menurut Saifuddin, BA :

" Para ABK (sawi) merasa sebagai pemilik kapal, sehingga mereka akan merasa bertanggung jawab atas keselamatan dan keberhasilan pengoperasian kapal ".

Jadi jelaslah, kata "pemilik" yang disandang oleh awak kapal di sini adalah "pemilik" dalam arti sempit. Bukan "pemilik" dalam artian hukum yang dapat secara bebas melakukan perbuatan hukum atas obyek hak miliknya. Awak kapal dipandang sebagai pemilik hanya terbatas pada usaha-usaha dalam rangka keberhasilan pengoperasian kapal saja.

Menurut penulis, dengan dipandangnya awak kapal sebagai pemilik kapal bersama-sama dengan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal itu sendiri, ini berarti bahwa dalam pengelolaan kapal pelayaran rakyat ini bangsa Indonesia telah lama menerapkan "Hubungan Industrial Pancasila". Dimana pengertian Hubungan Industrial Pancasila, menurut H.M. Laica Marzuki, Anshori Ilyas dan Muh. Nur Salam

yaitu :

" Hubungan Industrial Pancasila adalah suatu sistem

hubungan yang terbentuk antara para pelaku dalam proses produksi barang dan jasa (pekerja, pengusaha dan pemerintah) yang didasarkan atas nilai-nilai yang merupakan manifestasi dari keseluruhan sila-sila dari Pancasila dan UUD 1945, yang tumbuh dan berkembang di atas kepribadian bangsa dan kebudayaan nasional di Indonesia".

Lebih lanjut ditekankan bahwa pelaksanaan Hubungan Industrial Pancasila berlandaskan kepada dua azas kerja yang sangat penting, yaitu :

1. Azas kekeluargaan dan gotong royong;
2. Azas musyawarah dan mufakat.

Unsur kedua dari perjanjian kerja laut adalah buruh mendapat upah atas penunaian kerja yang telah disanggupinya. Dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat, awak kapal dan pemilik kapal (pengusaha kapal) mendapat bagian hasil sewa kapal yang diperoleh dari hasil pengoperasian kapal. Jadi bukan sistem upah/gaji sebagaimana dikenal dalam hubungan kerja pada umumnya. Besar-kecilnya hasil sewa kapal yang akan diterima tergantung dari besarnya sewa pengangkutan barang dan besarnya ongkos-ongkos/biaya pengoperasian kapal. Makin besar sewa pengangkutan barang dan makin kecil onkos-ongkos pengoperasian, maka makin besar pulalah pembagian sewa yang akan diterima. Sebaliknya makin kecil sewa pengangkutan barang dan makin besar ongkos-ongkos pengoperasian kapal, maka akan kecil (sedikit) pulalah bagian sewa yang akan diterima.

Menurut Baharuddin Lopa¹⁹⁾, bentuk-bentuk pembagian

hasil sewa kapal yang dilaksanakan sejak dahulu dapat digolongkan ke dalam tujuh sistem pembagian, yaitu :

1. Dibagi dua, yaitu baik pemilik perahu (kapal) maupun awak kapal masing-masing mendapat satu bagian;
2. Dibagi tiga, yaitu pemilik perahu (kapal) memperoleh satu bagian dan awak kapal memperoleh dua bagian;
3. Dibagi tiga, yaitu pemilik perahu (kapal) memperoleh dua bagian dan awak kapal satu bagian;
4. Pemilik perahu (kapal) mendapat $\frac{3}{4}$ bagian dan awak kapal memperoleh $\frac{1}{4}$ bagian;
5. Dibagi lima, yaitu pemilik perahu (kapal) mendapat $\frac{2}{5}$ bagian dan awak kapal $\frac{3}{5}$ bagian, dan ada juga pemilik kapal mendapat $\frac{1}{5}$ bagian dan awak kapal $\frac{4}{5}$ bagian;
6. Pembagian berdasarkan jumlah awak kapal, dimana pemilik kapal tetap mendapat $3 \frac{1}{2}$ bagian sedangkan awak kapal memperoleh menurut jumlah awak kapal;
7. Dibagi tiga, yaitu masing-masing: pemilik perahu (kapal), pemilik motor, dan awak kapal memperoleh satu bagian.

Lebih lanjut menurut beliau, meskipun sistem pembagian tersebut satu dengan yang lainnya berbeda, namun belumlah terjadi perbedaan yang prinsipil, semuanya sama dengan asas yang terdapat dalam pasal 7 Kitab Hukum Pelayaran dan Perniagaan Amanna Gappa, yaitu dalam membagi hasil sewa perahu/kapal maupun hasil perniagaan, semuanya masih tetap memakai asas bagi hasil.

Berdasarkan penelitian penulis di Pelabuhan Sunda Kelapa dan Kali Baru - Jakarta, bentuk pembagian hasil yang terakhirlah yang sekarang ini umum dilaksanakan yaitu dibagi tiga antara pemilik kapal, pemilik mesin (motor) dan awak kapal. Umumnya pemilik kapal juga sebagai pemilik mesin (motor) sehingga pemilik kapal memperoleh dua bagian. Untuk lebih jelasnya, maka cara menghitung bagi hasil yang dibagi tiga oleh masing-masing : pemilik kapal, pemilik motor dan awak kapal, dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$\frac{\text{Jumlah sewa (dikurangi) ongkos bersama}}{\text{t i g a}} = \text{pembagian sewa}$$

catatan

- Jumlah sewa adalah jumlah keseluruhan sewa pengangkutan barang yang dibayar oleh pengirim barang.
- Ongkos bersama terdiri dari: biaya tambat, biaya administrasi pelabuhan, biaya minyak untuk mesin, dan lain-lain.
- Dibagi tiga antara pemilik kapal, pemilik motor, awak kapal.

Dari pembagian yang diperoleh di atas, sewa yang diterima tiap awak kapal adalah :

$$\frac{\text{Pembagian awak kapal (dikurangi) ongkos awak kapal}}{\text{jumlah awak kapal}} = 1 \text{ orang}$$

- catatan
- Ongkos awak kapal: biaya beras, lauk pauk, air minum

dan lain-lain pengeluaran untuk keperluan awak kapal.
 - Jumlah awak kapal termasuk didalamnya nakhoda.

Dari sistem pembagian hasil sewa kapal, ini, telah memberikan ciri khusus bagi pelayaran rakyat, yang membedakannya dengan sistem hubungan kerja perburuhan pada umumnya, dimana pengusaha kapal, nakhoda, dan ABK sebagai "partner usaha" dalam pengelolaan kapal pelayaran rakyat.

Sebagai unsur ketiga dari perjanjian kerja laut, yaitu menempatkan seseorang sebagai nakhoda atau anak kapal. Dalam pelayaran rakyat, penempatan seseorang sebagai nakhoda ditunjuk/diangkat langsung oleh pemilik kapal yang biasanya adalah keluarga dari pemilik kapal itu sendiri yang telah mempunyai pengalaman berlayar, berwibawa dan mampu memimpin anak buah kapal. Sedangkan pengangkatan awak kapal lainnya (kecuali juru motor) ditunjuk/diangkat langsung oleh nakhoda tanpa perlu mendapat persetujuan pemilik kapal.

Khusus juru motor, harus mendapat persetujuan pemilik kapal sebelum diangkat menjadi awak kapal. Keharusan adanya persetujuan pemilik kapal ini, menurut

20)

H. Tuan Jenö :

"Keharusan untuk mendapat persetujuan ini disebabkan karena juru motor adalah penanggung jawab secara praktis akan tetap berfungsinya motor kapal dan karenanya mendapat persen tertentu dari hasil bagian sewa dari mesin".

Untuk lebih jelasnya, dalam pengangkatan seseorang untuk bekerja di atas kapal pelayaran rakyat, dikenal beberapa jabatan yaitu:

1. Nakhoda adalah pemimpin kapal.
2. Kerani adalah sekretaris di atas kapal yang bertugas mencatat segala kegiatan-kegiatan/kejadian-kejadian yang berhubungan dengan pengoperasian kapal.
3. KKM (Kepala Kamar Mesin) dan Oliman adalah penjaga mesin (motor), baik waktu berlayar maupun berlabuh.
4. Steriman / Mualim bertugas mengatur haluan serta meneropong tanda-tanda bahaya di laut.
5. Operator SSB sebagai kontrol radio.
6. ABK biasa sebagai pembantu umum.

Namun demikian, tugas masing-masing tersebut tidaklah terlalu mengikat akan tetapi mereka masing-masing dapat saling membantu demi kelancaran operasional kapal.

Nakhoda yang akan memimpin kapal, disyaratkan memiliki Surat Kecakapan Mualim atau apabila belum memiliki, maka nakhoda tersebut diwajibkan mengikuti pendidikan mualim yang dilaksanakan oleh syahbandar/ Administrator Pelabuhan bekerja sama dengan DPC PELRA dimana kantor perusahaan pelayaran tersebut berdomisili. Demikian juga juru motor harus memiliki Surat Kecakapan Juru Motor. Ketentuan ini berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor :PY. 68/1/5-86 tentang Surat Kecakapan Mualim/Juru Motor Pelayaran Rakyat.

Bagi nakhoda dan kerani, selain mendapat pembagian sewa sebagai anak buah kapal, juga mendapat persen tertentu berdasarkan kesepakatan sebelumnya dari pemilik kapal. Sedangkan bagi Steriman/Mualim dan Operator SSB mendapat

penambahan/bonus dari nakhoda, namun tidak menutup kemungkinan bagi steriman dan operator SSB juga mendapat bonus dari pemilik kapal.

Dari uraian di atas, jelaslah bahwa perjanjian kerja laut tidak dikenal dalam usaha kapal pelayaran rakyat.

Sebagaimana penulis telah nyatakan di atas bahwa nakhoda dalam rangka pengawakan kapal, dapat secara langsung mengangkat seseorang menjadi anak buah kapal tanpa terlebih dahulu meminta persetujuan dari pemilik kapal, kewenangan ini berdasarkan pasal 395 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, hanya dimiliki oleh pemilik kapal yaitu dengan perjanjian kerja laut yang dibuat antara mereka. Dari kenyataan ini terlihat bahwa kewenangan seorang nakhoda kapal pelayaran rakyat lebih luas dibandingkan dengan wewenang nakhoda yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Luasnya kewenangan nakhoda kapal pelayaran rakyat juga nampak bahwa nakhoda-lah yang mengadakan perjanjian pengangkutan barang dengan pengiriman dalam konosemen, sedangkan perusahaan pelayaran hanya mengetahui saja. (lihat lampiran 5 - contoh konosemen yang dipergunakan dalam pelayaran rakyat).

Selain itu, dengan dipandanginya nakhoda kapal pelayaran rakyat sebagai "pemilik kapal", diberikan kewenangan kepadanya untuk :

- Menyelenggarakan susunan awak kapal dan semua yang berhubungan dengan muatan dan pembongkaran kapalnya, termasuk di dalamnya pemungutan upah-upah untuk itu, sebegitu jauh pengusaha kapal tidak menyuruh orang lain untuk melakukannya. Kenyataan ini sesuai dengan kedudukan nakhoda sebagai wakil dari pengusaha kapal yang diatur dalam pasal 359 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- Melengkapi segala apa yang diperlukan akan kapalnya serta mengambil tindakan yang perlu berhubungan dengan pemakaian kapal itu sesuai dengan tujuan kapal atau mengambil tindakan yang perlu untuk menyelamatkan kapal, di tempat dimana saja, juga di luar negeri. Kewenangan ini sesuai dengan pasal 360 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- Bertindak sebagai penggugat atau tergugat di pengadilan terhadap masalah yang terjadi mengenai kapalnya. (sesuai dengan pasal 361 Kitab Undang-undang Hukum Dagang).
- Meminjam uang dengan menghipotikkan kapal atau menjual barang muatan dan kapalnya, dalam hal adanya keharusan yang mendesak atau menghadapi keadaan ketidak adaan keuangan atau kurang cukup uang. Kewenangan ini sesuai dengan pasal 362 dan pasal 365 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- Mengambil uang sewa pengangkutan barang pada pengirim

selama tidak melebihi jumlah sewa pengangkutan barang yang telah diperjanjikan. Kewenangan ini merupakan konsekuensi diberinya kewenangan nakhoda untuk bertindak sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan barang, yang mana kewenangan ini tidak dikenal dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Sebagaimana H.M.N Purwosutjipto telah menekankan pentingnya pencantuman nama-nama awak kapal dalam monsterrol/sijil awak kapal (telah diuraikan dalam bab II), dalam rangka memenuhi syarat laik laut dalam pengawakan kapal, pada pelayaran rakyat juga dikenal adanya daftar awak kapal sebagaimana yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Adanya daftar awak kapal (monsterrol) pada pelayaran rakyat ini dimaksudkan untuk memenuhi syarat laik laut, bukan berarti telah diadakan perjanjian kerja laut.

Menurut penulis, dengan dikenalnya monsterrol/sijil awak kapal ini, sebaiknya tidak hanya diadakan untuk memenuhi syarat laik laut dalam pengawakan kapal akan tetapi ditingkatkan keberadaanya menjadi bukti formal dalam mengikat awak kapal untuk bekerja di atas kapal. Dengan demikian daftar awak kapal ini dibuat dalam bentuk khusus yang berbeda dengan bentuk lazimnya diperuntukkan untuk kapal niaga dan ditandatangani oleh atau atas nama nakhoda dan pegawai pendaftar, serta anak kapal yang bersangkutan. Hal ini untuk mencegah adanya anak kapal yang

melarikan diri atau tidak datang ke kapal setelah menyatakan diri bersedia ikut sebagai anak kapal pada kapal tersebut. Hasil pengamatan penulis di Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta, Menunjukkan bahwa sekarang ini anak buah kapal tidak semuanya adalah keluarga pemilik kapal. Dengan keadaan ini menyebabkan kurangnya rasa memiliki kapal dan sewaktu-waktu dapat melarikan diri.

Dengan ditingkatkannya fungsi daftar anak kapal pelayaran rakyat juga sebagai bukti formal keterikatan anak kapal untuk bekerja di atas kapal ini, memberikan kepastian hukum dan dengan demikian nakhoda dapat minta bantuan kepada alat kekuasaan negara (polisi) terhadap anak kapal yang sudah mengikatkan diri untuk bekerja di kapal tetapi menolak untuk datang di kapal atau meninggalkan kapal tanpa izin, sebagaimana diatur dalam pasal 414 Kitab Undang-undang
21)
Hukum Dagang.

Pasal 321 Kitab Undang Hukum Dagang menyatakan

bahwa :

" Pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka yang dalam dinas tetap atau sementara pada kapalnya, di dalam jabatan mereka, dalam lingkungan kekuasaan mereka.

Pengusaha kapal bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan oleh pihak ketiga, oleh sesuatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya....".

Dari pasal 321 tersebut menunjukkan bahwa pengusaha kapal terikat oleh perbuatan hukum dan bertanggung jawab

atas kerugian yang diterbitkan oleh mereka yang dalam dinas tetap atau sementara pada kapalnya, di dalam jabatan mereka dan dalam lingkungan kekuasaan mereka. Apabila kita kaitkan dengan hubungan kerja pada kapal pelayaran rakyat, dimana pemilik kapal dan awak kapal dipandang sebagai kesatuan pemilik kapal, maka segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh mereka dalam jabatan mereka dan dalam lingkungan kekuasaan mereka, mengikat mereka (pemilik kapal dan awak kapal) secara bersama-sama. Demikian juga segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ketiga, mereka secara bersama-sama (pemilik kapal dan awak kapal) bertanggung jawab atas kerugian yang timbul itu, dengan batasan segala perbuatan hukum dan kerugian yang terbit pada pihak ketiga itu berada dalam lingkungan kekuasaan mereka dan bukan merupakan kesalahan/kelalaian berat.

Sebagaimana diatur dalam pasal 452-g Kitab Undang-undang Hukum Dagang, yang mewajibkan pengusaha kapal untuk memberikan ganti rugi/tunjangan kepada awak kapal yang memberikan ganti rugi/tunjangan kepada awak kapal yang kapalnya mendapat musibah, maka dalam pengoperasiaan kapal pelayaran rakyat, ganti rugi/tunjangan ini dikenal dengan "bantuan kesra" yang dibayar langsung Oleh DPC PELRA sebagai organisasi persatuan pengusaha pelayaran rakyat di Indonesia, yang anggotanya terdiri dari pengusaha pelayaran, pemilik kapal dan awak kapal pelayaran rakyat.

Atas pelimpahan pemenuhan kewajiban ini, telah

diwajibkan pada perusahaan pelayaran rakyat membayar iuran bantuan kesra sebesar Rp. 400,- (Empat Ratus Rupiah) untuk tiap anak buah kapal yang berlayar di kapalnya. Pelaut yang kapalnya mendapat kecelakaan akan mendapat bantuan kesra sebagai berikut :

I. Anak buah kapal dalam keadaan selamat :

1. Kapal /perahu dapat diselamatkan, diberi bantuan sebesar Rp. 15.000,-/orang;
2. Kapal/perahu tidak dapat diselamatkan, diberi santunan sebesar Rp. 25.000,-/orang.

II. Anak buah kapal meninggal dunia, ahli waris diberi santunan sebesar Rp. 250.000,-.

Dengan adanya pelimpahan pemenuhan kewajiban kepada organisasi PELRA ini, menurut penulis, akan meringankan beban pengusaha kapal (pemilik kapal) apabila terjadi bencana atas kapalnya karena dengan pelimpahan pemenuhan kewajiban ini, pengusaha kapal tidak menderita kerugian dua kali, yaitu kerugian atas kapal yang terkena musibah dan kerugian untuk membayar santunan tersebut. Selain itu organisasi PELRA telah membantu awak kapal dalam pemenuhan haknya (lihat lampiran 6 - contoh kupon bantuan kesejahteraan PELRA).

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Atas dasar uraian-uraian yang telah dikemukakan pada bab-bab terdahulu, maka pada bab penutup ini penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Perjanjian kerja laut merupakan bentuk perjanjian kerja yang mempunyai kekhususan tersendiri yang berbeda dengan perjanjian kerja pada umumnya, oleh karena pada perjanjian kerja laut, terbentuknya hubungan kerja antara seorang pengusaha kapal (majikan) telah ditentukan dalam perjanjian kerja tersebut, apakah buruh laut tersebut bertindak sebagai nakhoda atau sebagai anak buah kapal. Dengan pengertian tersebut, maka keberadaan perjanjian kerja laut tidak dikenal dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat.
2. Kapal pelayaran rakyat adalah alat angkutan laut berupa kapal layar dan atau kapal layar motor yang dipergunakan khusus untuk mengangkut barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia, yang dalam pengoperasiannya tidak mengenal istilah buruh dan majikan, akan tetapi pemilik kapal dan awak kapal dipandang sebagai kesatuan pemilik dari kapal/perahu tersebut yang akibatnya tidak mengenal sistem upah.
3. Dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat, pemilik

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Atas dasar uraian-uraian yang telah dikemukakan pada bab-bab terdahulu, maka pada bab penutup ini penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Perjanjian kerja laut merupakan bentuk perjanjian kerja yang mempunyai kekhususan tersendiri yang berbeda dengan perjanjian kerja pada umumnya, oleh karena pada perjanjian kerja laut, terbentuknya hubungan kerja antara seorang pengusaha kapal (majikan) telah ditentukan dalam perjanjian kerja tersebut, apakah buruh laut tersebut bertindak sebagai nakhoda atau sebagai anak buah kapal. Dengan pengertian tersebut, maka keberadaan perjanjian kerja laut tidak dikenal dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat.
2. Kapal pelayaran rakyat adalah alat angkutan laut berupa kapal layar dan atau kapal layar motor yang dipergunakan khusus untuk mengangkut barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia, yang dalam pengoperasiannya tidak mengenal istilah buruh dan majikan, akan tetapi pemilik kapal dan awak kapal dipandang sebagai kesatuan pemilik dari kapal/perahu tersebut yang akibatnya tidak mengenal sistem upah.
3. Dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat, pemilik

kapal dan awak kapal mendapat bagian dari hasil sewa kapal yang besar-kecilnya pembagian sewa yang diterima tergantung dari besarnya sewa pengangkutan barang atau hewan dan besarnya ongkos-ongkos/biaya pengoperasian kapal, yang lebih dikenal dengan istilah "bagi hasil sewa kapal".

4. Awal hubungan kerja seseorang pada kapal pelayaran rakyat ialah pada saat orang tersebut diangkat/disetujui oleh nakhoda dan atau pemilik kapal dan nama-nama mereka telah didaftarkan dalam daftar awak kapal (monsterrol).
5. Pembagian tugas awak kapal pelayaran rakyat telah ada, akan tetapi pembagian tugas tersebut tidak kaku sehingga mencerminkan sifat gotong royong dan kekeluargaan yang merupakan manifestasi dari hubungan industrial Pancasila yang telah lama diterapkan pada pengoperasian kapal pelayaran rakyat.
6. Dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat, wewenang nakhoda lebih luas dibandingkan dengan apa yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, sebagai konsekuensi dipandanginya nakhoda kapal pelayaran rakyat sebagai pemilik kapal.

6.2 Saran - saran

Setelah penulis mengadakan penelitian lapangan (field research) dan membahasnya dalam bab-bab terdahulu, maka penulis menyarankan :

1. Untuk memberikan kepastian hukum bagi para pihak yang terlibat dalam pengoperasian kapal pelayaran rakyat, maka daftar awak kapal yang telah ada hendaknya bukan hanya dalam rangka pemenuhan syarat laik laut dalam pengawakan kapal, akan tetapi ditingkatkan fungsinya sebagai ikatan formal bagi para pihak dengan membuatnya dalam bentuk khusus yang selain ditandatangani oleh atau atas nama nakhoda dan pejabat pendaftar, juga ditandatangani oleh awak kapal yang terdaftar dalam monsterrol tersebut.
2. Dalam perhitungan sewa kapal, hendaknya dilakukan secara terbuka dan terperinci di hadapan awak kapal atau beberapa orang awak kapal yang mewakilinya.
3. Sehubungan adanya kewajiban nakhoda untuk bertindak sebagai pembantu pelaksana pemerintah pusat dalam bidang hukum administrasi negara dalam hal terjadi kelahiran di atas kapal, terjadi kematian, dan pembuatan surat wasiat di atas kapal, maka dipandang perlu untuk membekali nakhoda dengan keterampilan pembuatan surat-surat (akte) yang berhubungan dengan kejadian tersebut. Untuk itu perlu kiranya teknis pembuatan akte tersebut dimasukkan dalam kurikulum mata pelajaran yang diajarkan pada saat mengikuti pendidikan muallim.
4. Untuk lebih menambah pengetahuan akan hak serta kewajibannya, maka dipandang perlu untuk memberikan pendidikan kilat (penataran) bagi anak buah kapal lainnya.

- 1). Wiwoho Soedjono , Hukum Perjanjian Kerja, Bina Aksara, Jakarta, 1983, halaman 9.
 - 2). Iman Seopomo , Pengantar Hukum Perburuhan, Djambatan, Jakarta, 1983, halaman 53.
 - 3). I b i d , halaman 37.
 - 4). H.M.N. Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5, cetakan ke-2, Djambatan, Jakarta, 1985, halaman 86.
 - 5). I b i d , halaman 132.
 - 6). Wiwoho Soedjono , Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut, Bina Aksara, Jakarta, 1982, halaman 41-42.
 - 7). I b i d
 - 8). H.M.N. Purwosutjipto, Op cit, halaman 139.
 - 9). Subekti , Hukum Perjanjian, PT. Intermasa, Jakarta, 1985, halaman 16.
 - 10). Baharuddin Lopa , Hukum Laut Pelayaran dan Perniagaan, Alumni, Bandung, 1982, halaman 17.
 - 11). I b i d , halaman 36 - 52
 - 12). I b i d
 - 13). Satjipto Raharjo , Ilmu Hukum, Alumni, Bandung, 1982, halaman, 94.
 - 14). H.M.N. Purwosutjipto, Op cit, halaman 153 - 155.
 , halaman 165 - 166.
- I b i d

- 16). I b i d , halaman 88 - 89.
- 17). Wawancara dengan Kepala Sekretariat Dewan Pimpinan Pusat PELRA pada tanggal 7 Agustus di Jakarta (1990).
- 18). H.M. Laica Marzuki (et al), Pokok-pokok Hukum Perburuhan, makalah yang disajikan pada penataran penyuluhan hukum aparat pemerintahan desa se- Sul-Sel, Unit bantuan hukum LPPM - Unhas, halaman 126 - 128.
- 19). Baharuddin Lopa , Op cit, halaman 179 - 185.
- 20). Wawancara yang dilakukan pada tanggal 15 Juli 1990, selaku yang pernah menggeluti/memiliki kapal pelayaran rakyat selama 30 tahun , di Ujung Pandang.
- 21). Sebagai bukti mengikatkan diri, seseorang yang hendak berlayar diberi uang panjar atau uang bekal.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

1. Lopa, Baharuddin , 1982, Hukum Laut Pelayaran dan Perniagaan, Alumni, Bandung.
2. Marzuki, H.M. Laica , makalah: Pokok-pokok Hukum Perburuhan, Unit Bantuan Hukum LPPM - Unhas.
3. Prodjodikoro, Wirjono , 1970, Hukum Laut Bagi Indonesia, Sumur, Bandung.
4. Purwosutjipto, H.M.N. , Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5. Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat, Djambatan, Jakarta, 1983.
5. Raharjo, Satjipto , 1982, Ilmu Hukum, Alumni, Bandung.
6. Soedjono, Wiwoho , 1982, Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut, Bina Aksara, Jakarta.
7. Soedjono, Wiwoho , 1983, Hukum Perjanjian Kerja, Bina Aksara, Jakarta.
8. Soedjono, Wiwoho , 1987, Hukum Perjanjian Kerja Laut, Bina Aksara, Jakarta.
9. Soepomo, Iman , 1985, Pengantar Hukum Perburuhan, Djambatan, Jakarta.
10. Soepomo, Iman , 1985, Hukum Perburuhan, Undang-undang dan Peraturan-peraturan, Djambatan, Jakarta.

11. Subekti, R

, 1985, Aneka Perjanjian, cetakan ketujuh, Alumni, Bandung.

12. Subekti, R

, 1985, Hukum Perjanjian, cetakan ke-10, PT. Intermasa, Jakarta.

Tambahan Bacaan :

- Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Undang-undang Kepailitan.
- Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- Kitab Undang-undang Hukum Perburuhan.
- Ketetapan-ketetapan Hasil Sidang Umum MPR. RI. Maret 1988.
- Peraturan Pemerintah, dan lain-lain.
- Dewan Pimpinan Pusat Pelra, Petunjuk Pelaksanaan Pendidikan Mualim, Juru Motor, dan Operator Radio Pelayaran Rakyat, Jakarta, Diktat.

11. Subekti, R

, 1985, Aneka Perjanjian, cetakan ketujuh, Alumni, Bandung.

12. Subekti, R

, 1985, Hukum Perjanjian, cetakan ke-10, PT. Intermasa, Jakarta.

Tambahan Bacaan :

- Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Undang-undang Kepailitan.
- Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- Kitab Undang-undang Hukum Perburuhan.
- Ketetapan-ketetapan Hasil Sidang Umum MPR. RI. Maret 1988.
- Peraturan Pemerintah, dan lain-lain.
- Dewan Pimpinan Pusat Pelra, Petunjuk Pelaksanaan Pendidikan Muallim, Juru Motor, dan Operator Radio Pelayaran Rakyat, Jakarta, Diktat.

SURAT KETERANGAN

No. : UM.0014/12/19/IX-PTB/1/90 .

Yang bertanda tangan dibawah ini Administrator Pelabuhan Sunda Kelapa, dengan ini menerangkan bahwa Mahasiswa :

N a m a : ALI SINAPANG
No. Induk : 86 02 067
P r o g r a m : Strata I (S. 1)
Universitas : Hasanuddin - Ujung Pandang
Fakultas/Jurusan : Hukum/Hukum Keperdataan
A l a m a t : Jln. Tupai Nomor 61 Ujung Pandang,

telah mengadakan penelitian di Kantor Administrator Pelabuhan Sunda Kelapa mulai tgl. 1 s/d 6 Agustus 1990 guna penyusunan Skripsi dengan judul :

"TINJAUAN TENTANG PERJANJIAN KERJA LAUT DALAM MENJAMIN HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK PADA USAHA KAPAL PELAYARAN RAKYAT "

Demikian Surat Keterangan ini untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Sunda Kelapa, 7 Agustus 1990.

A.n. ADMINISTRATOR PELABUHAN SUNDA KELAPA
KEPALA URUSAN TATA USAHA
u.b.
KEPALA UNIT TATA USAHA/RUMAH TANGGA,



MARTUA GULTOM
IP.120043279.



DEWAN PIMPINAN PUSAT
 PERSATUAN PENGUSAHA PELAYARAN RAKYAT INDONESIA
(DPP. PELRA)
 JALAN RAYA PINISI NO. 6 P.O. BOX 59 JKUPL JAKARTA 14001 TELP. 872144
 PELABUHAN SUNDA KELAPA - JAKARTA

Surat Keterangan

No : A-1/ 167 / 1990

Yang bertanda tangan dibawah ini Kepala Sekretariat DPP PELRA menerangkan bahwa :

N a m a : Ali Sinapang
 No. Induk : 8602067
 Program : Strata I (S I)
 Universitas : Hasanuddin
 Jurusan : Hukum Perdata
 Alamat : Jl. Tupai No. 61 Ujung Pandang

telah mengadakan wawancara dengan kami tentang masalah dan perkembangan Pelra guna menyusun Skripsi dengan judul :

" Tinjauan tentang perjanjian kerja laut dalam menjamin hak dan kewajiban para pihak pada usaha Kapal Pelayaran Rakyat ".

Jakarta, 7 Agustus 1990

DEWAN PIMPINAN PUSAT PELRA

Kepala Sekretariat



(S. Saifuddin, BA)

PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT
P. T. TANJUNG RAHMAT MULIA

79

Jln. Ir. Jayusman No. 10 - Telp. 672603
Pelabuhan Sunda Kelapa
JAKARTA UTARA

nomor :
inspirasi :
tanggal :

Jakarta, ...1. Agustus.....19 ..90.....

SURAT KETERANGAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, direktur Perusahaan Pelayaran Rakyat PT. TANJUNG RAHMAT MULIA, Pusat-Jakarta, dengan ini menerangkan bahwa mahasiswa :

Nama : ALI SINAPANG
No.Induk : 86 02 067
Program : Strata I (S.1)
Universitas : Hasanuddin - Ujung Pandang
Fak./ jurusan : Hukum/ H. Keperdataan
Alamat : Jl. Tupai no.61 Ujung Pandang .

telah mengadakan penelitian di kantor kami, PT. TANJUNG RAHMAT MULIA Pusat-Jakarta, guna penyusunan skripsi dengan judul :
"TINJAUAN TENTANG PERJANJIAN KERJA LAUT DALAM MENJAMIN HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK PADA USAHA KAPAL PELAYARAN RAKYAT".

PELAYARAN RAKYAT
PT. TANJUNG RAHMAT MULIA,

PERUSAHAAN
PELAYARAN RAKYAT
P.T. Tanjung Rahmat Mulia
PUSAT
JAKARTA
M A R A U D N G
Wakil Direktur

PERJANJIAN KERJA LAUT

UNTUK SYAHBANDAR
UNTUK PIHAK I
UNTUK PIHAK II
UNTUK KAPAL

antara
 Perusahaan Pelayaran
 dengan seorang warganegara Indonesia,

Pada hari ini tanggal telah datang kepada saya,
 Syahbandar di bertempat tinggal di jabatan
 yang menyatakan dalam hal ini
 bertindak untuk dan atas nama Perusahaan Pelayaran berkedudukan di
 selanjutnya disebut Pihak I dan seorang bernama
 nama kecil umur tahun, dilahirkan tanggal
 di selanjutnya disebut Pihak II, menerangkan telah semufakat mengadakan
 perjanjian kerja laut sebagai berikut :

Pasal 1.

Pihak I memberikan pekerjaan kepada Pihak II dan Pihak II menerima pekerjaan itu selama waktu yang tersebut dalam pasal 3 dan berakhir setelah kembalinya kapal di pelabuhan Indonesia, dimana ada Syahbandar. Jika masa perjanjian ini berakhir pada waktu kapal belum kembali di pelabuhan Indonesia, maka perjanjian ini diperpanjang sampai saat tibanya kembali kapal di pelabuhan Indonesia.

Pasal 2.

- a. Pihak II mengadakan ikatan dinas dengan Pihak I untuk bekerja pada kapal-kapal yang ditunjuk oleh Pihak I termasuk kapal-kapal yang dipergunakan oleh Pihak I untuk berlayar dilaut dengan pangkat permulaan sebagai mulai tanggal dan Pihak II bersedia dipekerjakan pada bahagian administrasi dan atau tehnik didarat bilamana dikehendaki oleh Pihak I.
- b. Pihak II harus dapat melalui masa percobaan paling lama tiga bulan terhitung semenjak tanggal dan selama masa percobaan, Pihak II maupun Pihak I boleh mengakhiri perjanjian kerja ini dimana Pihak II diterima dan Pihak II dalam hal ini tidak mempunyai hak untuk mengadakan tuntutan-tuntutan dalam bidang keuangan.

Pasal 3.

Pihak I maupun Pihak II dapat mengakhiri perjanjian, kerja atau hubungan kerja ini sesudah melalui masa kerja selama terhitung mulai tanggal dengan tenggang waktu sebelum saat perjanjian kerja ini berakhir.

Pasal 4.

Jika setelah masa berlakunya perjanjian ini berakhir Pihak II masih terus menjalankan jabatannya tanpa memperbaharui perjanjian ini, maka perjanjian kerja ini dengan sendirinya terus berlaku untuk waktu yang tidak ditentukan. Dan selanjutnya berlakulah pasal 450 Kitab Undang-undang Hukum Perniagaan dimana disebutkan, bahwa tiap-tiap pihak dapat mengakhiri hubungan kerja pada tiap-tiap pelabuhan Indonesia dimana kapal berlabuh dan dimana ada pula Syahbandar, dengan tenggang waktu 3 X 24 jam.

Pasal 5.

- a. Pihak I membayar gaji Pihak II tiap-tiap akhir bulan dengan gaji pokok dimulai dengan Rp. dengan mata uang Indonesia, ditambah dengan uang lembur atau premi, tunjangan-tunjangan, bantuan-bantuan atau jaminan-jaminan sosial lainnya, pun tambahan-tambahan atau kenaikan-kenaikan gaji berkala menurut peraturan yang ditetapkan oleh Pihak I, untuk Pihak II dengan ini menyatakan persetujuannya.
- b. Pihak I diharuskan menyediakan makanan dan tempat tidur yang layak bagi Pihak II sesuai dengan jabatannya dikapal.

Pasal 6.

- a. Jika Pihak II tidak dapat bekerja lagi karena sakit atau kecelakaan kerja sebelum habis masa perjanjian atau jika karena salah satu sebab yang harus dipertanggung jawabkan Pihak I perjanjian ini diputuskan sebelum habis masanya maka ongkos-ongkos pemulangan Pihak II kembali ketempat dimana Pihak II diterima, menjadi tanggungan Pihak I.
- b. Jika tidak ada alasan yang tepat, Pihak II secara sepihak memutuskan ikatan dinas sebelum habis masa perjanjian, maka ongkos-ongkos pemulangan yang dimaksud sub a diatas menjadi tanggungan Pihak II sendiri. Dalam hal seperti ini Pihak II harus memberi tenggang waktu kepada Pihak I untuk mendapat penggantinya, paling sedikit satu bulan.

Pasal 7.

Jika Pihak II sakit atau mendapat kecelakaan dalam hubungan kerja, maka baginya berlakulah "Peraturan Kecelakaan awak kapal tahun 1940" dan "Undang-undang Kecelakaan awak kapal tahun 1940", atau peraturan-peraturan lain yang berlaku dalam Negara Republik Indonesia.

Pihak II harus patuh kepada peraturan-peraturan yang ditetapkan oleh Pihak I dan kepada perintah-perintah yang diberikan pihak atasan yang ditunjuk oleh Pihak I atau perintah-perintah langsung dari Pihak I. Demikian pula Pihak II harus menyetujui kesihatannya diuji oleh dokter yang ditunjuk oleh Pihak I bilamana dikehendaki oleh Pihak I.

Pasal 9.

Pihak I berhak pada setiap waktu mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, sekalipun tanpa pemberitahuan terlebih dahulu karena alasan-alasan yang mendesak umpamanya :

- a. Pihak II kurang cakap, berkelakuan buruk lengah atau lalai dalam kewajiban, tidak patuh perintah yang dimaksud pasal (8) atau melakukan perbuatan lain yang merugikan Pihak I.
- b. Bila Pihak II ternyata melakukan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan hukum pidana atau melanggar peraturan-peraturan Pemerintah Republik Indonesia, maka ia akan diturunkan ditempat/pelabuhan dimana peristiwa itu terjadi dan diserahkan kepada yang berwajib.

Pasal 10.

Jika kapal dimana Pihak II dipekerjakan tenggelam atau hilang, maka Pihak I berhak mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, maka Pihak II berhak menerima :

- a. uang pesangon sebanyak tiga bulan gaji/pendapatan bersih ditambah dengan ongkos-ongkos pengangkutan kembali ketempat/pelabuhan dimana Pihak II diterima/disajikan.
- b. uang pengganti atas barang-barang hak milik Pihak II sendiri berdasarkan "Peraturan Kecelakaan awak kapal tahun 1940" dan Undang-undang Kecelakaan awak kapal tahun 1940".

Pasal 11.

Pihak II harus meninggalkan sebahagian dari gaji pendapatan-pendapatan bersih tiap-tiap bulan, uang mana oleh Pihak I diatur pembayarannya kepada yang ditunjuk oleh Pihak II sebagai tanggungannya, Pihak II dalam hal ini menyatakan persetujuannya.

Pasal 12.

Hukuman-hukuman denda yang termaktub dalam pasal 387 Kitab Undang-undang Hukum Perniagaan adalah hukuman yang akan dijatuhkan dengan adil. Denda-denda mana akan diperuntukkan seluruhnya buat Yayasan-yayasan atau Badan-badan Amal.

Pasal 13.

Dalam keadaan perang maupun bahaya perang, Pihak II harus tetap melakukan kewajibannya baik di-darat maupun di atas kapal yang di-charter/disewa atau digunakan oleh Pemerintah R.I. maupun yang tidak di-charter/disewa atau digunakan oleh Pemerintah R.I. Keadaan tersebut diatas tidak boleh dijadikan alasan bagi Pihak II untuk memutuskan perjanjian atau hubungan kerja ini.

Pasal 14.

Jaminan-jaminan sosial lainnya bagi Pihak II, seperti cuti perawatan kesehatan d.l.s.b. diatur dan ditentukan oleh Pihak I yang berpedoman kepada peraturan-peraturan Pemerintah R.I. Dalam hal ini Pihak II menyatakan persetujuannya.

Pasal 15.

Dengan menanda-tangani perjanjian kerja laut ini maka semua perjanjian kerja laut yang sebelumnya diadakan oleh Pihak II dianggap tidak berlaku lagi.

Pasal 16.

Dilamana dikemudian hari karena sesuatu hal dipandang perlu untuk mengadakan perubahan-perubahan/penambahan dalam perjanjian kerja laut ini, maka hal sedemikian dapat dilakukan atas kehendak persetujuan kedua belah pihak dihadapan Syahbandar setempat.

Demikianlah surat perjanjian kerja laut ini dibuat pada hari dan tahun sebagai tersebut diatas dalam rangkap empat yang sama bunyinya, yang asli diperuntukkan Syahbandar, tembusan lainnya untuk Pihak I, Pihak II dan Nakhoda kapal.

Pihak I,

Pihak II,

.....
Surat perjanjian kerja laut ini oleh Syahbandar di
dibacakan seluruhnya dihadapan kedua belah pihak dan setelah dimaklumi dan disetujui, mereka menanda-tanganinya.

Syahbandar,
.....



No. K /WB/ /19: /
 Sudah terima dari Alamat
 di Jakarta untuk disampaikan kepada
 Alamat :
 Diserahkan dan dimuat oleh PL/PLM :
 Juragan :
 Dengan perjanjian sebagai berikut dibawah ini : Berupa barang-barang tersebut dalam keadaan baik

Banyaknya	Nama barang	Beratnya KG	Harga	Sewa	Jumlah	Keterangan
T/NL. 144.1111.	Kapuk.	-				

PERJANJIAN ANTARA PERAHU DAN PENGIRIM JURAGAN

- a). Juragan Perahu mengganti kerugian2 menurut harga faktur yang rusak dari barang2 yang rusak dan hilang disebabkan keadaan sendiri.
- b). Jika Perahu Kassar kelain tempat maka Juragan sanggup mengirimkan barang2 tersebut dalam Konosemen ini dengan Kapal atau Perahu atau ongkos2 Juragan sendiri.
- c). Sesampainya dipelabuhan yang dituju, Juragan, memberitahukan kepada Sipenerima/Sipengirim (mengambil) barang2
- d). Se-lambat-lamanya 3 (tiga) hari sesudahnya Juragan memberitahukan kepada Sipenerima/Sipengirim.
- e). Itu atau ongkos2nya sendiri dan selanjutnya membayar sewa (Sisa sewa) Perahu kepada Juragan dengan tunai.
- f). Kalau selawanya tempo tersebut sudahnya diberitahukan oleh Juragan, Sipenerima/Sipengirim belum atau tidak juga membongkar (mengambil) barang2 itu, sehingga merugikan kepada Juragan dan anak Perahunya maka Juragan dan anak Perahunya berhak sepenuhnya mendapat ganti kerugian yaitu Rp. 10.000,- (Sepuluh ribu rupiah) setiap harinya. Kerugian2 mana harus dibayar oleh Sipenerima/Sipengirim kepada Juragan dengan penuh.
- g). Juragan Perahu dan Sipengirim menanda tangani Konosemen ini 4 (empat) lembar yang sama bunyinya serta dikuatkan oleh wakil (Pengurus Perahu) yang tercantum dibalik ini.
- h). Kedua Pihak (Juragan Perahu dan Sipengirim) maka memilih Domisile Pengadilan Negeri di Jakarta dan kedua Pihak sudah cukup mengerti maksudnya Perjanjian2 di atas ini maka Sipenerima/Sipengirim harus membongkar.

Jumlah sewa : Rp.
 Sudah dibayar : Rp.
 Sisa Sewa : Rp.

Terbilang dengan huruf (.....)

Jakarta, 19
 Tanda tangan Juragan Perahu

Tanda tangan sipengirim

[Handwritten signature]

Mengetahui
P.T. WAWASAN BAHARI
 PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT
P.T. WAWASAN BAHARI
 (P. U. S.)
 JAKARTA

DAFTAR RALAT

Hal	Baris ke	Tertulis	Seharusnya
11	16	dalam perjanjian	dalam rumusan perjanjian
20	24	yang	dan
20	29	dalam perjanjian	dalam rumusan perjanjian
21	4	maka perjanjian	maka bentuk perjanjian
21	5	bentuk	macam
25	22	ayng	yang
51	15	yuncto	juncto
53	7	tygasnya	tugasnya
53	10	in konkreto	in concreto
54	19	melakukam	melakukan
58	11	17)rakyat, menurut Saifuddin, BA.	rakyat, menurut Saifuddin, BA 17)
66	9	monsterrol/sijjil	monsterrol/sijil
66	18	sijjil	sijil
70	9	dalam perjanjian	dalam rumusan perjanjian