

TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA KAPAL ATAS PEMBERIAN JAMINAN SOSIAL TENAGA KERJA (JAMSOSTEK) TERHADAP AWAK KAPAL

¹FITRIA OLIVIA
²JEFFREY SUTANTO

^{1,2}Fakultas Hukum Universitas Esa Unggul
Jakarta

Abstrak

Dalam sektor kelautan beberapa tiga dasawarsa bahwa sektor kelautan merupakan sektor posisi pinggiran, karena pertumbuhan ekonominya sangat lambat sehingga membuat sektor ini menjadi kurang perhatian pemerintah. Sudah saatnya bangsa kita merubah cara pandang pembangunan dari pembangunan yang semata berbasis daratan menjadi lebih berorientasi kepada basis kelautan mengingat negara kita adalah negara kepulauan yang sudah diakui dunia dan terakomodasi dalam UUD 1945 pasal 25A. Oleh karena itu setiap orang yang bekerja dilaut harus juga mendapatkan perlindungan sehingga perlu adanya Perjanjian kerja laut antara pengusaha dengan Awak Kapal. Kalau mempelajari permasalahan yang terjadi bahwa terdapat 2 isu utama di bidang kelautan yang perlu mendapat perhatian serius dari pemerintah antara lain: bagaimana hubungan kesepakatan kerja antara awak kapal dengan pengusaha kapal? apakah perjanjian kesepatan kerja antara pengusaha kapal dengan sudah melindungi hak-hak dan jaminan social bagi para pekerja?. Metode Penelitian yang akan dipakai dalam tulisan ini adalah kepustakaan dengan sifat penelitian deskriptif. Hubungan kesepakatan kerja antara awak kapal dengan pengusaha kapal adalah melakukan hak dan kewajiban dan perjanjian kesepakatan kerja sudah dilindungi oleh UU No.3 tahun 1992 dan PP No. 14 tahun 1993.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Pengusaha Kapal, Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Awak Kapal

ABSTRACT

In the maritime sector, some three decades that the maritime sector is a sector position of the periphery, because economic growth is so slow that make this sector becomes less government attention. It is time for our nation to change the perspective of development of land-based development only became more oriented to the marine base in view of our country is an island nation that has been recognized and accommodated in the 1945 Constitution, Article 25A. Therefore everyone working at sea should also be protected so that the need for marine work agreement between the employees and ship owner. Based on background research, there are two problems as major issues in marine sector that required serious attention from our government, particularly from Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, are: First, how do relationship in seafarer's employment agreement between employees and ship owner? And then Second, is the seafarer's employment agreement already protect the rights and social guarantee of employees yet? This research methods will be used in this paper is descriptive research of literature method. The relationship between the labor agreement with the employer ship crew is doing treaty rights and obligations and work agreements have been protected by Act 3 of 1992 and PP 14, 1993.

Keywords: Responsibility, Entrepreneur Boats, Social Security Labor, Crew

PENDAHULUAN

Dalam Bidang Ekonomi disektor kelautan beberapa tiga dasawarsa bahwa sektor kelautan merupakan sektor posisi pinggiran, karena pertumbuhan ekonominya sangat lambat sehingga membuat sektor ini menjadi kurang perhatian pemerintah. Sudah saatnya bangsa kita merubah cara

pandang pembangunan dari pembangunan yang semata berbasis daratan (*Land based development*) menjadi lebih berorientasi kepada pembangunan berbasis kelautan (*Ocean based development*) mengingat negara kita adalah negara kepulauan yang sudah diakui dunia dan terakomodasi dalam UUD 1945 pasal 25A. Pada Pasal 25 UUD 1945 disebutkan bahwa "Negara

Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang”.

Oleh karena itu setiap orang yang bekerja dilaut harus juga mendapatkan perlindungan sehingga perlu adanya Perjanjian kerja laut antara pengusaha dengan Awak Kapal. Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian hukum antara pengusaha kapal disatu pihak dan pelaut dipihak lain, dimana pelaut berjanji untuk bekerja dibawah pengusaha kapal sebagai awak kapal dengan imbalan upah atau gaji. Pengusaha disini diwakili oleh Nakhoda. Pengusaha kapal: adalah seseorang atau badan hukum yg mengusahakan kapal untuk pelayanan pelayaran dilaut dengan melakukan sendiri atau menyuruh orang lain melakukan pelayaran itu sebagai nakhoda. Menurut Pasal 1320 KUHD, Pengusaha Kapal adalah seseorang yang mengusahakan kapal untuk pelayaran di laut dengan melakukan sendiri pelayaran itu, ataupun menyuruh melakukannya oleh seorang nakhoda yang bekerja padanya. Pada lazimnya seorang pengusaha dalam menjalankan usahanya mempunyai tujuan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya dengan biaya dan tenaga atau modal yang sekecil-kecilnya. Dalam praktik sering terjadi pemilik kapal menyewakan kapalnya pada orang lain yang akan bertindak sebagai pengusaha kapal, atau dapat juga menjalankan sendiri kapalnya dan ia bertindak sebagai nakhoda.

Dasar Hukum dibuatnya Perjanjian Kerja Laut mengacu pada Buku II Bab 4 KUHD tentang Perjanjian Kerja Laut, khususnya Bagian Pertama tentang Perjanjian Kerja Laut Pada Umumnya. Menurut Pasal 395 KUHD menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian yang diadakan antara seorang pengusaha perkapalan pada satu pihak dengan seorang buruh di pihak lain, di mana yang terakhir ini mengikat dirinya untuk melakukan pekerjaan dalam dinas pada pengusaha perkapalan dengan mendapat upah sebagai nakhoda atau anak buah kapal. Dimana Menurut KUHD Perjanjian kerja laut antara pengusaha harus dibuat tertulis tapi tidak harus di hadapan kepada pejabat pemerintah, tapi PKL untuk anak kapal harus tertulis dan dibuat dihadapkan pejabat pemerintah. Maksud dari perjanjian kerja dibuat di hadapan pejabat yang ditunjuk oleh pemerintah (administratur pelabuhan) adalah agar pembuatan akta perjanjian tersebut harus berdasarkan atas kemauan kedua belah pihak atau tanpa adanya paksaan dan dalam perjanjian tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan yang berlaku.

Dengan demikian dalam pelaksanaannya administratur pelabuhan harus memberitahu yang seterang-terangnya. Melakukan perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira

kapal harus dibuat secara tertulis, supaya dianggap sah (berlaku) dan ditandatangani oleh kedua belah pihak (Pasal 399 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) Maksud dari perjanjian kerja dibuat di hadapan pejabat yang ditunjuk oleh pemerintah (administratur pelabuhan) adalah agar pembuatan akta perjanjian tersebut harus berdasarkan atas kemauan kedua belah pihak atau tanpa adanya paksaan dan dalam perjanjian tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan yang berlaku. Dengan demikian dalam pelaksanaannya administratur pelabuhan harus memberitahu yang seterang-terangnya. Melakukan perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal harus dibuat secara tertulis, supaya dianggap sah (berlaku) dan ditandatangani oleh kedua belah pihak (Pasal 399 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Maksud dari perjanjian kerja dibuat di hadapan pejabat yang ditunjuk oleh pemerintah (administratur pelabuhan) adalah agar pembuatan akta perjanjian tersebut harus berdasarkan atas kemauan kedua belah pihak atau tanpa adanya paksaan dan dalam perjanjian tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan yang berlaku. Dengan demikian dalam pelaksanaannya administratur pelabuhan harus memberitahu yang seterang-terangnya. Melakukan perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal harus dibuat secara tertulis, supaya dianggap sah (berlaku) dan ditandatangani oleh kedua belah pihak (Pasal 399 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Syarat tertulis perjanjian kerja laut harus memenuhi pula ketentuan yang diatur dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, antara lain Adanya kesepakatan atau kemauan secara sukarela dari kedua belah pihak, Masing-masing mempunyai kecakapan untuk bertindak, Persetujuan mengenai atau mengandung suatu hak tertentu, Isi perjanjian tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Selain pasal 1320 dalam KUHPer juga ada ketentuan-ketentuan dari Bagian Kedua, Ketiga, Keempat, dan Kelima dari Bab Ketujuh A dari Buku Ketiga KUH Perdata. Saat ini ketentuan-ketentuan dalam Bab Ketujuh A KUHPerdata dimaksud sebagian besar (hampir seluruhnya) sudah diatur dalam UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Menurut PP 7 Tahun 2000 Pasal 1 tentang Kepelautan, Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang di tanda tangani oleh Pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan, dan semua Perjanjian kerja laut harus di ketahui pejabat pemerintah yang di tunjuk oleh Menteri.

Perjanjian Kerja Laut berfungsi untuk memberikan perlindungan hak pada awak kapal yang bekerja di atas kapal. Yang dimaksud dengan pelaut secara umum adalah mereka yang memiliki sertifikat kepelautan atau memiliki buku pelaut yang dikeluarkan

oleh pemerintah. Adapun yang dimaksud dengan "pelaut" dalam pengkajian ini adalah mereka yang berprofesi sebagai orang yang bekerja di kapal sesuai jabatannya masing-masing. Oleh karena itu dalam uraian selanjutnya di bawah ini dibahas perlindungan kerja bagi pelaut dari memulai profesinya sebagai pelaut, selama di kapal, sampai mengakhiri tugasnya di kapal. Menurut Undang-Undang 21 tahun 1992 tentang pelayaran bahwa Awak kapal yaitu mereka yg tercantum dalam siji awak kapal dan telah membuat PKL dengan pengusaha kapal sedangkan Anak buah kapal yaitu mereka yg disebutkan sebagai awak kapal tetapi tidak menjabat sebagai perwira kapal.

Hukum positif Indonesia yang mengatur mengenai perlindungan kerja bagi pelaut masih sangat minim. Pengaturan pokoknya masih mengacu kepada Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Buku Dua Titel Empat, yang tidak selengkap standar internasional. Pengaturannya kebanyakan hanya menyebutkan jati diri pelaut, perusahaan pelayaran, tempat dan tanggal perjanjian kerja laut yang dilakukan antara pelaut dengan perusahaan pelayaran yang bersangkutan dihadapan syahbandar. Dalam perjanjian kerja laut (PKL) ini lebih banyak ditonjolkan kewajiban pelaut dari pacta hak-haknya dan mencerminkan sifat subordinasi, tidak sebagai mitra sejajar. Di samping itu perjanjian kerja bagi pelaut yang mengacu kepada KUHD tersebut akan menyulitkan apabila terjadi masalah atas pelaut yang bersangkutan sebab dalam perjanjian kerja tersebut tidak disebutkan cara-cara penyelesaian masalah yang timbul. Sedangkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran hanya mengatur secara garis besar mengenai hak dan kewajiban pelaut.

Substansi peraturan-peraturan kecelakaan, pada dasarnya menegaskan adanya kewajiban majikan untuk memberikan ganti kerugian kepada buruh yang mengalami kecelakaan pada waktu menjalankan pekerjaan atau saat masih dalam hubungan kerja. Artinya, pemberian ganti kerugian kepada buruh (sewaktu mengalami kecelakaan kerja) adalah merupakan tanggung-jawab majikan dan merupakan resiko menjalankan perusahaan (*risqué professionnel*). Walau faktanya, pelaksanaan ketentuan peraturan-peraturan kecelakaan tersebut tidak memuaskan (khususnya) bagi pihak kalangan buruh. Oleh karena itu, dalam perkembangannya kemudian, tanggung-jawab (beban) majikan dalam UU Kecelakaan Tahun 1947 No. 33, dialihkan kepada program jaminan sosial (*social security*) dengan dibentuknya Asuransi Sosial Tenaga Kerja (Astek) pada 26 Nopember 1977 dengan terbitnya PP No. 33 Tahun 1977 tentang Asuransi Sosial Tenaga Kerja (yang sekaligus merupakan amanat dari Pasal 9 dan Pasal 10 UU No. 14 Tahun 1969 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Mengenai Tenaga

Kerja) yang tetap berpedoman pada UU Kecelakaan No. 33 Tahun 1947.

Berdasarkan ketentuan Internasional dalam konvensi ILO No. 58 Tahun 1936, yang mulai berlaku tanggal 11 April 1939 ditetapkan bahwa usia minimum yang boleh dipekerjakan sebagai pelaut di kapal adalah 15 tahun.

Permasalahan dalam tulisan ini adalah bagaimana hubungannya kesepakatan kerja antara awak kapal dengan pengusaha kapal? Apakah perjanjian kesepakatan kerja antara pengusaha kapal dengan awak kapal sudah melindungi hak-hak dan jaminan sosial bagi para pekerja?

Metode Penelitian yang akan dipakai dalam tulisan ini adalah Normatif (kepastakaan) dengan sifat penelitian deskriptif. Metode penelitian normatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mencari data-data melalui bahan pustaka dan studi dokumen. Tujuannya adalah untuk mencari kebenaran teoritis tentang masalah yang diteliti. Sedangkan bentuk penelitian ini **deskriptif**, yaitu penelitian yang menggambarkan tentang Tanggung Jawab Pengusaha Kapal Atas Pemberian Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) Terhadap Awak Kapal.

PEMBAHASAN

Selama pelayaran apabila sedang dalam pelayaran menyeberangi lautan, peranan & keberadaan seorang nakhoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin & bertanggungjawab atas keselamatan kapal & segala sesuatu yang berada di dalamnya, mempunyai arti yang sangat penting, Nakhoda sebagai pemimpin umum diatas kapal yang dibantu oleh KKM (Kepala Kamar Mesin) dan perwira deck (mualim) dan perwira mesin lainnya seperti masinis-masinis dalam menyelenggarakan kegiatan di atas kapal, bila pengusaha kapal tidak mengatur hubungan antara perwira kapal yang satu terhadap yang lain, antara anak buah kapal yang satu terhadap yang lain dan antara perwira kapal dan anak buah kapal, maka nakhoda mengambil keputusan dalam hal mewakili pengusaha kapal membuat Perjanjian Kerja Laut dengan orang-orang yang bekerja padanya.

Nakhoda menentukan peraturan mengenai hubungan kerja antara awak kapal lainnya. Nakhoda juga bertanggung jawab terhadap laik lautnya kapal, ia bertanggung jawab atas pemeliharaan dan kelancaran operasi kapalnya. Adapun yang menjadi Hak - hak Nakhoda yaitu antara lain:

Pertama, hak atas upah, disini dijelaskan secara gamblang, besaran nominal upah yang akan diterima, bagaimana cara pembayarannya dan dalam mata uang apa (dollar, rupiah atau lainnya) dijelaskan juga upah diberikan menurut kurun waktu, seperti: tiap jam, minggu, bulan atau perjalanan. Kalau bukan kurun

waktu seperti, premi muatan, uang mil atau upah gandeng, dll.

Kedua, hak atas permakanaan dan penginapan diatas kapal. Penginapan ini harus aman dan nyaman bagi Nakhoda dan awak kapal, begitu juga dengan permakanaan, harus memenuhi standard gizi dan nutrisi yang cukup untuk orang yang bekerja diatas kapal. Hal ini merupakan salah satu syarat dari laik lautnya (*seaworthiness*) sebuah kapal.

Ketiga, hak atas cuti ini hanya berlaku bagi Nakhoda dan awak kapal yang bekerja diatas satu tahun. Ketentuan ini tidak berlaku untuk PKL, menurut perjalanan. Hak atas cuti ini diberikan sebanyak dua kali delapan hari, dengan tetap menerima upah.

Keempat, hak atas perawatan. Hak ini akan diberikan bila Nakhoda atau awak kapal menderita sakit, atau mengalami kecelakaan kerja sewaktu sedang berdinan, maka ia berhak mendapat perawatan dimanapun berada saat itu, baik didalam maupun diluar negeri.

Kelima, hak atas angkutan atau transportasi. Hak ini akan diberikan bila PKLnya berakhir diluar pangkalannya atau ada alasan mendesak dari pengusaha kapal untuk memutuskan hubungan kerja, sedangkan kapal berada diluar negeri (luar pangkalan).

Selain itu, Kewajiban awak kapal adalah, mematuhi, mentaati dan menegakan ketertiban perusahaan yang diperintahkan majikan sesuai PKL, atau dinas, umumnya seorang buruh. Ia juga harus mematuhi dan melaksanakan perintah dari Nakhoda, sesuai kedinasan selama bekerja diatas kapal.

Alasan mendesak bagi majikan ialah tindakan, sifat atau perilaku buruh yang mengakibatkan bahwa dari pihak majikan secara wajar tidak dapat dibenarkan (tolelir) untuk selanjutnya hubungan kerja misalnya:

- a. Pelaut menipu waktu pembuatan PKL.
- b. Tidak cakap untuk melakukan tugasnya.
- c. Suka mabuk, madat dan perbuatan buruk lainnya.
- d. Mencuri atau melakukan penggelapan.
- e. Menganiaya, menghina majikan atau teman kerja.
- f. Menolak perintah majikan / atasan.
- g. Membawa barang selundupan.
- h. Si pelaut memberikan keterangan-keterangan palsu atau menyesatkan, sehubungan dengan pekerjaan.
- i. Pelaut kurang pander atau tidak cakap.
- j. Pelaut melakukan pencurian, penggelapan, penipuan atau kejahatan-kejahatan lain.
- k. Pelaut dengan sengaja merusak milik majikan atau mengancam majikan walaupun telah diperingatkan.
- l. Pelaut sangat melalaikan kewajiban-kewajiban yang dibebankan kepadanya sesuai dengan persetujuan.

m. Membocorkan rahasia perusahaan.

Tinjauan mengenai jaminan sosial tenaga kerja pelaut ini, dirangkum dari peraturan nasional yang ada dan konvensi-konvensi internasional (dalam hal ini konvensi-konvensi dari *International Labour Organization*), yang dapat diringkas sebagai berikut:

a. Hukum Nasional

Dalam peraturan perundang-undangan Nasional, jaminan sosial tenaga kerja pelaut ini terdapat dalam KUHD, dan terbatas dalam beberapa pasal saja yaitu pasal 416a s.d. 416g, pasal 452g dan pasal 440.

Khusus mengenai kecelakaan awak kapal diatur dalam peraturan kecelakaan awak kapal 1940 (*Schepelingen On Genrallen Regeling*) atau SCHOR 1940. Subtansi Pasal 416 dan 416a s.d. 416g; Pengusaha wajib menyediakan pengobatan dan perawatan atas tanggungannya bagi pelaut-pelaut yang ditimpa sakit dalam masa pengerjaannya dengan ketentuan berikut:

- 1) Jika perawatan dilakukan di atas kapal, maka pelaut yang bersangkutan tetap mendapat gaji sepenuhnya (tidak termasuk lembur dan tunjangan lainnya).
- 2) Jika perawatan harus dilakukan di darat, maka pelaut yang bersangkutan berhak mendapat perawatan sampai sembuh tetapi tidak lebih dari 52 minggu (12 bulan). Di samping itu, jika pelaut yang bersangkutan telah bekerja 1 tahun atau lebih, sejak diturunkan dari kapal ia berhak atas 80% gajinya (tidak termasuk lembur dan tunjangan lainnya) sampai ia sembuh, tetapi tidak lebih dari 26 minggu (6 bulan). Jika pelaut yang bersangkutan dengan masa kerja kurang dari 1 tahun, ia berhak atas 80% gajinya (tidak termasuk lembur dan tunjangan lainnya) paling sedikit selama 4 minggu (+1 bulan), tetapi tidak lebih dari 26 minggu (6 bulan).
- 3) Ketentuan tersebut dalam butir 2 di atas berlaku untuk kapal motor berukuran di atas 300 M3. Untuk kapal motor berukuran 100-300 M3 ketentuan tersebut diubah: ketentuan 52 minggu menjadi 36 minggu; ketentuan 26 minggu menjadi 18 minggu;
- 4) Ketentuan tersebut di atas gugur apabila pelaut yang bersangkutan lalai atau tidak meminta pengobatan kepada dokter yang ditunjuk atau tidak mematuhi perawatan yang diberikan oleh dokter. Pasal 452g; Pengusaha wajib memberi ganti rugi bagi pelaut-pelaut yang kapalnya musnah karena kecelakaan, selama pelaut-pelaut yang bersangkutan tidak bekerja, tetapi paling lama 2 bulan gaji (tidak termasuk lembur dan tunjangan lainnya). Pasal 440 mengatur mengenai pelaut yang meninggal dalam masa pengerjaannya, di mana biaya

pemulangan jenazah dan penguburannya atas beban pengusaha. Peraturan Kecelakaan Awak Kapal 1940 mengatur mengenai kompensasi/santunan atas cacat anggota badan yang diderita pelaut akibat kecelakaan kerja yang terjadi selama dalam masa pengerjaannya.

b. Konvensi-konvensi Internasional (ILO)

Kemudian selain itu diatur dalam Konvensi Internasional mengenai jaminan sosial tenaga kerja pelaut, terdapat dalam konvensi-konvensi ILO yang cukup lengkap dan terperinci, yaitu:

- (a) Tanggungjawab pengusaha atas pengobatan dan perawatan bagi pelaut dapat dibatasi tidak kurang dari 16 minggu (+4 bulan). Jika pengusaha telah menerapkan skim kewajiban asuransi kesehatan, asuransi kecelakaan atau kompensasi bagi pelaut karena kecelakaan, maka tanggungjawab pengusaha berhenti sejak saat dimana pelaut yang bersangkutan berhak mendapat *benefit* di bawah skim asuransi atau skim kecelakaan tersebut.
- (b) Hak atas gajinya dapat dibatasi tidak kurang dari 16 minggu (+4 bulan).
- (c) Pengusaha berkewajiban membayar biaya pemulangan pelaut yang sakit atau cidera.
- (d) Jika pelaut meninggal, pengusaha wajib membayar biaya-biaya penguburannya atau oleh badan asuransi sesuai skim asuransi sosial atau kompensasi tenaga kerja.

C. PENUTUP

Jadi, secara singkat perjanjian kerja laut dapat dikatakan sebagai Perjanjian kerja yang dibuat antara seorang majikan atau pengusaha kapal dengan seseorang yang mengikatkan diri untuk bekerja padanya, baik nahkoda atau anak kapal dengan menerima upah dan perjanjian tersebut harus dibuat atau ditandatangani dihadapan pejabat yang ditunjuk pemerintah serta pembuatannya harus pula menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran. Maksud dari perjanjian kerja dibuat di hadapan pejabat yang ditunjuk oleh Pemerintah (Administrator pelabuhan) adalah agar pembuatan akta perjanjian tersebut harus berdasarkan atas kemauan kedua belah pihak atau tanpa adanya paksaan dan dalam perjanjian tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan yang berlaku. Dengan demikian, dalam pelaksanaannya administrator pelabuhan harus memberitahu yang seterang-terangnya.

Melakukan perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan nahkoda atau perwira kapal harus dibuat secara tertulis, supaya dianggap sah

(berlaku) dan ditandatangani oleh kedua belah pihak (Pasal 399 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

Melakukan perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan anak kapal harus dibuat dihadapan anak kapal, dihadapan syahbandar atau pegawai yang berwajib dan ditandatangani olehnya, pengusaha kapal dan anak buah kapal tersebut (Pasal 400 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang).

DAFTAR PUSTAKA

- Kunthoro, et.all. *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK), Badan Pembinaan Hukum Nasional-Departemen Kehakiman Dan HAM*. 1999.
- Soedjono, Wiwoho. *Sarana-sarana Penunjang Pengangkutan Laut*. PT Bina Aksara: Jakarta. 1983.
- Soedjono, Wiwoho. *Hukum Perjanjian Kerja Laut*. PT Bina Aksara: Jakarta. 1987.
- Triyanto, Djoko. *Bekerja di Kapal*. Mandar Maju: Bandung. 2005.
- Subekti dan Tjitrosodibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, cetakan ketigapuluh dua, Edisi Revisi. Pradnya Paramita: Jakarta. 2003.
- Subekti dan Tjitrosodibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, cetakan kedua puluh delapan. PT Pradnya Paramita: Jakarta. 2003.

Peraturan Perundang-undangan:

- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan