

**LAPORAN AKHIR TAHUN
PENELITIAN DASAR UNGGULAN PERGURUAN TINGGI
(PDUPT)**



**URGENSI RATIFIKASI MARITIME LABOUR CONVENTION 2006
HARAPAN DAN TANTANGANNYA DALAM MEWUJUDKAN
INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA**

TAHUN KE – 1 DARI RENCANA 2 TAHUN

Dr. Lina Hastuti, S.H., M.H.	0011026602
Dr. Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.	0005106108
Dr. Enny Narwati, S.H., MH.	0011126404

**DIBIYAI OLEH:
DIREKTORAT RISET DAN PENGABDIAN MASYARAKAT
DIREKTORAT JENDERAL PENGUATAN RISET DAN PENGEMBANGAN
KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
SESUAI DENGAN PERJANJIAN PENDANAAN PENELITIAN DAN PENGABDIAN
KEPADA MASYARAKAT
NOMOR: 122/SP2H/PTNBH/DRPM/2018**

**UNIVERSITAS AIRLANGGA
NOVEMBER 2018**

HALAMAN PENGESAHAN

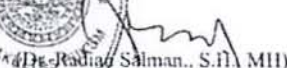
Judul : URGENSI RATIFIKASI MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 HARAPAN DAN TANTANGANNYA DALAM MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

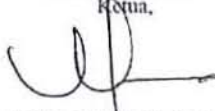
Peneliti/Pelaksana
 Nama Lengkap : Dr LINA HASTUTI, S.H., M.H
 Perguruan Tinggi : Universitas Airlangga
 NIDN : 0011026602
 Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
 Program Studi : Kenotariatan
 Nomor HP : 08123129234
 Alamat surel (e-mail) : lina.hastuti@fh.unair.ac.id

Anggota (1)
 Nama Lengkap : Dr ENNY NARWATI S.H., M.H
 NIDN : 0011126404
 Perguruan Tinggi : Universitas Airlangga

Anggota (2)
 Nama Lengkap : Dr DINA SUNYOWATI S.H., M.Hum
 NIDN : 0005106108
 Perguruan Tinggi : Universitas Airlangga

Institusi Mitra (jika ada)
 Nama Institusi Mitra : -
 Alamat : -
 Penanggung Jawab : -
 Tahun Pelaksanaan : Tahun ke 1 dari rencana 2 tahun
 Biaya Tahun Berjalan : Rp 100,000,000
 Biaya Keseluruhan : Rp 100,000,000

Mengetahui,
 Ketua LPPM UNAIR

 (Dr. Radian Salman., S.H., M.H)
 NIP/NIK 197710192003121001

Kota Surabaya, 12 - 11 - 2018
 Ketua,

 (Dr LINA HASTUTI, S.H., M.H)
 NIP/NIK 196602111989022001

Menyetujui,
 Ketua LPPM UNAIR

 (Prof. H. Herry Purnobasuki., Drs., MSi., Ph.D)
 NIP/NIK 19670507199102001



RINGKASAN

Pelaut dan orang-orang yang akan bekerja di kapal memiliki karakter dan sifat pekerjaan yang berbeda dengan industri sektor lainnya, bukan hanya tempat bekerjanya yang sangat spesifik karena di laut, juga dikarenakan mereka bekerja lintas negara sehingga memerlukan pengaturan yang khusus pula. Peratifikasian *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention* 2006 memiliki arti yang sangat penting bagi Indonesia. Pertama, memberi perlindungan kepada pelaut dimana hak-hak dan kebutuhan pelaut dijaga dan mereka dimungkinkan untuk mendapat apa yang menjadi hak mereka tanpa dieksploitasi. Kedua, sebagai negara yang memiliki tenaga pelaut terbesar ketiga di dunia, selain mengatur perlindungan, Konvensi juga melindungi industri pelayaran nasional untuk dapat bersaing di dunia internasional serta memberikan kontribusi kepada upaya menjadikan Indonesia sebagai poros maritim yang tangguh.

Perlindungan bagi tenaga kerja Indonesia (TKI) merupakan kewajiban yang harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia, termasuk mereka yang dikategorikan sebagai anak buah kapal (ABK)/pelaut. Data dari Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI) menunjukkan, 80 % permasalahan pekerja migran Indonesia berasal dari ABK, yang antara lain menerima perlakuan yang tidak sesuai dengan kontraknya. Saat ini tercatat terdapat sekitar 1.688 ABK yang tersebar di Singapura, Hong Kong, Jepang, Taiwan, Korea Selatan hingga Puerto Rico. Selama ini perhatian kepada ABK belum maksimal sebagaimana yang telah dilakukan oleh Pemerintah kepada TKI yang berkerja di sektor domestik. Kewajiban Pemerintah dalam hal ini merupakan cerminan dari pemenuhan hak ekonomi, sosial dan budaya (ekosob), utamanya hak mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif, yang akan lebih banyak dilakukan melalui *library research* namun tidak menutup kemungkinan penelitian dilakukan dengan mengadakan diskusi dengan *stake holder* terkait dengan isu hukum yang akan dibahas. Tujuan penelitian dapat dibagi dalam 2 (dua) tahap, yaitu tahun pertama untuk menemukan dan mengkaji urgensi tindakan ratifikasi Indonesia atas Konvensi tersebut, termasuk untuk memperoleh suatu gambaran, manfaat apa saja yang didapat dengan meratifikasi serta apakah kendala-kendala yang akan mungkin akan dihadapi. Pada tahun kedua, penelitian ditujukan untuk memperdalam hasil di tahun pertama, utamanya kesiapan perundang-undangan yang ada dan memberikan rekomendasi perundang-undangan yang penting untuk disusun apabila belum ada dan apabila sudah ada, apakah telah sesuai dengan Konvensi, mengingat Indonesia memang baru melakukan ratifikasi di tahun 2016.

Kata kunci : Poros maritim dunia-MLC 2006-UU Nomor 15 Tahun 2016-perlindungan warga negara-perlindungan hak-hak pelaut

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT atas segala berkah, rahmat, taufiq, hidayah serta inayah-Nya sehingga laporan akhir tahun penelitian di tahun pertama tentang **Urgensi Ratifikasi Maritime Labour Convention 2006 Harapan Dan Tantangannya Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia** dapat kami selesaikan.

Penelitian ini dapat terlaksana dan disusun berkat dukungan dari berbagai pihak, diantaranya adalah Lembaga Penelitian dan Inovasi Penelitian DRPM Universitas Airlangga melalui DIPA Kementerian Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi Tahun Anggaran 2018, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Kementerian Luar Negeri, Akademi Pelayaran, Persatuan Pelaut Indonesia (PPI), BNP2TKI serta pihak-pihak lain yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu.

Kami menyadari sepenuhnya bahwa laporan penelitian ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu saran, masukan dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaannya kami sangat harapkan.

Akhirnya kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berperan dalam proses penelitian dari awal sampai penyusunan laporan penelitian ini.

Surabaya, November 2018

Peneliti

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
RINGKASAN	iii
PRAKATA	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	
DAFTAR GAMBAR	
DAFTAR LAMPIRAN	
BAB 1. PENDAHULUAN	1
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	4
BAB 3. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	16
BAB 4. METODE PENELITIAN	17
BAB 5. HASIL DAN LUARAN YANG DICAPAI	21
BAB 6. RENCANA TAHAPAN BERIKUTNYA	38
BAB 7. KESIMPULAN DAN SARAN	39
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN (bukti luaran yang didapatkan)	
- Artikel ilmiah (<i>draft</i> , <i>status submission</i> atau <i>reprint</i>), dll.	
- HKI, publikasi dan produk penelitian lainnya	





BAB I PENDAHULUAN

Pada tanggal 6 Oktober 2016, Pemerintah Indonesia meratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006). Melalui ratifikasi Konvensi ini diharapkan ada nilai tambah kepada pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal serta industri kapal dan pemilik kapal/operator kapal untuk dapat menghadapi persaingan di industri pelayaran global.

Maritime Labour Convention 2006 adalah instrumen hukum yang dibuat oleh *International Labour Organization* (ILO)¹ yang diadopsi pada bulan Februari 2006 di Jenewa, Swiss dan mulai resmi berlaku pada tanggal 20 Agustus 2013. Konvensi ini bertujuan untuk memastikan bahwa hak-hak dan kebutuhan pelaut dijaga dan mereka dimungkinkan untuk mendapat apa yang menjadi hak mereka tanpa dieksploitasi.

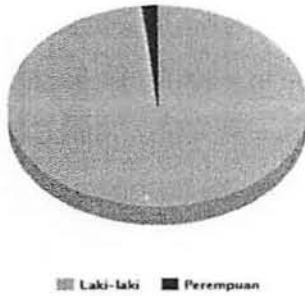
Konvensi ini disusun didasarkan pada alasan bahwa profesi pelaut memiliki karakter dan sifat pekerjaan yang berbeda dengan industri sektor lainnya. Selain itu, sesuai dengan kenyataan yang ada, transportasi barang dari satu tempat ke tempat yang lain, dari satu negara ke negara yang lain 90% dilakukan dengan menggunakan transportasi laut. Saat ini lebih dari 1,2 triliun pelaut bekerja untuk mengantarkan barang-barang tersebut melalui kapal-kapal dimana mereka bekerja.²

Ikut sertanya Indonesia menjadi negara pihak dalam Konvensi ini menunjukkan komitmen kuat untuk memberikan kesejahteraan, jaminan perlindungan dan pemenuhan hak-hak dasar bagi pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal serta memajukan industri kapal Indonesia. Sebagai negara yang memiliki tenaga pelaut terbesar ketiga di dunia, peratifikasian ini merupakan tindakan yang patut mendapat apresiasi karena Konvensi ini mengatur mengenai perlindungan bagi pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di kapal sekaligus akan lebih melindungi industri pelayaran nasional untuk dapat bersaing di dunia internasional serta memberikan kontribusi kepada upaya menjadikan Indonesia sebagai poros

¹ ILO merupakan badan khusus PBB yang menangani masalah-masalah perburuhan, khususnya standar perburuhan internasional, perlindungan sosial, dan kesempatan kerja untuk semua. ILO memiliki 187 negara anggota, 186 dari 193 negara anggota PBB ditambah Kepulauan Cook adalah anggota ILO.

² <https://infokapal.wordpress.com/2013/05/15/skilas-maritime-labour-convention-2006-mlc-2006/> diakses pada 22 Mei 2017.

Prosentase jumlah pelaut berdasarkan jenis kelamin



JUMLAH PELAUT BERDASARKAN JENIS KELAMIN PER 14 NOV 2018

Laki-laki	955,149 pelaut
Perempuan	14,192 pelaut
TOTAL	969,644 pelaut

JUMLAH SERTIFIKAT YANG TELAH DITERBITKAN PER 14 NOV 2018

Certificate of Proficiency - COP/CP	3,510,293 sertifikat
Certificate of Competency - COC/CC	414,555 sertifikat
Fish Vessel - FV	4,765 sertifikat
TOTAL	3,932,438 sertifikat

Sumber : <https://pelaut.dephub.go.id>

mendapat sembilan juta rupiah per bulan dan tanpa batas jam kerja. Hal yang patut menjadi perhatian lainnya adalah akomodasi bagi ABK, karena banyak yang menginap di kapal dan bukan di mess pada saat kapal berlabuh, sementara kondisi di kapal kurang memenuhi syarat kesehatan.⁴

Tindakan meratifikasi Konvensi sejalan dengan cita-cita berbangsa dan bernegara, yaitu melindungi seluruh tumpah darah dan mewujudkan kesejahteraan bagi segenap rakyat Indonesia. Pelaut atau lazim dikenal sebagai anak buah kapal (ABK) merupakan salah satu profesi yang banyak dijalani oleh warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di luar negeri sebagai tenaga kerja Indonesia (TKI). Data dari Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI) menunjukkan, 80 % permasalahan pekerja migran Indonesia berasal dari ABK, yang antara lain menerima perlakuan yang tidak sesuai dengan kontraknya. Pengesahan MLC 2006 merupakan perwujudan tanggung jawab negara untuk memberikan kesejahteraan dan perlindungan bagi sekitar 570.000 pelaut Indonesia, di

³ <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/Lindungi-Pelaut-Indonesia,-Konvensi-MLC-2006-Akhirnya-Diresmikan-Menjadi-Undang-Undang.aspx> diakses pada 20 Mei 2017.

⁴ <http://www.bnp2tki.go.id/read/12077/Komisi-IX-DPR-Desak-Pemerintah-Tuntaskan-Permasalahan-TKI-ABK-di-Luar-Negeri.html>

maritim yang tangguh.³ Sebagai gambaran, data statistik berikut menunjukkan jumlah pelaut di Indonesia dan prosentase antara laki-laki dan perempuan.

Bagi pelaut dan pencari kerja yang bekerja di kapal, ketentuan-ketentuan MLC akan memberikan perlindungan yang selama ini terkesan masih diabaikan. Selain menerima perlakuan yang tidak sesuai dengan kontraknya, beberapa ABK di Korea Selatan, Jepang dan Taiwan juga mempunyai persoalan dalam gaji, dimana mereka disamakan dengan TKI formal di darat yaitu hanya

mana 378.000 saat ini berlayar di kapal asing. Beberapa diantaranya tersebar di Singapura, Hong Kong, Jepang, Taiwan, Korea Selatan hingga Puerto Rico. Selama ini perhatian kepada ABK belum maksimal sebagaimana yang telah dilakukan oleh Pemerintah kepada TKI yang berkerja di sektor domestik.

Selain akan memberi perlindungan kepada pelaut, tindakan meratifikasi MLC 2006 juga dapat menguntungkan bagi industri pelayaran nasional, diantaranya akan lebih dapat bersaing di dunia internasional serta membuat kapal Indonesia terhindar dari perlakuan yang berbeda yang diakibatkan waktu sandar yang lebih lama untuk dilakukan pemeriksaan secara terinci, sehingga biaya akan lebih mahal untuk sandar, termasuk juga denda keterlambatan kapal. Selain itu akan meningkatkan akses dan koordinasi bidang maritim diantara para *stakeholder*.

Dalam penelitain ini hanya akan mengkaji secara mendalam mengenai ratifikasi MLC 2006 dalam kaitannya dengan perlindungan pelaut/ABK, dengan pertimbangan dua aspek yang terkait dengan MLC 2006 sangat kompleks, karena menyangkut perlindungan tenaga kerja sekaligus industri pelayaran. Oleh karena itu, untuk industri pelayaran hanya akan disinggung sedikit, dengan harapan akan didapat hasil penelitian yang mendalam dan tidak melebar.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Kewajiban Pemerintah untuk senantiasa melakukan penyesuaian dengan berbagai instrumen internasional dalam berbagai hal sebenarnya merupakan suatu keniscayaan. Pada masa sekarang, tindakan meratifikasi bukanlah suatu hal yang istimewa karena sudah menjadi kebutuhan yang tidak terelakkan. Hal itu menunjukkan bahwasanya masyarakat internasional telah menjadi satu kesatuan terutama persoalan-persoalan yang menyangkut hak asasi manusia. Dalam penelitian ini, isu yang diangkat adalah hak pelaut/ABK yang akhir-akhir ini menjadi salah satu topik pembicaraan berbagai pihak. Beberapa alasan mengapa mereka yang bekerja di sektor ini menarik untuk dibicarakan adalah adanya kenyataan bahwa mereka bekerja dengan resiko yang sangat tinggi. Selain tempat kerja, mereka berpindah-pindah dari satu negara ke negara lain, sementara perlindungan untuk mereka masih sangat kurang, juga lemahnya kontrak kerja, gaji yang tidak memadai, minimnya keselamatan dan kenyamanan tempat kerja sampai pada seringnya mereka menjadi korban kejahatan yang terjadi di laut.

Kewajiban suatu negara untuk melindungi warga negaranya dimanapun mereka berada menjadi salah satu dasar bagi negara manapun, termasuk Indonesia. Selain kewajiban yang lahir karena nasionalitas seseorang, hal ini juga merupakan upaya perwujudan hak ekonomi sosial budaya (ekosob). Dikatakan merupakan hak ekosob, karena berkaitan dengan kebutuhan mendasar dari setiap orang, yaitu hak mendapat pekerjaan dan penghidupan yang layak. Hak bekerja, dimanapun mereka berada, harus mendapat perlindungan dari negaranya dan penghidupan yang layak merupakan hak mendasar agar seseorang dapat menikmati hidupnya. Terkait dengan hak asasi manusia, Pemerintah mempunyai 3 (tiga) kewajiban, yaitu penghormatan (*to respect*), perlindungan (*to protect*) dan pemenuhan (*to fulfil*).

Penghormatan bermakna adanya kewajiban bagi negara dan semua organ maupun aparatnya untuk tidak bertindak apapun yang melanggar integritas individu atau kelompok atau pelanggaran pada kebebasan mereka. Kewajiban untuk perlindungan menuntut negara dan aparatnya melakukan tindakan yang memadai guna melindungi warga individu dari pelanggaran hak-hak individu atau kelompok, termasuk pencegahan atau pelanggaran atas kebebasan mereka. Sementara kewajiban untuk pemenuhan intinya adalah negara wajib melakukan tindakan yang memadai untuk menjamin setiap orang yang berada di wilayah yurisdiksinya yang tidak dapat dipenuhi secara pribadi.

Penelitian ini dimaksudkan sebagai tindak lanjut dari penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, yaitu pada tahun 2015 dan 2016 dengan judul Sinkronisasi dan Harmonisasi Regulasi Nasional di Bidang Hak Ekonomi Sosial Budaya dalam Kerangka Implementasi Kovenan Hak Ekonomi Sosial Budaya. Hasil penelitian tersebut diantaranya adalah kompleksnya bidang hak ekonomi, sosial dan budaya, yang meliputi hak-hak dasar setiap manusia, yang pemenuhannya meskipun melalui suatu proses namun tidak boleh ditunda. Kewajiban pemenuhan terletak pada Pemerintah, mulai dari penyusunan legislasinya sampai pada penyiapan segala fasilitasnya.

Salah satu hak ekonomi, sosial dan budaya tersebut adalah hak bekerja dalam rangka memenuhi penghidupan yang layak bagi seseorang dan keluarganya. Negara tidak boleh melarang atau menghalangi seseorang untuk bekerja pada bidang apa dan dimanapun tempat bekerjanya berada, sehingga meskipun seseorang meninggalkan tanah airnya dan bekerja di negara lain dengan pihak lain, kewajiban negara untuk melindunginya tetap melekat.

Selain meneruskan penelitian sebelumnya, topik penelitian dipandang sangat relevan dengan apa yang baru saja Pemerintah Indonesia lakukan, yaitu melakukan ratifikasi MLC 2006. Dengan meratifikasi, Pemerintah Indonesia mempunyai kewajiban untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam Konvensi tersebut. Ada tindak lanjut yang harus dilakukan oleh Pemerintah agar tercapai tujuan meratifikasi serta memenuhi kewajibannya, diantaranya melakukan persiapan pengaturan dalam perundang-undangan yang terkait dengan perlindungan pelaut/ABK dan aspek terkait lainnya.

Menjadi sangat relevan antara hasil penelitian sebelumnya dengan tindakan peratifikasian jika dikaitkan dengan kebijakan Pemerintah dibawah pimpinan Presiden Jokowi yaitu mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Berikut akan dibahas beberapa pokok pikiran terkait dengan topik penelitian.

3.1. Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia mengingat Indonesia berada di antara dua benua, Asia dan Australia, dan antara dua samudera, Pasifik dan Hindia.

Untuk dapat menjadi poros maritim dunia maka sistem pelabuhan di Indonesia harus dimodernisasi sesuai dengan standar internasional sehingga pelayanan dan akses di seluruh

pelabuhan harus mengikuti prosedur internasional. Sebagai upaya mewujudkannya, terdapat lima pilar utama, yaitu:⁵

Pertama, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.

Kedua, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.

Ketiga, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.

Keempat, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan adalah pilar keempat agenda pembangunan itu.

Terakhir, membangun kekuatan pertahanan maritim.

Pada dasarnya, terdapat dua jenis poros maritim, yaitu poros maritim perantara dan poros maritim pusat.⁶ Poros maritim perantara memiliki karakteristik berada pada dua atau tiga kawasan yang memiliki sumber daya yang spesifik dan tidak ditemukan di kawasan lain, yang saling berdekatan. Contoh dari poros maritim perantara adalah Mediterania Timur dan Barat, dan Indonesia. Negara-negara ini disebut sebagai poros maritim perantara karena berperan sebagai jembatan bagi jalur perdagangan antar negara. Yunani terletak antara Asia, Eropa dan Afrika; Mediterania terletak antara Eropa dan Afrika; sedangkan Indonesia terletak antara dua benua dan dua samudera seperti telah dijelaskan sebelumnya. Poros maritim kedua adalah poros maritim pusat. Karakteristik poros maritim pusat adalah adanya pusat utama eksotis yang besar. Termasuk dalam poros maritim pusat adalah poros Persia, New England dan Asia Timur. Masing-masing negara ini mewakili sumber daya eksotis Mesopotamia, Amerika Utara dan Timur Jauh.

⁵ Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, 13 Nopember 2015, diakses pada 12 Juni 2017, pukul 23.14 WIB.

⁶ Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Ade Prasetya, https://www.academia.edu/19668985/MENUJU_INDONESIA_SEBAGAI_POROS_MARITIM_DUNIA, diakses pada 15 Juni 2017.

Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia merupakan upaya yang terkait dengan beberapa hal yang mendasari diterapkannya Poros Maritim tersebut, diantaranya adalah :

a. Konsep Kedaulatan negara

Pasal 1 *Montevideo Convention on Rights and Duties of States*, 27 Desember 1933 (selanjutnya disebut Konvensi Montevideo 1933)⁷ berisikan bahwa: “*The state as a person of international law should possess the following qualifications: a) a permanent population; b) a defined territory; c) government; and d) capacity to enter into relations with the other states.*” Sejalan dengan Pasal 1 tersebut, menurut Oppenheim, kualifikasi pemerintah dalam Pasal tersebut haruslah mempunyai kedaulatan.⁸

Kedaulatan bermakna sebagai kekuasaan yang tertinggi, yang merdeka atau tidak tergantung pada kekuasaan lain sedikitpun.⁹ Kedaulatan dalam arti sempit dan tepat, mengisyaratkan adanya kemerdekaan dalam segala hal, baik di dalam maupun di luar batas-batas wilayah negara.¹⁰ Dengan kata lain, hanya negara yang berdaulat yang dapat melakukan hubungan dengan negara lain dan diakui sebagai anggota masyarakat internasional.

Pada masa kini, kedaulatan negara sudah mengalami pergeseran konsep, akan tetapi, apabila hal tersebut mengenai wilayah maupun berkaitan dengan perlindungan terhadap warga negara maka negara akan mempertahankan dengan segala kemampuannya.

b. Kepentingan nasional (*national interest*)

Kepentingan nasional (*national interest*) adalah tujuan-tujuan yang ingin dicapai sehubungan dengan kebutuhan bangsa/negara atau sehubungan dengan hal yang dicita-citakan. Kepentingan nasional diidentikkan dengan dengan “tujuan nasional”.¹¹ Kepentingan nasional sering dijadikan tolok ukur atau kriteria pokok bagi para pengambil keputusan (*decision makers*) masing-masing negara sebelum merumuskan dan menetapkan sikap atau tindakan. Bahkan setiap langkah kebijakan luar negeri (*foreign policy*) perlu dilandaskan kepada kepentingan nasional dan diarahkan untuk mencapai serta melindungi apa yang

⁷Konvensi Montevideo 1933 ditandatangani pada 26 Desember 1933, pada Konferensi Internasional Negara-negara Amerika ke-7. Mulai berlaku pada 26 Desember 1934. Didaftarkan pada League of Nations Treaty Series, vol. 165, pp. 20-43, 8 Januari 1936.

⁸L. Oppenheim, *International Law, A Treatise, Volume One, Peace, Eight Edition*, edited by H. Lauterpacht, Longman Group Limited, 1970, h.119.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ <https://iwansmile.wordpress.com/konsep-kepentingan-nasional-national-interest/>

dikategorikan atau ditetapkan sebagai "Kepentingan Nasional".¹² Kepentingan nasional merupakan kompromi antara berbagai pihak dalam suatu negara yang saling berbeda-beda kepentingannya.

Teori tentang kepentingan nasional baru tumbuh dan mengalami perkembangan pesat setelah Perang Dunia II, khususnya sejak Amerika Serikat (AS) menerapkan kepentingan nasionalnya sebagai landasan politik luar negeri. Praktik AS ini dengan segera diikuti oleh negara-negara, dimana dalam hubungan internasionalnya selalu didasarkan pada kepentingan nasional masing-masing. Teori ini merupakan teori yang lahir dari paradigma/pendekatan realis yang dipelopori oleh Hans J. Morgenthau.¹³ Menurut Morgenthau, kepentingan nasional diartikan sebagai tujuan yang harus dicapai oleh setiap negara dalam melaksanakan politik luar negerinya. Kepentingan nasional biasanya terdapat dalam setiap konstitusi negara, sehingga harus diperjuangkan oleh setiap entitas yang ada dalam negara tersebut. Kepentingan nasional diartikan sebagai kemampuan minimum suatu negara bangsa untuk melindungi identitas fisik (wilayah, tanah, teritorial), identitas politik (rezim ekonomi politik), dan identitas kultural (norma etnis, linguistik, sejarah) dari gangguan negara lain.¹⁴ Selanjutnya, Jack C. Plano & Roy Olton mengartikan kepentingan nasional sebagai kepentingan vital suatu bangsa yang harus diperjuangkan demi kelangsungan hidupnya. Kepentingan vital tersebut meliputi: *independence*, *self preservation*, *territorial integrity*, *military security*, dan *economic well-being*. Dalam perspektif hubungan internasional, tindakan suatu negara terhadap negara lain banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor yang bermuara pada kepentingan nasional, seperti faktor ideologi, pertahanan, ekonomi dan tata hubungan regional maupun internasional.

Bagi Indonesia, pencapaian kepentingan nasional Indonesia di dunia internasional tidak terlepas dari perubahan lingkungan strategis baik dalam tataran global maupun regional yang memberikan tantangan sekaligus kesempatan bagi proses pencapaian kepentingan tersebut. Upaya untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia di dunia Internasional dilaksanakan melalui diplomasi. Dengan total diplomasi, Diplomasi Indonesia yang dilaksanakan oleh Departemen Luar Negeri (Deplu, saat ini berubah menjadi

¹² T.May Rudy, *Study Strategis dalam transformasi sistem Internasional Pasca Perang dingin*. Refika Aditama, Bandung, 2002, hal 116.

¹³ <https://agussubagyo1978.files.wordpress.com/2015/02/presentasi-teori-teori-national-interest-2011.pdf>. Diakses pada 27 Agustus 2018.

¹⁴ *Ibid.*

Kementerian Luar Negeri atau Kemlu, catatan Penulis) turut mengaktualisasikan program dan prioritas Kabinet Indonesia Bersatu yang pada intinya adalah melakukan diplomasi total untuk ikut mewujudkan Indonesia yang bersatu, lebih aman dan damai, adil, demokratis dan sejahtera.¹⁵

Kepentingan nasional Indonesia diterjemahkan kedalam visi Departemen luar negeri yang disebut sebagai “Sapta Dharma Caraka”, yaitu:¹⁶

1. Memelihara dan meningkatkan dukungan internasional terhadap keutuhan wilayah dan kedaulatan Indonesia;
2. Membantu pencapaian Indonesia sejahtera melalui kerja sama pembangunan dan ekonomi, promosi dagang dan investasi, kesempatan kerja dan alih teknologi;
3. Meningkatkan peranan dan kepemimpinan Indonesia dalam proses integrasi ASEAN, peran aktif di Asia- Pasifik, membangun kemitraan strategis baru Asia-Afrika serta hubungan antar sesama negara berkembang;
4. Memperkuat hubungan dan kerja sama bilateral, regional dan internasional di segala bidang dan meningkatkan prakarsa dan kontribusi Indonesia dalam pencapaian keamanan dan perdamaian internasional serta memperkuat multilateralisme;
5. Meningkatkan citra Indonesia di masyarakat internasional sebagai negara demokratis, pluralis, menghormati hal asasi manusia, dan memajukan perdamaian dunia;
6. Meningkatkan pelayanan dan perlindungan Warga Negara Indonesia (WNI) di luar negeri serta melancarkan diplomasi kemanusiaan guna mendukung tanggap darurat dan rekonstruksi Aceh dan Nias dari bencana gempa dan tsunami;
7. Melanjutkan benah diri untuk peningkatan kapasitas kelembagaan, budaya kerja dan profesionalisme pelaku diplomasi serta peranan utama dalam koordinasi penyelenggaraan kebijakan dan hubungan luar negeri.

c. Kebangsaan Kapal

Nasionalitas dalam kepemilikan kapal merupakan hal yang penting karena sebagai kebutuhan hukum (*legal necessities*) dan kebutuhan yang ada dalam praktik kebangsaan kapal. Terutama untuk kapal yang berada di laut bebas, maka kebangsaan kapal atau bendera kapal atau identitas kapal, menjadi hal yang sangat utama. Nasionalitas kapal sangat dibutuhkan pada dasarnya sebagai sarana identifikasi bagi kapal dan negara mana yang akan

¹⁵ <http://www.landasanteori.com/2015/10/pengertian-kepentingan-nasional.html>. Diakses pada 15 Juni 2017

¹⁶ *Ibid.*

bertanggung jawab terhadap kapal, terutama jika kapal melakukan pelayaran di laut lepas. Jika terjadi kecelakaan kapal, perompakan dan sebagainya, maka aparat penegak hukum maupun kapal yang sedang berlayar di dekatnya dapat mengidentifikasi dan menerapkan hukum yang berlaku. Selain sebagai identitas kapal, kebangsaan kapal dapat menentukan hak dan kewajiban kapal jika terjadi perang, perdagangan internasional dan nasional.

Kebangsaan kapal tidak selalu dilihat dari bendera yang di kibarkan di atas kapal tetapi juga dapat di lihat dari dokumen yang selalu di bawa setiap kali berlayar maupun berlabuh. Seperti seseorang yang akan bepergian keluar negeri menggunakan pasport, kapal juga butuh didaftarkan. Pendaftaran ini disebut dengan kebangsaan kapal. Hal ini seperti pasport untuk kapal. Negara dimana kapal didaftarkan maka negara tersebut menjadi negara bendera kapal. Misalkan kapal A di daftarkan di Indonesia maka kapal tersebut harus mengibarkan bendera Indonesia dan patuh pada semua aturan hukum di Indonesia. Pendaftaran kapal dilakukan oleh suatu lembaga atau badan pemerintah. Dibeberapa negara, pihak swasta juga dapat mendaftarkan kapalnya. Negara dimana kapal didaftarkan harus mengecek semua kondisi kapal seperti, keamanan kapal dan ABK, layak untuk berlayar atau tidak. Jika terjadi sesuatu pada kapal maka negara dimana kapal didaftarkan harus ikut bertanggung jawab dalam penyelesaiannya.¹⁷

Menurut hukum internasional dan hukum kebiasaan di laut, konsep "*maritime flag*" dimana semua kapal yang akan berlayar mempunyai kedaulatan sebagai negara sejak kapal tersebut memasang bendera tempat asal kapal didaftarkan.¹⁸ Para ahli membenarkan bahwa dibutuhkan suatu penghubung antara negara dan kapal untuk meningkatkan nasionalitas serta akan meningkatkan nama baik negara saat kapal tersebut berlayar maupun saat berlabuh. Berdasarkan Pasal 90 UNCLOS 1982, "Setiap negara, baik berpantai atau tidak berpantai, mempunyai hak untuk melayarkan kapal di bawah benderanya di laut lepas". Jika kapal mengibarkan lebih dari satu bendera maka dapat dikatakan kapal tersebut tidak mempunyai identitas/nasionalitas seperti yang telah tercantum di *The Geneva Convention on the High Seas* 1958 vide Pasal 6 (2), mengibarkan 2 bendera akan menyebabkan kebingungan akan mengidentifikasi kapal dan kapal tersebut akan dianggap tidak mempunyai nasionalitas. Dengan diaturnya setiap kapal harus mengibarkan bendera negara asal, maka kapal yang akan berlayar harus didaftarkan kepada pihak yang berwenang di negara asal. Tetapi bendera kapal tidak selalu dari negara asal bisa juga kapal tersebut di daftarkan di negara lain. Kebangsaan

¹⁷ <http://www.marine-knowledge.com/what-is-nationality-of-a-ship/>

¹⁸ Singh, Narendra, *Maritime Flag and International Law*, A.W. Sijthoff International Publishing Company Leiden, Netherlands-Thompson Press Limited, India, 1978. Hal. 23-

kapal atau bendera kapal selain untuk menentukan identitas kapal, hal ini sangat penting untuk kelancaran berlayar dan juga untuk ketertiban lalu lintas pelayaran internasional dan keamanan di laut.

Keberadaan hubungan antara kebangsaan kapal dan *genuine link*, yaitu antara kapal dan negara kebangsaan menjadi suatu yang penting, dan didahului dengan dibedakannya antara kapal-kapal publik dan kapal-kapal swasta. Perbedaan antara kapal-kapal publik dan kapal-kapal swasta merupakan suatu ketentuan hukum positif. Perbedaan tersebut didasarkan pada penggunaan kapal dan bukan atas kualitas kepemilikan kapal-kapal tersebut. Kapal publik adalah kapal-kapal yang digunakan untuk dinas resmi pemerintah dan tidak digunakan untuk tujuan komersial. Sedangkan Kapal swasta adalah semua kapal yang tidak termasuk kapal publik

Pentingnya perbedaan antara kapal publik dan kapal swasta, bertalian dengan status hukum yang akan diterapkan terhadapnya. Terdapat perbedaan ketentuan hukum yang berlaku bagi kedua jenis kapal tersebut. Di samping itu, perbedaan perlakuan ini dalam beberapa hal juga tergantung pada bagian laut mana kapal-kapal tersebut berada, apakah di laut bebas, di laut teritorial ataukah di perairan pedalaman. Kategori yang paling penting dari kapal-kapal publik adalah kapal perang. Dalam putusan peradilan arbitrase Perancis–Yunani mengenai Perkara Mercuri Suar, diberikan definisi tentang kapal perang. Yang dimaksud dengan kapal-kapal perang adalah kapal-kapal, yang karena tugas dan perlengkapan senjatanya dapat secara efektif ikut dalam operasi-operasi militer. Selanjutnya, UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan kapal perang adalah kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu negara, di bawah komando perwira dan tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler.¹⁹

Selain kapal-kapal perang dan kapal pemerintah yang ditujukan untuk kegiatan non-militer, yang juga termasuk dalam kategori kapal publik adalah kapal-kapal organisasi internasional yang digunakan untuk kepentingan masyarakat internasional. Yang termasuk dalam kategori ini adalah kapal-kapal Perserikatan Bangsa-Bangsa, beserta badan-badan khususnya, dan juga kapal-kapal *International Atomic Energy Agency* (IAEA) dengan

¹⁹ Pasal 29 UNCLOS 1982 mengatakan : *For the purposes of this Convention, "warship" means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing such ships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline.*

mengibarkan bendera masing-masing.²⁰ Selanjutnya dalam UNCLOS 1982, Pasal 91 Ayat (1) dinyatakan bahwa : *“Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship”*²¹

Pengaturan pendaftaran kapal tercantum pada UNCLOS 1982 Pasal 91, mengatakan bahwa semua kapal harus terdaftar di suatu negara dan mempunyai nasionalitas. Kebangsaan kapal atau bendera kapal selain untuk menentukan identitas kapal, hal ini sangat penting untuk kelancaran berlayar dan juga untuk ketertiban lalu lintas pelayaran internasional dan keamanan di laut.

Indonesia sebagai negara berdaulat dan anggota masyarakat internasional wajib untuk memelihara tata tertib pelayaran internasional seperti memberikan identitas bagi kapal-kapal dan mendaftarkannya dengan cermat. Identitas kapal Indonesia secara fisik diperlihatkan dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal dan bukti kebangsaan kapal dituangkan dalam surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia.²²

Indonesia telah memiliki Undang-Undang dan berbagai peraturan pelaksanaannya di bidang administratif, teknis, sosial. Salah satunya adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran²³ dan Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.²⁴ Hal tersebut dimaksudkan untuk memenuhi kewajiban sebagai negara bendera untuk menetapkan hukum nasional mengenai pendaftaran dan pemberian kebangsaan kapal serta melaksanakan yurisdiksi dan pengawasan terhadap kapal-kapal yang mengibarkan bendera kebangsaannya.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran Kebangsaan Kapal, Pasal 1 ayat 12, yang dimaksud kebangsaan kapal adalah hubungan hukum antara kapal dengan negara yang benderanya dikibarkan sebagai bendera kebangsaan.

²⁰ Pasal 93 UNCLOS 1982 mengatakan : *The preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of the United Nations, its specialized agencies or the International Atomic Energy Agency, flying the flag of the organization.*

²¹ Pasal 91 ayat (1) UNCLOS 1982.

²² <http://maritimeindonesia-mis.blogspot.co.id/2011/11/status-hukum-kapal.html>

²³ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor, 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849.

²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Lembaran Negara Tahun 2012, Nomor 204.

Kapal yang didaftarkan dilakukan oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal atau yang biasa disebut Syahbandar²⁵.

Sedangkan menurut Pasal 117 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, mengatur bahwa setiap kapal sesuai dengan dachrah pelayarannya harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang salah satu unsurnya adalah status hukum kapal. Status hukum kapal sendiri dapat ditentukan setelah melalui beberapa proses yang tercantum pada Pasal 154 yang salah satunya adalah Penetapan Kebangsaan Kapal. Pengibaran bendera kebangsaan juga menunjukkan status hukum kapal, karena dari bendera tersebut dapat ditelusuri kebangsaan kapal, hukum yang berlaku diatas kapal dan pemilik kapal.

Indonesia mempunyai beberapa aturan untuk pendaftaran dan kebangsaan kapal, diantaranya:

1. Pasal 314 Kitab Undang-undang Hukum Dagang
2. Peraturan Pendaftaran Kapal Stbl. 1933 No. 48
3. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
4. Permenhub No. KM. 26 Tahun 2006 tentang Penyederhanaan Sistem dan Prosedur Pengadaan Kapal dan Penggunaan / Penggantian Bendera Kapal
5. UNCLOS 1982 yang diratifikasi dengan UU No. 17 tahun 1985

Secara umum dapat dikatakan bahwa pendaftaran kapal digunakan untuk mengidentifikasi kapal sepanjang kapal tersebut berlayar/beroperasi. Karena itu tiap perubahan atas nama, kepemilikan, ukuran dan spesifikasi kapal atau tanda-tanda yang berbeda dari kapal harus dilaporkan pada pejabat pendaftaran kapal dimana kapal tersebut didaftarkan. Jika bendera kapal telah berkibar maka semua hukum nasional bendera kapal berlaku diatas kapal dan nahkoda sebagai penanggung jawab di atas kapal. Jika terjadi sesuatu seperti pembunuhan atau kapal tersebut melakukan hal illegal maka pelaku akan dikenakan hukum nasional negara bendera. Atau jika terjadi kecelakaan atau diserang oleh perompak, negara bendera kapal wajib untuk dihubungi dan membantu kapal tersebut. Sedangkan untuk Kebangsaan kapal, Indonesia memiliki dasar hukum sebagai berikut :

1. Pasal 311 Kitab Undang-undang Hukum Dagang
2. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
3. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
4. Stbl 1924 No. 78 tentang Penetapan Surat – Surat Laut dan Pas – Pas Kapal
5. Stbl 1935 No. 492 tentang Ordonasi Surat – Surat Laut dan Pas – Pas Kapal

²⁵ Pasal 2 Permen No. 13 2012

6. Stbl 1935 No. 564 tentang Peraturan Surat – Surat Laut dan Pas – Pas Kapal
7. Kepmenhub No. KM. 46 Tahun 1996 tentang Sertifikasi Kelaikan Kapal Ikan
8. UNCLOS 1982 yang diratifikasi dengan UU No. 17 tahun 1985

Di dalam Pasal 163 UU No. 17 tahun 2008, kapal yang didaftarkan di Indonesia dan berlayar di laut akan diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia. Hal tersebut sesuai dengan Pasal 91 ayat 2 UNCLOS 1982. Akibat hukum setelah kapal mempunyai dokumen kebangsaan kapal adalah :²⁶

1. Berhak mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan;
2. Diatas kapal berlaku hukum Indonesia, karena kapal tersebut merupakan bagian dari wilayah hukum Indonesia;
3. Berhak mendapat perlindungan hukum dari pemerintah Indonesia;
4. Wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan nasional dan konvensi internasional yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia

3.2. *Maritim Labour Convention 2006*

Secara umum, ada anggapan MLC 2006 sebagai "*Seafarers' Bill of Rights*", karena merupakan "tiket" bagi para pelaut untuk menuntut haknya sebagai pekerja, yang memiliki karakter berbeda dengan pekerja di sektor industri yang lain. Pada konferensi diplomatik saat diadopsinya MLC 2006, mantan Sekjen IMO H.E. E.E. Metropoulos (yang saat itu masih menjadi Sekjen IMO), sempat memberikan tanggapan terhadap MLC 2006 ini sebagai pilar yang ke 4 di sektor maritim, melengkapi 3 pilar utama instrumen hukum IMO yang telah ada sebelumnya yaitu: *Safety Of Life At Sea Convention (SOLAS) 1974/1978*, *Marine Pollution Prevention Convention (MARPOL) 1973/1978* dan *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention (STCW) 1978*. Mengingat IMO tidak memiliki kapasitas untuk membuat instrumen hukum yang komprehensif tentang perlindungan terhadap para pelaut, ILO menyusun MLC 2006 ini sebagai instrumen hukum internasional. Diterimanya MLC 2006 tersebut juga menjadi inspirator disahkannya tema Hari Maritim Sedunia (*World Maritime Day*) pada sidang Dewan IMO tahun 2009 bahwa pada tahun 2010 dicanangkan sebagai Tahun untuk Pelaut (*Year of Seafarers*).

Maritim Labour Convention 2006 adalah konvensi yang dihasilkan oleh *International Labour Organization (ILO)* pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. Konvensi Ketenagakerjaan

²⁶ <http://maritimeindonesia-mls.blogspot.co.id/2011/11/status-hukum-kapal.html>

Maritim ini memperbaharui 37 Konvensi ILO yang berkaitan dengan tenaga kerja maritim. Lahirnya MLC 2006 mempunyai arti penting, disebabkan, pertama, karena menyatukan standar minimum internasional yang memastikan pekerjaan yang layak untuk lebih dari 1,5 juta pelaut di seluruh dunia, dimana pekerjaan sebagai pelaut sangat penting untuk perdagangan internasional maupun kegiatan pariwisata. Kedua, karena akan membantu menyediakan lapangan bermain bagi pemilik kapal berkualitas yang beroperasi di bawah bendera negara-negara yang telah meratifikasi MLC 2006. Pada akhirnya, kondisi kerja yang layak akan berjalan beriringan dengan persaingan yang sehat.

Sesuai dengan salah satu artikel pada MLC 2006, konvensi ini baru bisa diberlakukan (*entry into force*) satu tahun setelah 30 negara anggota atau sejumlah negara yang mewakili 33% *gross tonnage* armada internasional telah meratifikasinya. Pada tanggal 20 Agustus 2012 persyaratan tersebut telah terpenuhi setelah Rusia dan Filipina meratifikasi konvensi tersebut. Sejak berlaku secara efektif pada tanggal 20 Agustus 2013, jumlah negara yang meratifikasi sebanyak 79 negara, 5 di antaranya merupakan negara di wilayah ASEAN yaitu Philipina, Singapura Malaysia, dan Vietnam dan Indonesia.



BAB 3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

3.1. Tujuan Penelitian

Atas permasalahan-permasalahan sebagaimana dikemukakan di atas, maka penelitian ini mempunyai tujuan khusus sebagai berikut:

- a. Melakukan kajian mengenai arti penting ratifikasi MLC 2006 bagi Indonesia;
- b. Mengidentifikasi kebijakan dan regulasi mengenai perlindungan ABK;
- c. Melahirkan Konsep pengaturan yang ideal dalam perlindungan pelaut/ABK;
- d. Menghasilkan model yang tepat untuk pengaturan di tingkat nasional dalam kerangka implementasi MLC 2006.

3.2. Manfaat Penelitian

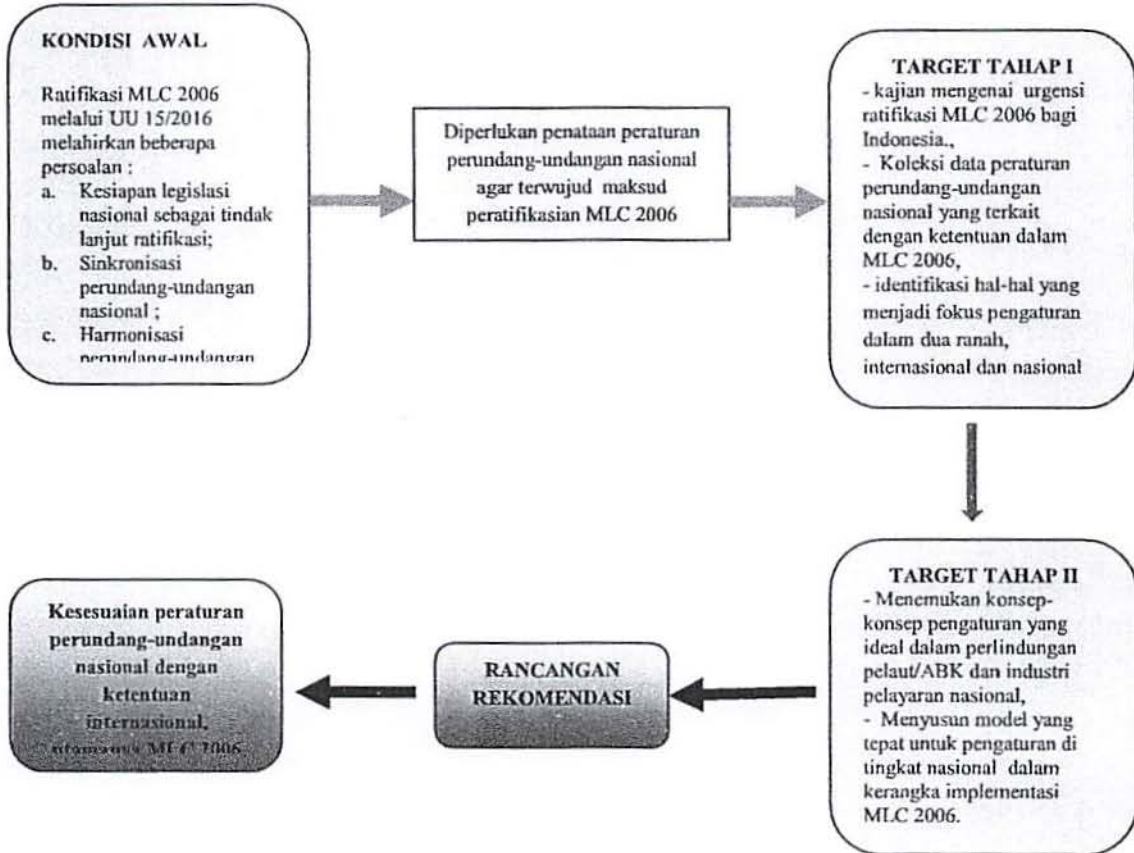
Pengutamaan kebijakan nasional dalam bidang maritim sangat diperlukan dalam menjamin terwujudnya keinginan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sejalan dengan kebijakan politik dalam pemerintahan saat ini yang mengedepankan Indonesia menjadi poros maritim dunia, mengharuskan Pemerintah harus bekerja keras untuk mewujudkannya. Dengan kondisi luasnya perairan Indonesia dan kompleknya persoalan kemaritiman, maka sudah sewajarnya apabila keinginan menjadi negara maritim yang menguasai laut dan sumberdaya alamnya menjadi suatu keniscayaan. Dalam sejarahnya, negara-negara yang mempunyai kekuatan maritim besar diantaranya Inggris, Spanyol, Belanda, Portugis, Turki, Jepang, pernah menjadi adikuasa pada suatu era dengan mengandalkan kekuatan laut, mampu bertumpu pada satu aspek yaitu transportasi laut selain keamanannya.²⁷

Salah satu aspek yang akan mendukung terwujudnya hal tersebut adalah menyiapkan segala sesuatunya, termasuk diantaranya adalah perlindungan tenaga kerjanya dan industri pelayarannya agar mampu dan siap bersaing dengan negara-negara lainnya. Peratifikasian MLC 2006 sangat tepat dan akan menjadi momentum awal bagi cita-cita tersebut. Penguatan perlindungan kepada pelaut/ABK dan juga industri pelayaran, diantaranya melalui kesiapan instrumen hukum di tingkat nasional.

²⁷ Till, Geoffrey, *Sea Power: A Guide for Twenty First Century*. Routledge, 2009, dalam Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim*, Forum Kajian Pertahanan dan Maritim, 7 Juli 2013.

BAB 4 METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian



TAHUN PERTAMA

Tahun pertama penelitian dilakukan untuk menemukan dan mengkaji urgensi tindakan ratifikasi Indonesia atas Konvensi tersebut, koleksi data peraturan perundang-undangan nasional yang terkait dengan ketentuan dalam MLC 2006, identifikasi hal-hal yang menjadi fokus pengaturan dalam dua ranah, internasional dan nasional. Pada tahun ini termasuk untuk memperoleh suatu gambaran, manfaat apa saja yang didapat dengan meratifikasi serta apakah kendala-kendala yang akan mungkin akan dihadapi.

B. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan fokus pada penelaahan urgensi tindakan ratifikasi Indonesia atas MLC 2006. Dari penelitian yang akan dilakukan diharapkan dapat koleksi data peraturan perundang-undangan nasional yang terkait dengan ketentuan dalam MLC 2006, identifikasi hal-hal yang menjadi fokus pengaturan dalam dua

ranah, internasional dan nasional. Pada tahun ini termasuk untuk memperoleh suatu gambaran, manfaat apa saja yang didapat dengan meratifikasi serta apakah kendala-kendala yang akan mungkin akan dihadapi.

Pada tahun kedua, penelitian ditujukan untuk memperdalam hasil di tahun pertama, utamanya kesiapan perundang-undangan yang ada dan memberikan rekomendasi perundang-undangan yang penting untuk disusun apabila belum ada dan apabila sudah ada, apakah telah sesuai dengan Konvensi, mengingat Indonesia memang baru melakukan ratifikasi di tahun 2016. Berikutnya menemukan konsep-konsep pengaturan yang ideal dalam perlindungan pelaut/ABK dan industri pelayaran nasional dan menyusun model yang tepat untuk pengaturan di tingkat nasional dalam kerangka implementasi MLC 2006.

2. Pendekatan Masalah

Untuk menjawab permasalahan di atas, penelitian yang dilakukan adalah penelitian normatif. Meskipun berbasis penelitian normatif sebagaimana penelitian ilmu hukum pada umumnya, namun penelitian ini bertitik tolak dari pemikiran mengenai arti pentingnya tindakan Pemerintah Indonesia melakukan ratifikasi salah satu ketentuan internasional terkait dengan perlindungan tenaga kerja. Kenyataan itu menjadi sumber utama penelitian, yang kemudian diteruskan dengan penelitian literatur, perundang-undangan nasional maupun ketentuan internasional. Apabila dimungkinkan, penelitian ini akan dilengkapi dengan pengamatan (*observasi*), maupun wawancara dengan *stake holder* terkait.

3. Narasumber dan Lokasi Penelitian

Narasumber : pejabat dari kementerian terkait (Kementerian Luar Negeri, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Kementerian Hukum dan HAM), PPI dan pihak terkait lainnya.

Lokasi Penelitian : Surabaya, Jakarta, Bali, Banyuwangi, Ambon.

D. Bahan Penelitian

Dalam penelitian ini diperlukan bahan penelitian yang dibedakan dalam bahan penelitian primer dan bahan penelitian sekunder. Bahan penelitian primer dalam penelitian ini meliputi peraturan perundang-undangan nasional dan internasional terkait dengan tema penelitian. Sedangkan bahan penelitian sekunder yang dipergunakan dalam penelitian ini berbagai karya ilmiah para sarjana, hasil-hasil penelitian, jurnal-jurnal ilmiah, terbitan (media massa) harian atau berkala di bidang kesehatan dan ilmu hukum yang menunjang penelitian.

Dimungkinkan dalam penelitian ini untuk mendapatkan data sebagai pelengkap dari bahan hukum yang telah ada, meskipun tidak banyak diperlukan data sebagaimana tipe penelitian di luar penelitian yang bersifat normatif. Penelitian dilakukan dalam 2 (dua) tahap, yaitu pengumpulan bahan-bahan hukum (*legal materials*) dan pengkajian/analisis bahan hukum. Pengumpulan bahan hukum diawali dengan mencari dan menyusun bahan hukum yang berkaitan dengan isu hukum dalam penelitian. Bahan-bahan yang telah tersusun dicatat dengan akurat untuk memudahkan pencarian, penyusunan ulang serta penambahan bahan-bahan yang relevan, dalam bentuk *theoretical mapping*.

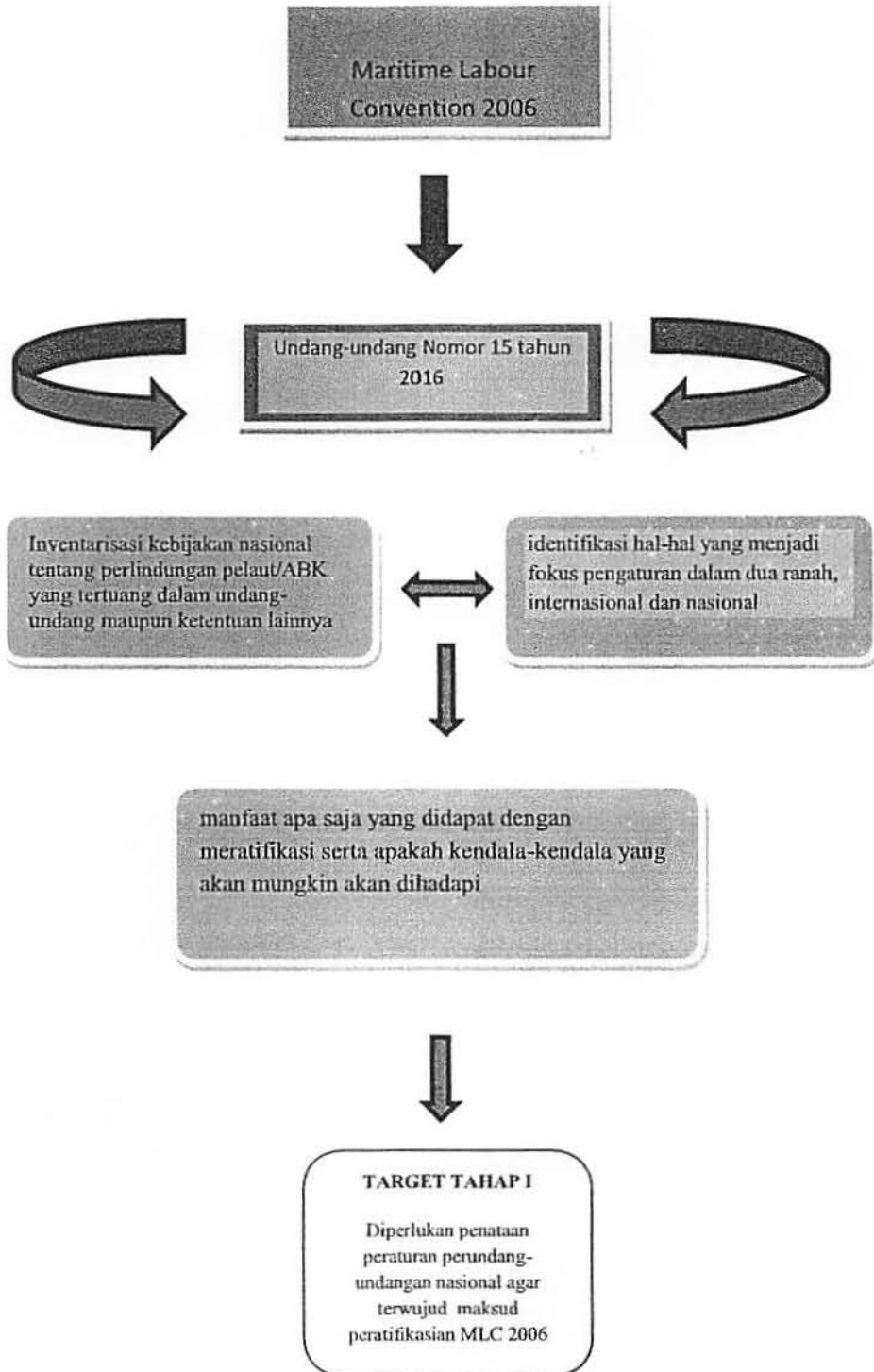
Selanjutnya, bahan hukum, baik primer maupun sekunder yang diperoleh akan diinventarisasi dan diidentifikasi untuk selanjutnya, beranjak dari informasi awal yang didapat dengan menggunakan metode ini akan dilakukan penelusuran lebih lanjut, begitu seterusnya sehingga diperoleh bahan yang lebih komprehensif. Setelah bahan-bahan hukum yang diperoleh dianggap komprehensif, dilakukan pengklasifikasian berdasarkan esensi pokok-pokok pikiran yang saling berkaitan untuk menjawab isu hukum dalam penelitian. Dari hasil pengklasifikasian, dilakukan evaluasi secara keseluruhan untuk menjawab persoalan secara keseluruhan, sebagai tahap akhir penyelesaian penelitian.

E. Teknik pengumpulan dan Pengolahan Data dan Bahan Hukum

Sebagai langkah awal dilakukan penelusuran data maupun bahan sekunder. Data berupa arsip, data resmi pada instansi-instansi Pemerintah dan LSM atau pihak terkait, dan data yang dipublikasikan akan dikumpulkan sebagai bahan untuk menentukan berbagai hal terkait dengan peratifikasian MLC 2006. Langkah berikutnya adalah wawancara secara mendalam dengan berbagai pihak yang dianggap sebagai sumber. (pejabat dari Kementerian Perhubungan, PPI, Elsam maupun pihak lainnya)

Secara skematis, tahapan penelitian dapat digambarkan sebagai berikut :

1. Bagan alir capaian tahun 1 :



BAB 5

HASIL DAN LUARAN YANG DICAPAI

5.1. Hak-Hak Pelaut menurut *Maritime Labour Convention 2006*

Dalam MLC 2006, pelaut didefinisikan sebagai semua orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja dalam kapasitas apa pun di atas kapal yang menjadi ketentuan Konvensi. Pengertian ini mencakup bukan hanya awak kapal yang terlibat dalam navigasi atau mengoperasikan kapal namun termasuk juga, misalnya orang-orang yang bekerja di posisi hotel yang menyediakan berbagai layanan untuk penumpang di kapal pesiar atau yacht.

MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional.

MLC 2006, terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu *Articles, Regulations* dan *Code*. *Articles* dan *Regulations* menetapkan hak-hak dan prinsip-prinsip dasar dan kewajiban-kewajiban dasar Negara Anggota ILO yang meratifikasi MLC 2006 sedangkan *Code* memuat rincian-rincian bagi penerapan peraturan-peraturan. *Code* memuat 2 (dua) bagian yaitu Bagian A berisi standar-standar yang sifatnya mandatory yang harus diterapkan oleh negara yang meratifikasi Konvensi dan Bagian B berisi pedoman-pedoman yang sifatnya non mandatory/tidak wajib untuk diterapkan oleh negara yang meratifikasi Konvensi. *Regulations* dan *Code* mengatur mengenai:

- a. ketentuan minimum bagi para pelaut untuk bekerja di kapal;
- b. kondisi kerja;
- c. akomodasi, fasilitas-fasilitas rekreasi, makanan dan katering;
- d. perlindungan kesehatan, perawatan medik, kesejahteraan dan jaminan sosial;
- e. kepatuhan dan penegakan.

Hak-hak dasar pekerja di dalam MLC, 2006 adalah bahwa setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dan bekerja di atas kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional, mempunyai hak yang sama sebagaimana pekerja/buruh yang bekerja di darat. Hak-hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 (delapan) Konvensi Dasar ILO dan telah diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional.

Hak-hak tersebut antara lain hak untuk bebas dari perbudakan, hak untuk terhindar dari diskriminasi, hak untuk mendapatkan upah yang sama untuk jenis pekerjaan yang sama nilainya, hak untuk berunding bersama dan berserikat, hak untuk tidak mempekerjakan anak

dalam jenis pekerjaan terburuk. Selain hak dasar, maka pelaut dan awak kapal juga berhak mendapatkan perlindungan atas pekerjaan dan sosial, antara lain hak untuk mendapatkan tempat kerja yang aman, hak untuk mendapatkan perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja, hak untuk mendapatkan jaminan sosial, dan hak untuk mendapatkan perawatan medik, fasilitas dan akomodasi termasuk rekreasi.

Secara garis besar, MLC 2006 berisikan ketentuan-ketentuan mengenai :

- a. Persyaratan minimal pelaut yang bekerja di kapal, berisi tentang persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh seorang pelaut seperti persyaratan usia, persyaratan kondisi kesehatan, persyaratan kompetensi, keahlian, dan training serta persyaratan rekrutmen dan penempatan. Secara umum ditentukan diantaranya :
 - i. Usia Minimal Pelaut: Usia minimal adalah 16 tahun tetapi untuk kerja malam atau area berbahaya, usia minimal 18 tahun.
 - ii. Kondisi Kesehatan: Pelaut harus menyertakan sertifikat kesehatan (*medical report*) yang diakui oleh negara bersangkutan.
 - iii. Pelatihan: Pelaut harus mendapatkan pelatihan yang berkaitan dengan pekerjaannya sebelum melaut dan juga harus mendapatkan training keselamatan diri (*Personal Safety Training*)
 - iv. Rekrutmen atau Penempatan pelaut harus dilakukan dengan menjalankan prosedur penempatan dan pendaftaran yang baik, adanya prosedur keluhan dan harus ada kompensasi bila proses rekrutmen gagal.
- b. Kondisi kerja, mengatur tentang kontrak, gaji, dan kondisi kerja pelaut selama di kapal. Ini mencakup kontrak yang jelas, waktu istirahat, hak cuti, pemulangan ke negara asal, dan sebagainya. Ringkasnya adalah sebagai berikut:
 - i. Kontrak Kerja: Kontrak harus jelas, legal, dan mengikat
 - ii. Gaji: Pelaut Gaji harus dibayar sekurang-kurangnya setiap bulan dan harus ditransfer secara berkala ke keluarga bila dibutuhkan.
 - iii. Waktu Istirahat: Waktu istirahat harus diterapkan sesuai dengan peraturan negara yang berlaku. Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya, waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.
 - iv. Cuti : Pelaut memiliki hak cuti tahunan serta cuti di daratan.
 - v. Pemulangan: Pemulangan pelaut ke negara asalnya haruslah gratis

- vi. **Kandas / Hilang** : Bila kapal hilang atau kandas, pelaut memiliki hak pesangon
 - vii. **Karir** : Setiap kapal harus punya jenjang karir yang jelas
- c. **Akomodasi, fasilitas rekreasi, makan, dan katring**, berisi tentang hak-hak yang berkaitan dengan makan, akomodasi dan fasilitas yang wajib diberikan kepada para pelaut. Secara garis besar persyaratan yang diminta adalah:
- i. **Akomodasi** : Akomodasi untuk tempat tinggal dan bekerja harus memperhatikan kesehatan dan kenyamanan pelaut. Ada beberapa persyaratan minimal ruang tidur, ruang hiburan, dan asrama.
 - ii. **Makan dan Catering** : Kualitas maupun kuantitas makanan harus diatur mengikuti negara sesuai bendera kapal (Flag State). Koki juga harus memiliki pelatihan yang tepat.
- d. **Perlindungan dan perawatan keschatan, kesejahteraan, dan perlindungan keamanan sosial**, meliputi :
- i. **Perawatan Medis di kapal dan di darat**: pelaut harus mendapatkan akses ke fasilitas kesehatan selama di kapal tanpa biaya dan dengan kualitas pelayanan kesehatan yang sama dengan yang ada di darat.
 - ii. **Kewajiban Pemilik Kapal**: Pelaut harus dilindungi dari dampak keuangan akibat sakit, cedera, atau kematian yang berhubungan dengan pekerjaan mereka. Pelaut juga harus tetap mendapatkan gaji setidaknya 16 minggu semenjak mulai sakit.
 - iii. **Perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja** : Lingkungan kerja yang aman dan higienis harus diberikan selama bekerja maupun istirahat. Pengukuran tingkat kemanan (identifikasi bahaya dan pengendalian resiko) harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan kerja.
 - iv. **Akses ke Fasilitas di daratan**: Port States harus menyediakan fasilitas budaya, rekreasi dan informasi yang cukup di daratan dan semua fasilitas tersebut terbuka untuk semua pelaut tanpa membedakan ras, kelamin, agama dan pandangan politik.
 - v. **Kemanan Sosial**: Perlindungan sosial harus dibelikan ke semua pelaut.
 - vi. *Social security coverage should be available to seafarers (and in case it is customary in the flag state: their relatives).*
- d. **Penerapan dan Pelaksanaan.**
- a. **Flag states**: Flag states (Negara dimana bendera kapal beroperasi) bertanggung jawab memastikan penerapan aturan untuk kapal yang menggunakan benderanya. Setiap kapal harus dilengkapi “Certificate of Maritime Compliance”. Setiap kapal juga diwajibkan

memiliki prosedur keluhan untuk semua kru kapal dan harus menginvestigasi keluhan yang terjadi.

- b. *Port States*: Port States (negara dimana kapal bersandar) harus melakukan inspeksi tergantung pada keberadaan "Certificate of Maritime Compliance". Bila sertifikat telah dimiliki (dan bendera kapal berasal dari negara yang telah meratifikasi MLC 2006) , maka investigasi hanya dilakukan sekedar untuk memeriksa adanya indikasi ketidakpatuhan terhadap standar. Bila kapal belum memiliki sertifikat, maka investigasi harus dilakukan secara menyeluruh dan harus memastikan kapal telah memenuhi ketentuan MLC 2006. Dengan demikian, MLC 2006 secara tidak langsung juga berlaku untuk negara yang belum meratifikasi MLC 2006 bila mereka ingin berlabuh di negara yang sudah meratifikasi MLC 2006.
- c. *Agan Pelaut*: Agen yang menyediakan pekerja untuk kapal juga harus diinspeksi untuk memastikan mereka menerapkan MLC 2006 (juga peraturan lain yang terkait keamanan sosial)

5.2. Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 dan Perlindungan Pelaut

Tindakan meratifikasi Konvensi oleh Indonesia sejalan dengan cita-cita berbangsa dan bernegara, yaitu melindungi seluruh tumpah darah dan mewujudkan kesejahteraan bagi segenap rakyat Indonesia. MLC 2006 melindungi semua pelaut, baik yang bekerja di dalam negeri maupun di luar negeri, dan pelaut merupakan salah satu profesi yang banyak dijalani oleh warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di luar negeri sebagai tenaga kerja Indonesia (TKI).

Salah satu keuntungan negara yang meratifikasi MLC 2006 adalah mendapatkan tempat kerja yang aman sesuai dengan standar keselamatan yang layak, syarat perjanjian kerja yang wajar, kondisi tempat kerja yang layak, perlindungan kerja, perawatan kesehatan, kesejahteraan dan perlindungan sosial lainnya.

Sebaliknya jika negara tidak meratifikasi, kapal-kapal bendera negaranya akan dipindah menjadi bendera negara lain. Hal ini tidak mendukung semangat Inpres 5/2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Hal penting lainnya adalah peluang bagi pelaut akan tertutup bagi negara yang tidak meratifikasi, tentunya akan meningkatkan angka pengangguran, karena pemilik kapal tidak akan mempekerjakan pelaut dari negara yang tidak meratifikasi MLC 2006. Sebagai akibatnya akan mengganggu perekonomian nasional negara tersebut.

Data dari Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI) menunjukkan, 80 % permasalahan pekerja migran Indonesia berasal dari ABK, yang antara lain menerima perlakuan yang tidak sesuai dengan kontraknya. Pengesahan MLC 2006 merupakan perwujudan tanggung jawab negara untuk memberikan kesejahteraan dan perlindungan bagi sekitar 570.000 pelaut Indonesia, di mana 378.000 saat ini berlayar di kapal asing. Beberapa diantaranya tersebar di Singapura, Hong Kong, Jepang, Taiwan, Korea Selatan hingga Puerto Rico.²⁸ Selama ini perhatian kepada ABK belum maksimal sebagaimana yang telah dilakukan oleh Pemerintah kepada TKI yang berkerja di sektor domestik.

Selain akan memberi perlindungan kepada pelaut, tindakan meratifikasi MLC 2006 juga dapat menguntungkan bagi industri pelayaran nasional, diantaranya akan lebih dapat bersaing di dunia internasional serta membuat kapal Indonesia terhindar dari perlakuan yang berbeda yang diakibatkan waktu sandar yang lebih lama untuk dilakukan pemeriksaan secara terinci, sehingga biaya akan lebih mahal untuk sandar, termasuk juga denda keterlambatan kapal. Selain itu akan meningkatkan akses dan koordinasi bidang maritim diantara para *stakeholder*.

Secara umum, hukum nasional yang telah ada sebelumnya juga telah mengatur beberapa hal yang terdapat dalam MLC 2006, diantaranya terdapat dalam :

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja;
2. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO *Convention No. 105 concerning the Abolition of Forced Labour*;
3. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO *Convention No. 138 concerning Minimum Age for Admission to Employment* (Konvensi ILO mengenai Usia Minimum untuk Diperbolehkan Bekerja);
4. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO *Convention No. 111 concerning Discrimination in Respect of Employment and Occupation* (Konvensi ILO mengenai Diskriminasi dalam Pekerjaan dan Jabatan);
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Pengesahan ILO *Convention Nomor 182 concerning the Prohibition and Immediate Action for Elimination of the Worst Forms of Child Labour* (Konvensi ILO Nomor 182 mengenai Pelarangan dan Tindakan Segera Penghapusan Bentuk-Bentuk Pekerjaan Terburuk untuk Anak);
6. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;

²⁸ <https://nusakini.com/news/mlc-2006-disahkan-dpr-570000-pelaut-indonesia-makin-terlindungi>.

7. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2003 tentang Pengesahan ILO *Convention No. 81 concerning Labour Inspection in Industry and Commerce* (Konvensi ILO No. 81 mengenai Pengawasan Ketenagakerjaan dalam Industri dan Perdagangan);
8. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial;
9. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional;
10. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2008 tentang Pengesahan ILO *Convention No. 185 concerning Revising the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958* (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958); dan
11. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

5.3. Harapan dan Tantangan

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dan dua pertiga wilayahnya adalah laut. Karenanya bidang-bidang yang berkaitan dengan laut atau kemaritiman menjadi bidang yang sangat penting bagi kehidupan berbangsa dan bernegara. Di era Joko Widodo-Jusuf Kalla terdapat sembilan (nawa) agenda prioritas, yang disebut Nawa Cita.²⁹ Program ini digagas untuk menunjukkan prioritas demi tercapainya tujuan berdirinya negara Indonesia. Kesembilan Program tersebut secara garis besar meliputi berbagai bidang, yang salah satunya terdapat dalam cita yang pertama, yaitu menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.

Pengutamaan kebijakan nasional dalam bidang maritim sangat diperlukan dalam menjamin terwujudnya keinginan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sejalan dengan kebijakan politik dalam pemerintahan saat ini yang mengedepankan Indonesia menjadi poros maritim dunia, mengharuskan Pemerintah harus bekerja keras untuk mewujudkannya. Dengan kondisi luasnya perairan Indonesia dan kompleknya persoalan kemaritiman, maka sudah sewajarnya apabila keinginan menjadi negara maritim yang menguasai laut dan sumberdaya alamnya menjadi suatu keniscayaan.

Pada masa lalu, pada saat masih bernama Nusantara, kerajaan Sriwijaya dan Majapahit selama beratus-ratus tahun melalui armada lautnya telah berhasil memanfaatkan

²⁹ Nawacita adalah istilah yang diambil dari bahasa sansekerta nawa artinya sembilan dan cita artinya harapan, keinginan, impian.

lautan Nusantara dalam upayanya mensejahterakan rakyatnya. Mereka memanfaatkan laut untuk berbagai aktifitas, sebagai wahana kreasi kebudayaan, kerjasama social, berdagang dan sebagainya. Sepuluh relief armada pada bagian Candi Borobudur adalah bukti bahwa bangsa Nusantara pada abad ke-8 hingga ke-13 telah menggunakan laut sebagai urat nadi transportasi dan perdagangan maritim. Selain itu, pada abad-abad tersebut, bangsa Nusantara telah bepergian ke Pulau Madagaskar, Samudera Hindia hingga lepas pantai timur Afrika dan menetap di sana.³⁰

Beberapa bukti lain juga menunjukkan kejayaan kerajaan-kerajaan yang berada di pesisir Nusantara, diantaranya Kesultanan Atjeh pada abad ke-15 di Sumatera, Kerajaan Cirebon, Demak maupun Mataram di Jawa, sampai ke seluruh pelosok Nusantara lainnya. Pelaut-pelaut Sumatera menjelajah Perairan Andaman, pedagang Bugis Makassar menjalin kerjasama perdagangan dengan Suku Aborigin di Australia. Demikian juga para pelaut Maluku atau Kampung Mapia di Papua yang menguasai tepian Pasifik.³¹

Indonesia, sebagaimana negara merdeka dan berdaulat lainnya, dalam mencapai tujuannya perlu mengadakan hubungan dengan negara-negara dan organisasi internasional. Hubungan luar negeri didasarkan pada asas kesamaan derajat, saling menghormati, saling menguntungkan dan tidak mencampuri urusan dalam negeri masing-masing. Dalam Pasal 3 Undang-undang Nomor 37 Tahun 1999, ditegaskan bahwa pelaksanaan kegiatan hubungan luar negeri, baik regional maupun internasional, melalui forum bilateral atau multilateral, diabdikan pada kepentingan nasional berdasarkan prinsip politik luar negeri yang bebas aktif.

Nawacita adalah istilah yang diambil dari bahasa sansekerta nawa artinya sembilan dan cita artinya harapan, keinginan, impian. Nawacita yaitu sembilan harapan, keinginan, impian dari Presiden Joko Widodo untuk kesejahteraan rakyat Indonesia dan merupakan visi baru di bidang maritim dengan menempatkan laut sebagai masa depan bangsa Indonesia, yang meliputi :

Pertama, menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.

Kedua, membuat pemerintah tidak absen dengan membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis, dan terpercaya, dengan memberikan prioritas pada upaya

³⁰ Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, *Laut Masa Depan Bangsa, Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan*, Jakarta, h. 12.

³¹ *Ibid.*

memulihkan kepercayaan publik pada institusi-institusi demokrasi dengan melanjutkan konsolidasi demokrasi melalui reformasi sistem kepartaian, pemilu, dan lembaga perwakilan. Ketiga, membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.

Keempat, menolak negara lemah dengan melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.

Kelima, meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia melalui peningkatan kualitas pendidikan dan pelatihan dengan program "Indonesia Pintar"; serta peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan program "Indonesia Kerja" dan "Indonesia Sejahtera" dengan mendorong land reform dan program kepemilikan tanah seluas 9 hektar, program rumah kampung deret atau rumah susun murah yang disubsidi serta jaminan sosial untuk rakyat di tahun 2019.

Keenam, meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya.

Ketujuh, mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik.

Kedelapan, melakukan revolusi karakter bangsa melalui kebijakan penataan kembali kurikulum pendidikan nasional dengan mengedepankan aspek pendidikan kewarganegaraan, yang menempatkan secara proporsional aspek pendidikan, seperti pengajaran sejarah pembentukan bangsa, nilai-nilai patriotisme dan cinta Tanah Air, semangat bela negara dan budi pekerti di dalam kurikulum pendidikan Indonesia.

Kesembilan, memperteguh kebhinnekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia melalui kebijakan memperkuat pendidikan kebhinnekaan dan menciptakan ruang-ruang dialog antarwarga.

Pengesahan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006 ini mencerminkan komitmen kuat seluruh elemen bangsa untuk memberikan kesejahteraan, jaminan perlindungan dan pemenuhan hak-hak dasar bagi pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal serta memajukan industri kapal Indonesia. Ratifikasi Konvensi ini harus memberikan nilai tambah kepada pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal serta industri kapal dan pemilik kapal/operator kapal untuk dapat menghadapi persaingan di industri pelayaran global. Dengan adanya pengesahan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006 ini, diharapkan dapat memajukan industri pelayaran nasional meningkatkan perlindungan bagi pelaut dan awak kapal serta memberi kesempatan kerja yang lebih luas di bidang kemaritiman.

Pelaut Indonesia juga akan lebih kompetitif dan lebih terbukanya kesempatan kerja bagi awak kapal Indonesia yang akan berlayar di perairan internasional. Hal ini merupakan perwujudan tanggung jawab negara untuk memberikan kesejahteraan dan perlindungan bagi lebih dari 570.000 pelaut Indonesia, yang diantaranya lebih dari 378.000 pelaut berlayar di kapal asing. Indonesia akan mendapat apresiasi dari dunia Internasional, karena memberikan perlindungan yang optimal bagi pelautnya. Serta dapat memberi kesempatan kerja bagi lebih dari 10.000 lulusan sekolah pelaut setiap tahun sebagai pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal.

Dampak dari ratifikasi Konvensi ini memerlukan simplifikasi dan kodifikasi/kompilasi peraturan perundang-undangan nasional yang berkaitan dengan pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di ataskapal agar sejalan dengan substansi Konvensi. Namun hal ini merupakan langkah awal untuk menjadikan norma dan standar Konvensi menjadi bagian dari sistem hukum nasional.

Kewajiban yang mengikat Negara Pihak MLC 2006 terdapat dalam Pasal 1 yang menyatakan bahwa setiap Negara Anggota yang meratifikasi Konvensi ini harus memberlakukan ketentuan-ketentuan ini secara penuh dengan cara sebagaimana diatur dalam Pasal VI guna menjamin hak semua awak kapal atas pekerjaan yang layak. Ayat (2) menyatakan negara-negara Anggota harus saling bekerja sama dengan tujuan memastikan pelaksanaan dan penegakan Konvensi ini secara efektif.

Pada dasarnya, seperti halnya ketentuan-ketentuan yang ada sebelumnya, ILO berupaya untuk memberikan perlindungan bagi tenaga kerja, namun MLC 2006 menitikberatkan pada perlindungan seafarer. Setiap Negara Pihak wajib memberlakukan secara penuh ketentuan-ketentuan dalam MLC, 2006. Negara-negara Anggota wajib saling bekerja sama dengan maksud untuk memastikan pelaksanaan dan penegakan MLC, 2006 ini secara efektif. Diharapkan dengan menjadi negara anggota, akan diperoleh keuntungan-keuntungan bagi Indonesia dan seafarer. Sebagaimana yang ditegaskan dalam MLC 2006 bahwasanya Port States (negara dimana kapal bersandar) harus melakukan inspeksi tergantung pada keberadaan "Certificate of Maritime Compliance". Bila sertifikat telah dimiliki (dan bendera kapal berasal dari negara yang telah meratifikasi MLC 2006, maka investigasi hanya dilakukan sekedar untuk memeriksa adanya indikasi ketidakpatuhan terhadap standar. Bila kapal belum memiliki sertifikat, maka investigasi harus dilakukan secara menyeluruh dan harus memastikan kapal telah memenuhi ketentuan MLC 2006.

Sebagai bahan perbandingan setelah lahirnya UU No 15 Th 2016, berikut adalah tabel yang menggambarkan pengaturan dari ketentuan yang secara nasional telah ada sebelum ratifikasi dan hal-hal yang diatur dalam MLC 2006.

No	Peraturan Perundangan Nasional	Ketentuan yang terkait dengan perlindungan Anak Buah Kapal	Konvensi Internasional	Ketentuan yang terkait dengan perlindungan Pelaut
	UU No. 17 thn 2008 tentang Pelayaran	<p>Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.</p> <p>Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.</p> <p>Terdapat ketentuan mengenai keharusan memiliki : siji, kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut. Bila tidak memenuhi ketentuan tersebut dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak tiga ratus juta rupiah.</p> <p>Pengaturan kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, yaitu : Kesejahteraan, meliputi gaji; jam kerja dan jam istirahat; jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal; kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan; kesempatan</p>	MLC 2006	<p>pelaut adalah setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja dalam kapasitas apa pun di atas kapal yang menjadi ketentuan Konvensi.</p> <p>1. Persyaratan minimal pelaut : Usia minimal : 16 tahun, tetapi untuk kerja malam atau area berbahaya, usia minimal 18 tahun.</p> <p>Kondisi Kesehatan : sertifikat kesehatan (medical report) yang diakui oleh negara bersangkutan.</p> <p>Pelatihan: pelatihan yang berkaitan dengan pekerjaannya sebelum melaut dan juga training keselamatan diri (personal safety training).</p> <p>Rekrutmen atau penempatan pelaut harus dilakukan sesuai prosedur penempatan dan pendaftaran yang baik, adanya prosedur keluhan dan harus ada kompensasi bila proses rekrutmen gagal.</p> <p>2. Kondisi Kerja : Kontrak Kerja:</p>

		<p>mengembangkan karier; pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman; dan pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.</p>	<p>harus jelas, legal, dan mengikat.</p> <p>Gaji: Pelaut Gaji harus dibayar sekurang-kurangnya setiap bulan dan harus ditransfer secara berkala ke keluarga bila dibutuhkan.</p>
	<p>PP No. 7 thn 2000 tentang Kepelautan</p>	<p>Awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.</p> <p>Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal.</p> <p>Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan.</p> <p>Kualifikasi keahlian dan keterampilan tersebut tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada Kapal layar motor; Kapal layar; Kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35; Kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk berniaga; Kapal-kapal khusus.</p> <p>Ketentuan perlindungan kerja pelaut : Buku sijil untuk kapal</p>	<p>Waktu Istirahat: sesuai dengan peraturan negara yang berlaku, Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya, waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.</p> <p>Cuti : Pelaut memiliki hak cuti tahunan serta cuti di daratan.</p> <p>Pemulangan: Pemulangan pelaut ke negara asalnya haruslah gratis.</p> <p>Kandas / Hilang : Bila kapal hilang atau kandas, pelaut memiliki hak pesangon.</p> <p>Karir : Setiap kapal harus punya jenjang karir yang jelas.</p> <p>3. Akomodasi Akomodasi untuk tempat tinggal dan bekerja harus</p>

		<p>kurang dari GT.35, ukuran GT.35 atau lebih untuk kapal dengan tenaga penggerak mesin, dan ukuran GT.105 atau lebih untuk kapal tanpa penggerak mesin.</p> <p>Buku Pelaut bagi pelaut yang akan naik kapal di luar negeri atau menuju Indonesia setelah turun dari kapal di luar negeri.</p> <p>Persyaratan bekerja sebagai awak kapal : memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut; Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun; Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu; Disijil.</p> <p>Hak-hak pelaut gaji, upah, lembur, uang pengganti hari-hari libur, uang delegasi, biaya pengangkutan dan upah saat diakhirinya pengerjaan, pertanggung jawaban untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa serta kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk yang bekerja di wilayah yang suhunya 15 derajat celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.</p> <p>Kewajiban pelaut : Melaksanakan tugas</p>		<p>memperhatikan kesehatan dan kenyamanan pelaut. Ada beberapa persyaratan minimal ruang tidur, ruang hiburan, dan asrama.</p> <p>Kualitas maupun kuantitas makanan harus diatur mengikuti negara sesuai bendera kapal (<i>flag state</i>). Koki juga harus memiliki pelatihan yang tepat.</p> <p>4. Perlindungan dan perawatan kesehatan. Pelaut harus mendapatkan akses ke fasilitas kesehatan selama di kapal tanpa biaya dan dengan kualitas pelayanan kesehatan yang sama dengan yang ada di darat.</p> <p>Pelaut harus dilindungi dari dampak keuangan akibat sakit, cedera, atau kematian yang berhubungan dengan pekerjaan mereka. Pelaut juga harus tetap mendapatkan gaji setidaknya 16 minggu semenjak mulai sakit.</p> <p>Lingkungan kerja yang aman dan higienis harus diberikan selama bekerja maupun istirahat. Pengukuran tingkat kemanan (identifikasi bahaya dan pengendalian resiko) harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan kerja.</p> <p>Port States harus menyediakan fasilitas budaya, rekreasi dan</p>
--	--	---	--	---

		<p>sesuai dengan jam kerja yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian, menanggung biaya yang timbul karena kelebihan barang bawaan di atas batas ketentuan yang ditetapkan perusahaan, menaati perintah perusahaan dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian.</p> <p>Bagi pelaut yang bekerja pada kapal-kapal asing di luar negeri tanpa melalui penempatan tenaga kerja pelaut berkewajiban :</p> <p>Membuat perjanjian kerja laut sesuai dengan ketentuan yang berlaku; Perjanjian kerja laut sebagaimana dimaksud dalam huruf a harus memuat hukum mana yang berlaku apabila terjadi perselisihan yang menyangkut pelaksanaan perjanjian kerja laut; Melapor kepada perwakilan Republik Indonesia dimana pelaut tersebut bekerja.</p> <p>Kesejahteraan Awak Kapal :</p> <p>Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 jam setiap hari dengan 1 hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi;</p> <p>Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 jam setiap minggu.</p> <p>Jam kerja yang melebihi ketentuan dihitung lembur; Setiap awak kapal harus</p>		<p>informasi yang cukup di daratan dan semua fasilitas tersebut terbuka untuk semua pelaut tanpa membedakan ras, kelamin, agama dan pandangan politik.</p> <p>Perlindungan sosial harus dibelikan ke semua pelaut.</p> <p>Social security coverage should be available to seafarers (and in case it is customary in the flag state: their relatives).</p> <p>5. Penerapan dan pelaksanaan Flag states (Negara dimana bendera kapal beroperasi) bertanggung jawab memastikan penerapan aturan untuk kapal yang menggunakan benderanya. Setiap kapal harus dilengkapi "Certificate of Maritime Compliance". Setiap kapal juga diwajibkan memiliki prosedur keluhan untuk semua kru kapal dan harus menginvestigasi keluhan yang terjadi.</p> <p>Port States (negara dimana kapal bersandar) harus melakukan inspeksi tergantung pada keberadaan "Certificate of Maritime Compliance". Bila sertifikat telah dimiliki (dan bendera kapal berasal dari negara yang telah meratifikasi MLC 2006) , maka</p>
--	--	--	--	---

		<p>diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 yang dapat dibagi 2. Pelaut muda atau pelaut yang berumur antara 16 tahun sampai 18 tahun dan dipekerjakan sebagai apapun diatas kapal tidak diperbolehkan untuk : Dipekerjakan melebihi 8 jam kerja sehari dan 40 jam seminggu; Dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam hal-hal tertentu.</p> <p>Upah minimum bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan. Upah lembur per jam dihitung dengan rumus : Upah Minimum x 1,25 190.</p> <p>Hari libur yang dibayar dihitung untuk setiap bulan 4 hari kerja, yang besarnya setiap hari 1/30 dari gaji minimum bulanan.</p> <p>Setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 tahun bekerja; Atas permintaan pengusaha angkutan di perairan, awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya.</p> <p>Makanan Harus disediakan dalam</p>		<p>investigasi hanya dilakukan sekedar untuk memeriksa adanya indikasi ketidakpatuhan terhadap standar. Bila kapal belum memiliki sertifikat, maka investigasi harus dilakukan secara menyeluruh dan harus memastikan kapal telah memenuhi ketentuan MLC 2006. Dengan demikian, MLC 2006 secara tidak langsung juga berlaku untuk negara yang belum meratifikasi MLC 2006 bila mereka ingin berlabuh di negara yang sudah meratifikasi MLC 2006.</p> <p>Agen yang menyediakan pekerja untuk kapal juga harus diinspeksi untuk memastikan mereka menerapkan MLC 2006 (juga peraturan lain yang terkait keamanan sosial).</p>
--	--	--	--	---

		<p>jumlah yang cukup. Harus memenuhi jumlah, ragam serta nilai gizi dengan jumlah minimum 3600 kalori perhari yang diperlukan awak kapal untuk tetap sehat dalam melakukan tugas-tugasnya di kapal. Air tawar harus tetap tersedia di kapal dengan jumlah yang cukup dan memenuhi standar kesehatan. Alat-alat pelayanan seperti peralatan dapur dan atau peralatan memasak, serta perlengkapan ruang makan harus tersedia dalam jumlah yang cukup dan baik.</p> <p>Berakhirnya kontrak kerja Pengusaha angkutan menanggung biaya pemulangan awak kapal yang habis masa kontrak kerjanya.</p> <p>Fasilitaskesehatan Pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cidera selama berada di atas kapal.</p> <p>Jika awak kapal meninggal dunia di atas kapal, pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan penguburan jenazahnya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Akomodasi Awak Kapal Akomodasi awak kapal di atas kapal harus memenuhi persyaratan keamanan dan kesejahteraan awak kapal.</p> <p>Setiap kapal harus dilengkapi dengan ruang makan baik untuk perwira maupun rating yang dilengkapi dengan pantry, meja dan kuris makan yang layak.</p> <p>Setiap kapal harus dilengkapi ruangan atau ruangan-ruangan untuk bersantai bagi awak kapal jika tidak sedang bertugas yang cukup luas disesuaikan dengan ukuran kapal dan jumlah awak kapal. Setiap kapal dengan ukuran lebih besar dari GT.3000 harus mempunyai ruangan rekreasi yang terpisah dari ruang makan untuk perwira dan rating yang baik letaknya dan dilengkapi dengan peralatan dan perabotan yang cukup untuk fasilitas rekreasi.</p> <p>Setiap kapal harus dilengkapi dengan fasilitas sanitasi yang cukup dan layak untuk seluruh awak kapal.</p> <p>Setiap kapal dengan jumlah awak kapal 15 (lima belas) orang atau lebih harus dilengkapi dengan ruang perawatan kesehatan yang layak dan memiliki kamar mandi dan jamban tersendiri.</p> <p>Fasilitas ruang perawatan kesehatan</p>		
--	--	--	--	--

		<p>tidak boleh dipergunakan untuk keperluan-keperluan lain selain untuk perawatan orang sakit. Pada setiap kapal harus tersedia obat-obatan dan bahan-bahan pembalut dalam jumlah yang banyak.</p>		
--	--	--	--	--

BAB 6

RENCANA TAHAPAN BERIKUTNYA

Rencana tahapan penelitian berikutnya adalah setelah selesai melakukan persiapan awal dan pembagian tugas, dilakukan inventarisasi perundang-undangan nasional dan internasional yang terkait dengan isu penelitian. Langkah berikutnya adalah menyandingkan instrumen nasional tersebut dengan yang internasional. Tujuan menyandingkan untuk mengetahui kelemahan atau kekurangan dari perundang-undangan nasional kita untuk selanjutnya dilakukan inventarisasi tahap kedua.

Inventarisasi kelemahan menghasilkan data-data empiris berkenaan dengan perundang-undangan yang mengatur hak-hak pelaut yang terdapat dalam berbagai aturan. Selanjutnya dari inventarisasi semua perundang-undangan tersebut diharapkan akan mendapatkan gambaran mengenai adanya sinkronisasi serta harmonisasi antara regulasi nasional dengan internasional.

Tahap berikutnya adalah menyusun model yang tepat terkait dengan persiapan pengaturan kembali perundangan yang belum terdapat sinergi dengan Kovenan yang ada.



BAB 7

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Simpulan

Pengesahan MLC 2006 merupakan tindakan yang tepat, karena sebagai negara dengan wilayah terbesar adalah lautan, menjadi sangat penting untuk mengikat diri pada kesepakatan internasional yang bertujuan melindungi hak-hak pelaut, dengan mengingat karakteristik dan resiko mereka yang sangat besar. Selain melindungi warga negara yang berprofesi sebagai pelaut maka sekaligus juga dalam upaya mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia.

Selain melahirkan harapan akan perlindungan hak-hak pelaut dan meningkatkan industri pelayaran, namun juga banyak tantangan yang dihadapi. Diantaranya melakukan adanya penyebarluasan aturan-aturan terkait kepada para *stake holder*, mulai dari lingkungan pendidikan, aparat pemerintah sampai pemilik kapal.

7.2. Saran

Dikarenakan MLC merupakan instrumen internasional yang baru, banyak hal-hal yang harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia. Terkait dengan peraturan perundangan, perlu adanya inventarisasi ketentuan-ketentuan yang telah sesuai dan yang masih perlu penyesuaian. Untuk bidang pendidikan, perlu adanya materi tentang MLC 2006, sementara untuk aparat pemerintah terkait dan pemilik kapal perlu senantiasa dilakukan sosialisasi ataupun pelatihan.





DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Adolf, Huala, 1996, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta : RadjaGrafindo Persada.

Agoes, Ety R, 1988, *Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan tentang Lintas Kapal-kapal Perang pada Selat-selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional di Perairan Indonesia*, Bandung : Disertasi, Universitas Padjadjaran.

Gavouneli, Maria, 2007, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden/Boston : Martinus Nijhoff Publishers.

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, *Laut Masa Depan Bangsa, Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan*, Jakarta.

Kementerian Perhubungan, *Statistik Perhubungan 2015 Buku I*, Jakarta, 2016.

Kementerian Perhubungan, *Statistik Perhubungan 2016 Buku II*, Jakarta, 2017.

Kementerian Perhubungan, *Statistik Perhubungan 2017 Buku I*, Pustikomhub, Jakarta, 2018.

Mansel, John N.K., 2009, *Flag State Responsibility Historical Development and Contemporary Issues*, Australia : Springer.

Yang, Haijiang, 2006, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Germany : Springer.

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Tentang. Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006.

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 7 thn 2000 tentang Kepelautan.

WEBSITE

<https://infokapal.wordpress.com/2013/05/15/sekilas-maritime-labour-convention-2006-mlc-2006/>

<http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/Lindungi-Pelaut-Indonesia,-Konvensi-MLC-2006-Akhirnya-Diresmikan-Menjadi-Undang-Undang.aspx>

<http://www.bnp2tki.go.id/read/12077/Komisi-IX-DPR-Desak-Pemerintah-Tuntaskan-Permasalahan-TKI-ABK-di-Luar-Negeri.html>

Till, Geoffrey, *Sea Power: A Guide for Twenty First Century*". Routledge, 2009, dalam Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim*, Forum Kajian Pertahanan dan Maritim, 7 Juli 2013.

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, 13 Nopember 2015

Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Ade Prasetya, [https://www.academia.edu/19668985/MENUJU INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA](https://www.academia.edu/19668985/MENUJU_INDONESIA_SEBAGAI_POROS_MARITIM_DUNIA)



ICPS 2018

The 2nd International Conference Postgraduate School Universitas Airlangga
July, 10th – 11th, 2018, Surabaya, East Java, Indonesia
Postgraduate School Universitas Airlangga

Website: <http://pasca.unair.ac.id/icpsuas/> Email: internationalconference@pasca.unair.ac.id



ACCEPTANCE LETTER

Ref: 1900/UN.3.1.15/PPd/2018

Dear Authors,

Paper ID : 214
Title : PROTECTION OF INDONESIAN SEAFARERS IN OVERSEAS
EMPLOYMENT POST ACT NUMBER 15 YEAR 2016
Authors : Lina Hastuti, Dina Sunyowati, Enny Narwaty and Nina Farah Adela
Affiliation : Universitas Airlangga

We are pleased to inform you that your paper submitted to The 2nd International Conference Postgraduate School (ICPS 2018) has been **accepted for publication** in SCITEPRESS – Science and Technology Publications.

On behalf of the committee, we would like to thank you for your participation in The 2nd International Conference Postgraduate School (ICPS 2018). This conference would not have been a success without you.

Sincerely yours,



Dr. Suryani Dyah Astuti, M.Si.
Conference Chair

Supported by:



Organized by:



Protection of Indonesian Seafarers in Overseas Employment Post Act Number 15 Year 2016

**This article is part of ongoing research*

Lina Hastuti¹, Dina Sunyowati¹, Enny Narwati¹ and Nina Farah Adela¹

¹*Department of International Law, Universitas Airlangga, Indonesia
{lina.hastuti, dina, emy}@fh.unair.ac.id, farahadella96@gmail.com*

Keywords: MLC 2006, Act Number 15 Year 2016, Protection of overseas seafarers.

Abstract: Through Act Number 15 Year 2016, Indonesia ratified MLC 2006. A high expectation is desired through this action, since MLC 2006 is striving for social security protection, work rights, and equal opportunity in employment or occupation (nondiscrimination) for seafarers. According to data from Directorate of Protection of Indonesian Citizens and Legal Entities by October 2015, there are 463 cases related to seafarers which handled by them. A lot of problems are faced by Indonesian migrant workers who work as seafarers.

1 INTRODUCTION

Many legal issues faced by migrant workers abroad, including those who work as seafarer. Data released by the National Agency for the Placement and Protection of Indonesian Migrant Workers (BNP2TKI) show the fact that Indonesia is the third largest maritime worker in the world, totaling 254,186 people and currently working on foreign flag ships. Based on data from the Directorate of Indonesian Citizens Protection and Indonesian Legal Entities, up to October 2015, there are approximately 463 seafarer related cases that have been handled by the Directorate. Approximately 221 Indonesian seafarers (from 2012 - 2015) indicated to be victims of human trafficking. Furthermore, data obtained from the International Organization for Migration (IOM) there are 283 cases of Indonesian seafarers classified as trafficked fisherman until 2015 (P2K OI-BPPK Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015).

It is a fact that seafarers and people working on ships have different job characteristics than other industry sectors, not only just very specific workplaces, but also work across countries. On that basis, in 2006 internationally agreed upon Convention which regulates seafarer as subject matter, that is MLC 2006 and entry into force in 2013.

As an archipelagic state and spirit of the Nawacita Program of President Jokowi, Indonesia

ratified MLC 2006 through Act Number 15 Year 2016. This act of ratifying has a very important meaning for Indonesia. First, it gives protection to seafarers where seafarers' rights and needs are preserved and they are enabled to get what they are entitled without being exploited. Secondly, as the country with the third largest seafarers in the world, besides regulating protection, the Convention also protects the national shipping industry to compete internationally and contribute in making Indonesia a strong maritime axis.

Having committed to MLC 2006 Indonesia has the obligation to provide protection for seafarer, including those who are abroad. The safeguards in this case include also the arrangements in the legislation at the national level. Through this research will be reviewed the regulations that existed before Act Number 15 Year 2016 related to seafarer protection, then will be compared with the provisions contained in MLC 2006. In the end, the ideal provisions for seafarer protection abroad will be obtained, and consequently minimize the occurrence cases experienced as before.

2 SEAFARER PROTECTION BEFORE ACT 15/2006

In national level, various marine rules have been established, such as those governing voyages.

employment and so on. In general, the national legal framework containing such arrangements is:

- a. Act Number 13 Year 2003 on Manpower;
- b. Act Number 39 Year 2004 on Placement and Protection of Overseas Workers;
- c. Act Number 21 Year 2007 on the Elimination of TPPO;
- d. Act Number 17 Year 2008 on Shipping;
- e. Act Number 6 Year 2011 on Immigration;
- f. PP Number 7 Year 2000 on Kepelautan;
- g. PP Number 20 Year 2010 on Transportation in Waters;
- h. PP Number 3 Year 2013 on the Protection of Overseas Workers;
- i. Permenhub Number 84 Year 2013 on the Recruitment and Deployment of Ships;
- j. Circular Letter of Dirjen Hubla No. UK11 / 21/12 / DJPL-06 on the Protection of Crew;
- k. KKP Candidate No. 35 / Permen-KP / 2015 on Fisheries Rights;
- l. Regulation of Head of BNP2TKI Number: PER.13 / KA / VII / 2009 concerning Data Collection of Indonesian Overseas Seafarers Placement Abroad;
- m. Head of BNP2TKI Regulation Number PER.03 / KA / I / 2013 concerning Procedures for Placement and Protection of Indonesian Workers of Fishery Seafarers in Foreign Ships;
- n. Head of BNP2TKI Regulation Number: PER.12 / KA / IV / 2013 concerning Procedures for Recruitment of Seafarers' Placement and Protection on Ships of Foreign Flags.

As previously mentioned, some of laws and regulations regulate general matters, not specifically regulating seafarers, but seafarers are part of it, such as the Law on Manpower, Placement and Protection of Overseas Migrant Workers, the Eradication of TPPO. In Act Number 6 Year 2011 which includes the skipper, captain of the pilot, or any of the articles governing the seafarer, are contained in Article 43 (1).... crew on duty in conveyance; d. skippers, crew, or foreign experts aboard ships or floating appliances that come directly with their means of transport to operate in the waters of the archipelago, territorial sea, continental shelf, and / or the Indonesian Exclusive Economic Zone. Furthermore, in the same Act, Article 52 regulates a limited stay permit granted to skippers, crew, or foreign experts aboard ships, floating appliances, or installations operating in the territorial waters and jurisdictions of Indonesia in accordance with the provisions of the laws and regulations. For other legislation, more seafarers are set up, which in this study will be reviewed in conjunction with MLC 2006.

3 PROTECTION ACCORDING TO MLC 2006

In general, there is a 2006 MLC assumption as "Seafarers' Bill of Rights", as it is a "ticket" for seafarers to claim their rights as workers, who have a different character from workers in other industrial sectors. At a diplomatic conference during the adoption of MLC 2006, former Secretary General of IMO H.E. E.E. Metropoulos, responded to the 2006 MLC as the 4th pillar of the maritime sector, complementing the three main pillars of the existing IMO legal instruments: Safety Of Life At Sea Convention (SOLAS) 1974 1978, Marine Pollution Prevention Convention (MARPOL) 1973/78 and the Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention (STCW) 1978. MLC, consists of 3 (three) parts of Articles, Regulations and Code. Articles and Regulations establish the fundamental rights and basic principles and obligations of the Member States of the ILO that have ratified the Maritime Labour Convention 2006 while the Code contains details for the application of the rules. The Code contains two parts: Part A contains mandatory standards that must be applied by the States which ratify the Convention and Part B contains non-mandatory guidelines to be applied by States that ratify the Convention. Regulations and Code governs:

- a. minimum requirements for seafarers to work on ships;
- b. working conditions;
- c. accommodation, recreational facilities, food and catering;
- d. health protection, medical care, welfare and social security;
- e. compliance and enforcement.

The basic rights of workers in MLC 2006 are that every person who works as a seafarer works on a ship sailing through international waters, has the same rights as a worker / labourer working on land. These rights are as stated in the 8 ILO Basic Conventions and have been accommodated in the provisions of national legislation.

These rights include the right to freedom from slavery and forced labour, the right to avoid discrimination, the right to have equal remuneration, the right to associate and bargain collectively, the right not to employ children in the worst forms of work. In addition to basic rights, seafarers and crew are also entitled to protection of work and social, including the right to secure a workplace, the right to protection of occupational safety and health, the right

to social security and the right to medical treatment, facilities and accommodation including recreation.

In MLC 2006, seafarer is defined as person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies. This notion includes not only the crew involved in navigating or operating vessels but including, for example, persons working in hotel positions providing services for passengers on cruises or yachts.

MLC 2006 aims to ensure the rights of seafarers around the world are protected and provide guidance standards for each country and ship owners to provide a comfortable working environment for seafarers. This is performed because seafarers work across the country so it is necessary to set an internationally accepted working standard. In summary, MLC 2006 contains provisions on:

- a. Minimum requirements of seafarers working on boats, containing the minimum requirements a seafarer must meet such as age requirements, health condition requirements, competency requirements, expertise, and training as well as recruitment and placement requirements. Generally specified include:
 - i. Minimum Age of Seafarer: Minimum age is 16 years but for night work or hazardous area, age minimum 18 years.
 - ii. Health Conditions: Seafarers must include a medical certificate (medical report) recognized by the country concerned.
 - iii. Training: Seafarers should get training related to their work before going to sea and also have to get personal safety training (personal safety training)
 - iv. Recruitment or seafarers' placement shall be carried out by carrying out proper placement and registration procedures, a complaint procedure and compensation should exist if the recruitment process fails.
- b. Working conditions, governing contracts, salaries, and working conditions of seafarers on board. This includes clear contracts, breaks, leave entitlements, repatriation to the country of origin, and so forth. The summary is as follows:
 - i. Contract of Work: The contract must be clear, legal, and binding
 - ii. Salary: Sailors Salaries must be paid at least monthly and should be transferred periodically to the family when needed.
 - iii. Break Time: Rest periods must be applied in accordance with applicable state regulations. Maximum working hours is 14 hours a day or 72 hours a week or minimum break time is 10 hours a day or 77 hours a week. Furthermore, the rest period should not be divided into more than 2 periods where at least 6 hours of rest period should be given sequentially in one of two periods.
- c. Accommodations, recreational facilities, meals, and catering, contain about the rights related to meals, accommodation and facilities that must be provided to the seafarers. In summary, the requested requirements are:
 - i. Accommodation: It is important to take into consideration the hygiene and comfort of the residence and work for sailors. There are some minimal requirements for sleeping room, entertainment room, and dormitory.
 - ii. Eating and Catering: The quality and quantity of food must be arranged in accordance to the country flag of the ship (flag state). The ship's cook must be trained and qualified for the position on board ship.
- d. Protection and health care, welfare, and social security protection, including:
 - i. Medical treatment on ships and on land: seafarers should have access to health facilities while on board at no cost and with the same quality of health services as those on the ground.
 - ii. Ship owners' obligations: Seafarers should be protected from financial consequences of illness, injury or death related to their work. Seafarers should also still earn a salary of at least 16 weeks from the onset of illness.
 - iii. Occupational health and safety: A safe and hygienic work environment should be provided during work or rest. Measures of security level (hazard identification and risk control) should be undertaken to prevent accidents.
 - iv. Access to onshore facilities: Port States should provide adequate cultural, recreational and information facilities on
- iv. Leave: Seafarers have the right of annual leave and leave in the mainland.
- v. Return: Return of seafarer to country of origin must be free.
- vi. Loss / Foundering: When the ship is lost or run aground, sailors have compensation.
- vii. Career: Every ship must have a clear career path.

land and all such facilities are open to all seafarers without distinction of race, sex, religion and political views.

- v. Social Security: Social protection must be bought to all seafarers.
 - vi. Social security coverage should be available to seafarers (and in case it is customary in the flag state: their relatives).
- c. Implementation and Execution.
- a. Flag states: Flag states (responsible for ensuring the application of rules for ships using their flags). Each ship must be equipped with a "Certificate of Maritime Compliance". Each vessel is also required to have a complaints procedure for all crew and must investigate the complaints.
 - b. Port States: Port States (countries where the ship is leaning) must conduct an inspection depending on the existence of the "Certificate of Maritime Compliance". If certificates have been owned (and flags of ships originating from countries that have ratified MLC 2006), then investigations are only conducted to check for indications of non-compliance with the standards. If the vessel does not have a certificate, the investigation must be done thoroughly and must ensure the ship complies with MLC 2006. Thus, MLC 2006 indirectly applies to countries that have not ratified MLC 2006 if they wish to dock in the country that has ratified MLC 2006.
 - c. Seafarers' Agencies: Agencies that provide workers for ships should also be inspected to ensure they are implementing MLC 2006 (as well as other rules related to social security).

4 CONCLUSIONS

Indonesia already has legislation governing seafarers before ratifying the 2006 MLC, even arranging in detail as well. However, these arrangements should still be adjusted to those in the MLC 2006, as they apply internationally. It also needs to be scrutinized the problems faced seafarer, because although it has been arranged but still many problems that arise.

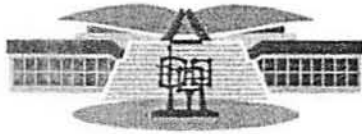
MLC, 2006 was adopted by the ILO to create a single instrument containing all international labor principles and standards applicable in the shipping industry. In order to provide protection to seafarers and crews related to the fulfilment of basic rights including wages, working conditions including work

time and rest periods, medical care, health insurance, recruitment and placement, training and supervision, the Government is obliged to develop guidelines that will be guides for boat owners as well as crew of sailors and seafarers. These guidelines include:

- a. Guidelines on the Protection of Terms and Conditions of Work;
- b. Guidelines for Recruitment and Placement;
- c. Training Manual and Work Competency;
- d. Law Enforcement Guidelines.

REFERENCES

- Supriyono, Hadi. Senior Lecturer in Maritime Education and Training, *Sekilas "Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*, <http://hadisupriyono.blogspot.com/2013/05/sekilas-maritime-labour-convention-2006.html>, accessed on 15 May, 2018.
- Pusat P2K OI-BPPK Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, *Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (SEAFARER) Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri*, hasil penelitian, Jakarta, 2015.
- Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Tentang. Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006, Lembaran Negara Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara 5931.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Lembaran Negara Tahun 2012, Nomor 204.
- Undang -undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Pempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri.
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kelautan.
- Undang-undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian.



IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
SEKRETARIAT JENDERAL
MAJELIS PERMUSYAWARATAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA
Jalan Jenderal Gatot Subroto Nomor 6, Jakarta Pusat 10270
Telepon 57895063 Faksimili 57895178 website : mpr.go.id

Nomor : B- 2845/PJ.07/B-VII/SetjenMPR/10/2018
Sifat : Biasa
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Permohonan Penyusunan Naskah
untuk Jurnal Majelis MPR

Jakarta, 24 Oktober 2018

Kepada Yth.

Ibu Dr. Dina Sunyowati, SH., M.Hum

Akademisi Fakultas Hukum

Universitas Airlangga

di

T e m p a t

Kami beritahukan dengan hormat bahwa sesuai dengan program kegiatan Badan Pengkajian MPR Tahun 2018 akan diterbitkan Jurnal Majelis yang memuat tulisan dari para pakar dan praktisi sebagai bahan informasi dalam pelaksanaan tugas mengkaji sistem ketatanegaraan, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta pelaksanaannya sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2018 tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD.

Pada Bulan November 2018, akan diterbitkan Jurnal Majelis dengan tema kajian "**Arah dan Kebijakan Pembangunan Bidang Maritim dalam Pokok-Pokok Haluan Negara**". Berkenaan dengan hal tersebut, kami mengharapkan kesediaannya untuk dapat mendelegasikan penulisan naskah Jurnal kepada 10 (Sepuluh) orang Peneliti / Dosen yang menguasai bidang kemaritiman untuk kami muat dalam Jurnal Majelis dimaksud. Adapun batas akhir pengiriman naskah penulisan Jurnal pada hari Jumat, tanggal **9 November 2018** (Kerangka Acuan dan Pedoman Penulisan Jurnal terlampir).

Teknis pelaksanaan penyusunan Jurnal Majelis dapat berkoordinasi dengan Biro Pengkajian Sekretariat Jenderal MPR RI, Saudara Otto Trengginas Setiawan, nomor telepon 0812.1972.8424 atau 021-5789.5421, dan e-mail: biro_pengkajian@setjen.mpr.go.id atau biro_pengkajian@gmail.com.

Demikian, atas perhatian dan perkenannya, kami mengucapkan terima kasih.

A.N. Sekretaris Jenderal MPR RI
Kepala Biro Pengkajian,



Yana Indrawan

Tembusan:

1. Yth. Pimpinan Badan Pengkajian MPR RI;
2. Yth. Sekretaris Jenderal MPR RI.

**MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 DAN PERLINDUNGAN PELAUT
SEBAGAI PERWUJUDAN PROGRAM NAWA CITA**

Oleh : Lina Hastuti¹

Abstrak

Keikutsertaan Indonesia menjadi Negara Pihak *Maritime Labour Convention* 2006 merupakan suatu keputusan yang tepat, mengingat Indonesia merupakan negara dengan jumlah pelaut terbesar ketiga di dunia. Konvensi 2006 ini disusun didasarkan pada alasan bahwa profesi pelaut memiliki karakter dan sifat pekerjaan yang berbeda dengan profesi lainnya dan bertujuan untuk memberikan perlindungan yang maksimal bagi pelaut. Tujuan penelitian ini adalah untuk menemukan dan mengkaji urgensi tindakan ratifikasi Indonesia atas Konvensi tersebut, terutama dikaitkan dengan perwujudan Program Nawa Cita yang dicanangkan Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla. Tindakan ratifikasi yang telah dilakukan melalui Undang-undang Nomor 15 tahun 2016 akan meningkatkan kesempatan bagi pelaut Indonesia untuk lebih kompetitif dan lebih terbukanya kesempatan kerja bagi awak kapal Indonesia yang akan berlayar di perairan Internasional. Juga dengan adanya pengesahan Konvensi 2006 ini, diharapkan dapat memajukan industri pelayaran nasional dan meningkatkan perlindungan bagi pelaut dan awak kapal serta memberi kesempatan kerja yang lebih luas di bidang kemaritiman.

Kata kunci : *Maritime Labour Convention* 2006 – ratifikasi – perlindungan pelaut – Program Nawa Cita

Abstract

Indonesia's participation in becoming the state party of *Maritime Labour Convention* 2006 was an appropriate decision, considering that Indonesia was the third largest seafaring country in the world. The 2006 Convention was prepared based on the reason that the seafarers' profession has the character and nature of work that is different from other professions and aims to provide maximum protection for seafarers. The purpose of this study was to find and examine the urgency of the acts of Indonesian ratification of the Convention, especially related to the realization of the Nawa Cita Program launched by the Joko Widodo-Jusuf Kalla Government. The results of the study indicate that the acts of ratification that have been carried out through Act No. 15 of 2016 will increase the opportunity for Indonesian seafarers to be more competitive and more open waters. Also with the ratification of the 2006 Convention, it is expected to advance the national shipping industry and increase protection for seafarers and crew and provide broader employment opportunities in the maritime field.

¹ Dosen Departemen Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Keywords: Maritime Labour Convention 2006 – ratification –seafaring protection – Nawa Cita Program

1. Pendahuluan

Pada era Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla, dicanangkan visi dan misi selama Pemerintahan mereka, yang dikenal dengan Program Nawa Cita. Salah satu Nawa yang akan dicapai adalah menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui pelaksanaan politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpecaya dan pembangun pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim. Penekanan pada keinginan untuk menghadirkan kembali sebagai upaya memperkuat jati diri sebagai negara maritime.

Melalui Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016, Indonesia meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006). Berbagai harapan ditujukan atas keputusan ini, yang intinya akan memberikan perlindungan atas hak-hak pelaut, yang tidak didapatkan jika Indonesia tidak meratifikasi. Selain itu juga ada kekhawatiran apabila tidak meratifikasi, kapal-kapal bendera merah putih (Indonesia) akan pindah bendera ke negara lain, dikarenakan karena kapal-kapal Indonesia yang berlayar ke luar negeri harus memiliki sertifikat sesuai ketentuan MLC 2006.

Hal ini sejalan dengan semangat untuk mewujudkan salah satu program Nawa Cita dan juga cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dari uraian di atas, isu hukum yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah arti penting ratifikasi MLC 2006 dalam melindungi pelaut Indonesia serta harapan dan tantangan dalam mewujudkan hal tersebut.

2. Pembahasan

2.1. *Maritime Labour Convention 2006*

Secara umum, ada anggapan MLC 2006 sebagai "*Seafarers' Bill of Rights*", karena merupakan "tiket" bagi para pelaut untuk menuntut haknya sebagai pekerja, yang memiliki karakter berbeda dengan pekerja di sektor industri yang lain. Selain itu, MLC 2006 dikatakan sebagai pilar yang ke 4 di sektor maritim, melengkapi 3 pilar utama instrumen hukum IMO yang telah ada

sebelumnya yaitu: *Safety Of Life At Sea Convention (SOLAS) 1974/1978*, *Marine Pollution Prevention Convention (MARPOL) 1973/1978* dan *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention (STCW) 1978*.²

Konvensi yang diadopsi *International Labour Organization (ILO)* pada tanggal 23 Februari 2006 di Jenewa dimaksudkan untuk menciptakan suatu instrument tunggal yang memuat semua prinsip dan standard ketenagakerjaan internasional yang berlaku di industri pelayaran.³ Ketentuan dalam MLC 2006 meliputi semua aktifitas di lingkungan laut yang dilakukan oleh negara/pemerintah, pemilik kapal dan terlebih lagi ditujukan untuk meningkatkan perlindungan para pelaut di seluruh dunia. MLC 2006 memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Hal ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional.

2.2. Perlindungan Pelaut

2.2.1. Menurut MLC 2006

MLC 2006 dapat dikatakan merupakan suatu terobosan yang dihasilkan oleh ILO untuk mengatur secara internasional dalam satu instrumen segala hal yang berkaitan dengan aktifitas di lingkungan laut, yang dilakukan oleh *stake holder* terkait. Secara umum, ketentuan-ketentuan di dalamnya terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu *Articles*, *Regulations* dan *Code*. *Articles* dan *Regulations* menetapkan hak-hak dan prinsip-prinsip dasar dan kewajiban-kewajiban dasar Negara Anggota ILO yang meratifikasi MLC 2006 sedangkan *Code* memuat rincian-rincian bagi penerapan peraturan-peraturan. *Code* memuat 2 (dua) bagian yaitu Bagian A berisi standar-standar yang sifatnya mandatory/wajib yang harus diterapkan oleh negara yang meratifikasi Konvensi dan Bagian B berisi pedoman-pedoman yang sifatnya non mandatori/ tidak wajib untuk diterapkan oleh negara yang meratifikasi Konvensi. *Regulations* dan *Code* mengatur mengenai:

² Indonesia telah meratifikasi tiga pilar yang ada sebelum MLC 2006, yaitu SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980, SCTW 1978 melalui Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986 dan MARPOL 1973 melalui Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2012.

³ Penjelasan Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016.

- a. persyaratan minimum bagi para pelaut untuk bekerja di kapal;
- b. kondisi kerja;
- c. akomodasi, fasilitas-fasilitas rekreasi, makanan dan katering;
- d. perlindungan kesehatan, perawatan medik, kesejahteraan dan jaminan sosial;
- e. kepatuhan dan penegakan.

Hak-hak dasar pekerja di dalam MLC 2006 adalah bahwa setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dan bekerja di atas kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional, mempunyai hak yang sama sebagaimana pekerja/buruh yang bekerja di darat. Hak-hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 (delapan) Konvensi Dasar ILO dan telah diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional.

Hak-hak tersebut antara lain hak untuk bebas dari perbudakan, hak untuk terhindar dari diskriminasi, hak untuk mendapatkan upah yang sama untuk jenis pekerjaan yang sama nilainya, hak untuk berunding bersama dan berserikat, hak untuk tidak mempekerjakan anak dalam jenis pekerjaan terburuk. Selain hak dasar, maka pelaut dan awak kapal juga berhak mendapatkan perlindungan atas pekerjaan dan sosial, antara lain hak untuk mendapatkan tempat kerja yang aman, hak untuk mendapatkan perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja, hak untuk mendapatkan jaminan sosial, dan hak untuk mendapatkan perawatan medik, fasilitas dan akomodasi termasuk rekreasi.⁴

Dalam MLC 2006, istilah "*seafarer*" mempunyai 2 (dua) makna yaitu "pelaut" dan "awak kapal". Hal ini juga sesuai dalam pelaksanaannya menggunakan istilah pelaut dan awak kapal. Artinya semua orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja dalam kapasitas apa pun di atas kapal yang menjadi ketentuan Konvensi. Pengertian ini mencakup bukan hanya awak kapal yang terlibat dalam navigasi atau mengoperasikan kapal namun termasuk juga, misalnya orang-orang yang bekerja di posisi hotel yang menyediakan berbagai layanan untuk penumpang di kapal pesiar atau yacht.

Terkait dengan perlindungan pelaut, secara garis besar, MLC 2006 berisikan ketentuan-ketentuan mengenai :

- a. Persyaratan minimal pelaut yang bekerja di kapal :

⁴ Article III dan IV MLC 2006.

- i. usia minimal pelaut 16 tahun dan 18 tahun untuk kerja malam atau area berbahaya.
 - ii. memiliki sertifikat kesehatan (*medical report*) yang diakui oleh negara bersangkutan.
 - iii. pelatihan yang berkaitan dengan pekerjaannya sebelum melaut dan *training* keselamatan diri (*Personal Safety Training*)
 - iv. prosedur pencampatan dan pendaftaran yang baik.
- b. Kondisi kerja, yang meliputi :
- i. Kontrak kerja harus jelas, legal, dan mengikat
 - ii. Gaji harus dibayar sekurang-kurangnya setiap bulan dan harus ditransfer secara berkala ke keluarga bila dibutuhkan.
 - iii. Waktu istirahat harus diterapkan sesuai dengan peraturan negara yang berlaku. Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu.
 - iv. Hak cuti tahunan serta cuti di daratan.
 - v. Pemulangan pelaut ke negara asalnya haruslah gratis.
 - vi. Bila kapal hilang atau kandas, pelaut memiliki hak pesangon.
 - vii. Jenjang karir yang jelas.
- c. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makan, dan katering, yang memenuhi standar kesehatan, kenyamanan dan kualitas.
- d. Perlindungan dan perawatan kesehatan, kesejahteraan, dan perlindungan keamanan social.
- e. Penerapan dan Pelaksanaan.
- a. Negara dimana bendera kapal beroperasi bertanggung jawab memastikan penerapan aturan untuk kapal yang menggunakan benderanya. Setiap kapal harus dilengkapi "*Certificate of Maritime Compliance*".
 - b. Negara dimana kapal bersandar harus melakukan inspeksi tergantung pada keberadaan "*Certificate of Maritime Compliance*". Bila sertifikat telah dimiliki (dan bendera kapal berasal dari negara yang telah meratifikasi MLC 2006) , maka investigasi hanya dilakukan sekedar untuk memeriksa adanya indikasi ketidakpatuhan terhadap standar. Bila kapal belum memiliki

sertifikat, maka investigasi harus dilakukan secara menyeluruh dan harus memastikan kapal telah memenuhi ketentuan MLC 2006.⁵ Agen yang menyediakan pekerja untuk kapal juga harus diinspeksi untuk memastikan mereka menerapkan MLC 2006 (juga peraturan lain yang terkait keamanan sosial).

2.2.2. Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016

Tindakan meratifikasi Konvensi oleh Indonesia sejalan dengan cita-cita berbangsa dan bernegara, yaitu melindungi seluruh tumpah darah dan mewujudkan kesejahteraan bagi segenap rakyat Indonesia. MLC 2006 melindungi semua pelaut, baik yang bekerja di dalam negeri maupun di luar negeri, dan pelaut merupakan salah satu profesi yang banyak dijalani oleh warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di luar negeri sebagai tenaga kerja Indonesia (TKI).

Data dari Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI) menunjukkan, 80 % permasalahan pekerja migran Indonesia berasal dari ABK, yang antara lain menerima perlakuan yang tidak sesuai dengan kontraknya. Pengesahan MLC 2006 merupakan perwujudan tanggung jawab negara untuk memberikan kesejahteraan dan perlindungan bagi sekitar 570.000 pelaut Indonesia, di mana 378.000 saat ini berlayar di kapal asing. Beberapa diantaranya tersebar di Singapura, Hong Kong, Jepang, Taiwan, Korea Selatan hingga Puerto Rico.⁶ Selama ini perhatian kepada ABK belum maksimal sebagaimana yang telah dilakukan oleh Pemerintah kepada TKI yang berkerja di sektor domestik.

Selain akan memberi perlindungan kepada pelaut, tindakan meratifikasi MLC 2006 juga dapat menguntungkan bagi industri pelayaran nasional, diantaranya akan lebih dapat bersaing di dunia internasional serta membuat kapal Indonesia terhindar dari perlakuan yang berbeda yang diakibatkan waktu sandar yang lebih lama untuk dilakukan pemeriksaan secara terinci, sehingga biaya akan lebih mahal untuk sandar, termasuk juga denda keterlambatan kapal. Selain itu

⁵ Dengan demikian, MLC 2006 secara tidak langsung juga berlaku untuk negara yang belum meratifikasi MLC 2006 bila mereka ingin berlabuh di negara yang sudah meratifikasi MLC 2006.

⁶ <https://nusakini.com/news/mlc-2006-disahkan-dpr-570000-pelaut-indonesia-makin-terlindungi>.

akan meningkatkan akses dan koordinasi didang maritim diantara para *stakeholder*.

Secara umum, hukum nasional yang telah ada sebelumnya juga telah mengatur beberapa hal yang terdapat dalam MLC 2006, diantaranya terdapat dalam :

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja;
2. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengesahan *ILO Convention No. 105 concerning the Abolition of Forced Labour*;
3. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1999 tentang Pengesahan *ILO Convention No. 138 concerning Minimum Age for Admission to Employment* (Konvensi ILO mengenai Usia Minimum untuk Diperbolehkan Bekerja);
4. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1999 tentang Pengesahan *ILO Convention No. 111 concerning Discrimination in Respect of Employment and Occupation* (Konvensi ILO mengenai Diskriminasi dalam Pekerjaan dan Jabatan);
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 tentang Pengesahan *ILO Convention Nomor 182 concerning the Prohibition and Immediate Action for Elimination of the Worst Forms of Child Labour* (Konvensi ILO Nomor 182 mengenai Pelarangan dan Tindakan Segera Penghapusan Bentuk-Bentuk Pekerjaan Terburuk untuk Anak);
6. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;
7. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2003 tentang Pengesahan *ILO Convention No. 81 concerning Labour Inspection in Industry and Commerce* (Konvensi ILO No. 81 mengenai Pengawasan Ketenagakerjaan dalam Industri dan Perdagangan);
8. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial;
9. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional;
10. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2008 tentang Pengesahan *ILO Convention No. 185 concerning Revising the Seafarers' Identity Documents Convention, 1958* (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen

Identitas Pelaut, 1958); dan

11. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

2.3. Program Nawa Cita dan Perlindungan Pelaut melalui Ratifikasi MLC 2006

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dan dua pertiga wilayahnya adalah laut. Karenanya bidang-bidang yang berkaitan dengan laut atau kemaritiman menjadi bidang yang sangat penting bagi kehidupan berbangsa dan bernegara. Di era Joko Widodo-Jusuf Kalla terdapat sembilan (nawa) agenda prioritas, yang disebut Nawa Cita.⁷ Program ini digagas untuk menunjukkan prioritas demi tercapainya tujuan berdirinya negara Indonesia. Kesembilan Program tersebut secara garis besar meliputi berbagai bidang, yang salah satunya terdapat dalam cita yang pertama, yaitu menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.

Pengutamaan kebijakan nasional dalam bidang maritim sangat diperlukan dalam menjamin terwujudnya keinginan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sejalan dengan kebijakan politik dalam pemerintahan saat ini yang mengedepankan Indonesia menjadi poros maritim dunia, mengharuskan Pemerintah harus bekerja keras untuk mewujudkannya. Dengan kondisi luasnya perairan Indonesia dan kompleknya persoalan kemaritiman, maka sudah sewajarnya apabila keinginan menjadi negara maritim yang menguasai laut dan sumberdaya alamnya menjadi suatu keniscayaan.

Pada masa lalu, pada saat masih bernama Nusantara, kerajaan Sriwijaya dan Majapahit selama beratus-ratus tahun melalui armada lautnya telah berhasil memanfaatkan lautan Nusantara dalam upayanya mensejahterakan rakyatnya. Mereka memanfaatkan laut untuk berbagai aktifitas, sebagai wahana kreasi kebudayaan, kerjasama social, berdagang dan sebagainya. Sepuluh relief armada pada bagian Candi Borobudur adalah bukti bahwa bangsa Nusantara pada abad

⁷ Nawacita adalah istilah yang diambil dari bahasa sansekerta nawa artinya sembilan dan cita artinya harapan, keinginan, impian.

ke-8 hingga ke-13 telah menggunakan laut sebagai urat nadi transportasi dan perdagangan maritim. Selain itu, pada abad-abad tersebut, bangsa Nusantara telah bepergian ke Pulau Madagaskar, Samudera Hindia hingga lepas pantai timur Afrika dan menetap di sana.⁸

Beberapa bukti lain juga menunjukkan kejayaan kerajaan-kerajaan yang berada di pesisir Nusantara, diantaranya Kesultanan Atjeh pada abad ke-15 di Sumatera, Kerajaan Cirebon, Demak maupun Mataram di Jawa, sampai ke seluruh pelosok Nusantara lainnya. Pelaut-pelaut Sumatera menjelajah Perairan Andaman, pedagang Bugis Makassar menjalin kerjasama perdagangan dengan Suku Aborigin di Australia. Demikian juga para pelaut Maluku atau Kampung Mapia di Papua yang menguasai tepian Pasifik.⁹

2.4. Harapan dan Tantangan

Pengesahan MLC 2006 selaras dengan Program Nawa Cita, yang bertujuan mewujudkan kesejahteraan rakyat Indonesia dan merupakan visi baru di bidang maritim dengan menempatkan laut sebagai masa depan bangsa Indonesia, yang salah satunya adalah menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara. Ikut sertanya Indonesia akan memberikan nilai tambah kepada pelaut dan pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal serta industri kapal dan pemilik kapal/operator kapal untuk dapat menghadapi persaingan di industri pelayaran global.

Salah satu keuntungan negara yang meratifikasi MLC 2006 adalah pelautnya akan mendapatkan tempat kerja yang aman sesuai dengan standar keselamatan yang layak, syarat perjanjian kerja yang wajar, kondisi tempat kerja yang layak, perlindungan kerja, perawatan kesehatan, kesejahteraan dan perlindungan sosial lainnya. Hal ini akan mempengaruhi perekonomian nasional secara keseluruhan, dikarenakan akan terbuka peluang bagi pelaut untuk bergabung dengan kapal-kapal dari negara-negara lain.

Pelaut Indonesia juga akan lebih kompetitif dan lebih terbukanya kesempatan kerja bagi awak kapal Indonesia yang akan berlayar di perairan

⁸ Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, *Laut Masa Depan Bangsa, Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan*, Jakarta, h. 12.

⁹ *Ibid.*

internasional. Hal ini merupakan perwujudan tanggung jawab negara untuk memberikan kesejahteraan dan perlindungan bagi lebih dari 570.000 pelaut Indonesia, yang diantaranya lebih dari 378.000 pelaut berlayar di kapal asing. Indonesia akan mendapat apresiasi dari dunia Internasional, karena memberikan perlindungan yang optimal bagi pelautnya. Selain itu dapat memberi kesempatan kerja bagi lebih dari 10.000 lulusan sekolah pelaut setiap tahun sebagai pencari kerja yang akan bekerja di atas kapal.

Tindakan Indonesia meratifikasi MLC 2006 memang belum terlalu lama, sehingga masih banyak yang harus dilakukan, diantaranya melengkapi atau menyesuaikan ketentuan-ketentuan yang telah ada sebelumnya dengan ketentuan yang terdapat dalam MLC 2006, juga upaya menghasilkan pelaut yang sesuai dengan standar internasional, pemahaman pemilik kapal atas hak-hak pelaut.

3. Kesimpulan

3.1. Simpulan

Pengesahan MLC 2006 merupakan tindakan yang tepat, karena sebagai negara dengan wilayah terbesar adalah lautan, menjadi sangat penting untuk mengikat diri pada kesepakatan internasional yang bertujuan melindungi hak-hak pelaut, dengan mengingat karakteristik dan resiko mereka yang sangat besar. Selain melindungi warga negara yang berprofesi sebagai pelaut maka sekaligus juga dalam upaya mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia.

Selain melahirkan harapan akan perlindungan hak-hak pelaut dan meningkatkan industri pelayaran, namun juga banyak tantangan yang dihadapi. Diantaranya melakukan adanya penyebaran aturan-aturan terkait kepada para *stake holder*, mulai dari lingkungan pendidikan, aparat pemerintah sampai pemilik kapal.

3.2. Saran

Dikarenakan MLC merupakan instrumen internasional yang baru, banyak hal-hal yang harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia. Terkait dengan peraturan perundangan, perlu adanya inventarisasi ketentuan-ketentuan yang telah sesuai dan yang masih perlu penyesuaian. Untuk bidang pendidikan, perlu adanya materi tentang MLC 2006, sementara untuk aparat pemerintah terkait dan pemilik kapal perlu senantiasa dilakukan sosialisasi ataupun pelatihan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Adolf, Huala, 1996, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta : RadjaGrafindo Persada.

Agoes, Etty R, 1988, *Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan tentang Lintas Kapal-kapal Perang pada Selat-selat yang Digunakan untuk Pelayaran Internasional di Perairan Indonesia*, Bandung : Disertasi, Universitas Padjadjaran.

Gavouneli, Maria, 2007, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden/Boston : Martinus Nijhoff Publishers.

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, *Laut Masa Depan Bangsa, Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan*, Jakarta.

Mansel, John N.K., 2009, *Flag State Responsibility Historical Development and Contemporary Issues*, Australia : Springer.

Yang, Haijiang, 2006, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Germany : Springer.

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Tentang. Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006.

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 7 thn 2000 tentang Kepelautan.

WEBSITE

<https://infokapal.wordpress.com/2013/05/15/sekilas-maritime-labour-convention-2006-mlc-2006/>

<http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/Lindungi-Pelaut-Indonesia,-Konvensi-MLC-2006-Akhirnya-Diresmikan-Menjadi-Undang-Undang.aspx>

<http://www.bnp2tki.go.id/read/12077/Komisi-IX-DPR-Desak-Pemerintah-Tuntaskan-Permasalahan-TKI-ABK-di-Luar-Negeri.html>

Till, Geoffrey, *Sea Power: A Guide for Twenty First Century*". Routledge, 2009, dalam Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim*, Forum Kajian Pertahanan dan Maritim, 7 Juli 2013.

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, 13 Nopember 2015

Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Ade Prasetya, https://www.academia.edu/19668985/MENUJU_INDONESIA_SEBAGAI_POROS_MARITIM_DUNIA