

# PERLINDUNGAN BAGI PELAUT INDONESIA YANG BEKERJA DI LUAR NEGERI (Kajian Yuridis Ratifikasi Maritime Labour Convention 2006)

SANGGAM JOHANNES D.

## ABSTRAK

Keterbatasan pemerintah dalam penyediaan lapangan kerja di dalam negeri, menjadikan penempatan tenaga kerja Indonesia (TKI) untuk bekerja di luar negeri menjadi solusi alternatif bagi masalah tersebut. Berbagai jenis pekerjaan dilakukan TKI di luar negeri, diantaranya pekerja rumah tangga, perawat, juru masak, dan pelaut. Permintaan pasar dalam maupun luar negeri untuk pelaut profesional sangat besar, bahkan sekarang telah terjadi kekurangan pelaut di pasar tenaga kerja. Dengan standar gaji dan jaminan kesejahteraan yang lebih tinggi, membuat pelaut Indonesia lebih tertarik untuk bekerja di kapal berbendera asing (luar negeri), dengan harapan memperoleh penghasilan yang lebih tinggi. Tentunya pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri berharap mendapatkan perlindungan dari pemerintah, mengingat resiko kerja pelaut yang tinggi serta harus meninggalkan keluarga di tanah air. Dalam konteks hukum Indonesia, perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri terbagi atas dua rezim hukum, yaitu hukum ketenagakerjaan dan hukum pelayaran/kepelautan. Dalam konteks hukum ketenagakerjaan, perlindungan pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri tunduk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri, dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2013 tentang Perlindungan TKI di Luar Negeri. Dalam konteks hukum pelayaran/kepelautan, perlindungan pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri tunduk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal. Terdapat pula aturan internasional terkait pelaut migran, yang tertuang dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 yang dilahirkan oleh *International Labour Organization* (ILO). Belum maksimalnya proses penempatan dan perlindungan bagi pelaut Indonesia, membuat adanya desakan keras khususnya dari serikat pelaut dalam hal ini Kesatuan Pelaut Indonesia yang berharap agar Indonesia segera meratifikasi MLC 2006 tersebut agar industri pelayaran dan pelaut Indonesia memiliki kepastian hukum demi mempertahankan daya saingnya dalam industri pelayaran dunia.

**Kata kunci :** TKI, Pelaut, Luar Negeri, Perlindungan Hukum, Ratifikasi, MLC 2006.

## ABSTRACT

*Government limitation in the provision of employment in the country, making the placement of Indonesia workers (TKI) as an alternative solution to this problem. Various types of works carried out by TKI, including domestic workers, nurses, cooks, and seafarers. Market demand for professional seafarers in home and abroad are very large, even now there has been a shortage of seafarers in the labor market. Higher salaries and welfare standards, made Indonesian seafarers are more interested in working on foreign-flagged ships (overseas), with the hope of earning higher income. Indonesian seafarers working abroad surely hoping to get protection from the government, given the high risk of seafarers working condition and had to leave the family in the homeland. In the context of Indonesian law, legal protection for Indonesian seafarers working abroad is divided into two legal regimes, namely employment law and the law of the voyage/seafarers. In the context of employment law, the protection of Indonesian seafarers working abroad are subject to the provisions of Law No. 39 of 2004 regarding the Placement and Protection of Migrant Workers in Foreign Country, and Government Regulation No. 3 of 2013 on the Protection of Migrant Workers Abroad. In the*

*context of the law of the Voyage/Seafarers, protection of Indonesian seafarers working abroad are subject to the provisions of Law No. 17 Year 2008 on The Voyage, Government Regulation No. 7 of 2000 on Kepelautan, and the Regulation of the Minister of Transportation No. PM.84 Year 2013 Recruitment and Boat Crew Placement. There are also international rules related to migrant seafarers, which is contained in the Maritime Labour Convention (MLC) 2006, which was born by the International Labour Organization (ILO). Unmaximize process of placement and protection of Indonesian seafarers, making their insistence particularly hard on the union seafarers in this case the Seafarers Union of Indonesia hopes that Indonesia will soon ratify the MLC 2006 is that the shipping industry and Indonesian sailors have legal certainty in order to maintain its competitiveness in the world's shipping industry.*

**Keywords:** Indonesian workers/TKI, Seafarers, Foreign Country, Legal Protection, Ratification, MLC 2006.

## PENDAHULUAN

Negara kita Indonesia dikenal memiliki sumber daya yang melimpah, baik itu sumber daya alam maupun sumber daya manusia. Pada saat ini penduduk usia kerja (usia  $\geq$  15 tahun) berjumlah 182.990.000 jiwa, dengan angkatan kerja berjumlah 121.870.000 jiwa.<sup>1</sup> Dengan angkatan kerja sebesar itu memiliki potensi kelebihan dan kelemahan, kelebihanya yaitu apabila dikelola dengan baik akan menjadi faktor utama pertumbuhan ekonomi sedangkan kelemahannya adalah menjadi beban bagi pemerintah untuk menciptakan lapangan kerja bagi seluruh angkatan kerja tersebut.

Bekerja ke luar negeri menjadi tenaga kerja Indonesia (TKI)/buruh migran, sudah tentu lebih sulit dibandingkan bekerja di dalam negeri. Paling tidak butuh dokumen yang lebih banyak, perlu keahlian dan keterampilan tertentu dan tentu saja butuh persiapan, baik berupa dana maupun persiapan mental. Sebagian besar dasar keputusan untuk bekerja di luar negeri tersebut adalah diakibatkan oleh keterdesakan mencari nafkah atau dengan kata lain, sebenarnya pilihan bekerja ke luar negeri adalah merupakan pilihan terakhir.

Mengenai pengaturan penempatan dan perlindungan terhadap TKI pelaut terdapat tiga institusi pemerintah yang selama ini berkepentingan yaitu Kementerian Ketenaga-kerjaan serta Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI (BNP2TKI) berdasarkan Undang-undang Nomor 39 Tahun 2014 Tentang Penempatan dan

Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, dan Kementerian Perhubungan berdasarkan aturan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Terkait hal ini sering terjadi kesimpangsiuran dalam pelaksanaan penempatan dan perlindungan terhadap pelaut Indonesia, instansi mana yang berwenang terhadap hal ini, khususnya dalam penanganan kasus-kasus yang dialami pelaut Indonesia, diantaranya:

1. Gaji, standar gaji pelaut Indonesia sering dibedakan, untuk level jabatan yang sama, lebih rendah dengan gaji pelaut asal negara lain, dan gaji yang diterima tidak sesuai perjanjian awal bahkan tidak dibayarkan;
2. Perjanjian kerja, umumnya hanya ditandatangani oleh calon pelaut dan perusahaan keagenan awak kapal tanpa didaftarkan ke pejabat yang berwenang, sehingga sering dalam pemenuhan hak pekerja, pihak keagenan ingkar janji;
3. Kompetensi kerja dan masalah lain, kemampuan pelaut khususnya dalam penguasaan bahasa asing (Inggris) masih kalah dari pelaut Philipina.
4. Hal-hal lainnya yang turut terjadi, sebagai berikut:
  - a. Penyiksaan fisik oleh nahkoda;
  - b. Penahanan dokumen pelaut oleh nahkoda;
  - c. Waktu kerja yang tidak sesuai ketentuan, bahkan tidak ada waktu untuk beristirahat;
  - d. Fasilitas keselamatan dan kesehatan kerja yang tidak memadai di atas kapal;
  - e. Penahanan kapal dan penculikan pelaut di wilayah yang tidak aman, diantaranya di Philipina Selatan.

<sup>1</sup> Pusat Data dan Informasi Ketenagakerjaan, "Data Angkatan Kerja 2015", terdapat di situs <http://pusdatinaker.balitfo.depnakertrans.go.id/viewpdf.php?id=322>, diakses pada tanggal 9 April 2015 pukul 11.30 wib.

Penempatan TKI ke luar negeri di satu sisi dapat dilihat sebagai hal yang positif karena dapat membuka peluang kerja atau mengurangi tingkat pengangguran dan mendatangkan devisa. Namun seiring dengan meningkatnya pengiriman tenaga kerja Indonesia ke luar negeri meningkat pula permasalahan terhadap TKI seperti perselisihan antara TKI pelaut dan perusahaan (pengguna maupun agensi), khususnya mengenai pemenuhan hak TKI sesuai perjanjian kerja. Perlindungan TKI pelaut di luar negeri wajib ditingkatkan, jangan sampai mereka mengalami nasib seperti ABK Asing di Benjina Provinsi Maluku yang dapat dikategorikan sebagai *human trafficking* dan perbudakan modern. Dalam pembahasan penulisan tesis ini, akan dianalisa sejauh mana rencana pemerintah akan meratifikasi Maritime Labour Convention 2006 yang merupakan produk International Labour Organization yang berlaku secara umum di dunia internasional yang mengatur mengenai penempatan dan perlindungan pekerja pelaut dalam kaitannya dengan kesejahteraan pelaut Indonesia khususnya yang bekerja di luar negeri.

Hukum adalah alat untuk mencapai tujuan-tujuan sosial yang penting. Untuk mengetahui pengaruh hukum terhadap tujuan-tujuan tersebut, maka pembuat undang-undang harus mempunyai metode untuk mengevaluasi pengaruh-pengaruh hukum terhadap nilai-nilai sosial. Pemerintah berharap lintas kementerian yang terkait dengan ratifikasi MLC 2006 ini dapat mengkaji dan menganalisa manfaat dan kekurangan yang mungkin akan didapat dari kebijakan ini, sebagai dasar kebijakan dalam rangka membenahi sistem rekrutmen dan pengiriman tenaga kerja Indonesia ke luar negeri, khususnya untuk sektor pelaut perikanan. Pemerintah Indonesia harus tegas dalam membuat kebijakan khusus yang mengatur penempatan dan perlindungan TKI pelaut, sehingga jelas wewenang dan tanggung jawab instansi mana untuk penanganan TKI pelaut.

Beranjak dari latar belakang tersebut maka penulis tertarik untuk menulis mengenai: **“Perlindungan Bagi Pelaut Indonesia Yang Bekerja**

**Di Luar Negeri (Kajian Yuridis Ratifikasi Maritime Labour Convention 2006).”**

#### **PERNYATAAN MASALAH**

Persoalan ekonomi dan persaingan yang ketat dalam memperoleh pekerjaan di dalam negeri membuat ribuan angkatan kerja tanpa keahlian berangkat ke luar negeri untuk menjadi TKI, di antaranya sebagai pelaut. Saat ini pemerintah berupaya melakukan perbaikan dalam penataan sistem penempatan dan perlindungan pelaut Indonesia, beberapa instansi terkait terus melakukan pertemuan untuk menentukan kebijakan yang mampu mengelola dan mengantisipasi permasalahan yang telah dan akan timbul terkait penempatan pelaut Indonesia di luar negeri.

Pemberlakuan MLC 2006 oleh *International Labour Organization*, sebagai badan dunia yang khusus mengatur mengenai ketenagakerjaan, pada bulan September 2013 merupakan langkah awal pengaturan mengenai perlindungan terhadap pelaut khususnya bagi negara-negara yang telah meratifikasinya. Kasus-kasus yang menimpa pelaut Indonesia seperti belum terpenuhinya hak-hak pelaut Indonesia sesuai perjanjian kerja harus ditindaklanjuti dengan kebijakan yang tepat, ratifikasi MLC 2006 diharapkan menjadi jalan keluar yang tepat dan efektif dalam pengaturan penempatan dan perlindungan bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri.

#### **PERTANYAAN PENELITIAN**

1. Apakah pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri termasuk tenaga kerja Indonesia?
2. Apakah peraturan perundang-undangan terkait penempatan dan perlindungan pelaut Indonesia ke luar negeri sudah memadai dalam memberikan perlindungan?
3. Apakah ratifikasi Maritime Labour Convention (MLC) 2006 dapat menjadi jalan keluar terkait pengaturan penempatan dan perlindungan pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri?

## TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui sejauh mana pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri dapat dikategorikan sebagai Tenaga Kerja Indonesia.
2. Untuk mengetahui apakah peraturan perundang-undangan terkait penempatan dan perlindungan pelaut Indonesia ke luar negeri sudah memadai dalam memberikan perlindungan.
3. Untuk mengetahui sejauh mana ratifikasi MLC 2006 dapat menjadi jalan keluar terkait pengaturan penempatan dan perlindungan TKI pelaut yang bekerja di luar negeri.

## PENDEKATAN TEORI

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori perlindungan hukum dan teori keadilan. Menurut Satjipto Raharjo, “Hukum melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut. Pengalokasian kekuasaan tersebut ini dilakukan secara terukur, dalam arti, ditentukan keluasaan dan kedalamannya. Kekuasaan yang demikian itulah yang disebut hak. Tetapi tidak di setiap kekuasaan dalam masyarakat bisa disebut sebagai hak, melainkan hanya kekuasaan tertentu yang menjadi alasan melekatnya hak itu pada seseorang.”<sup>2</sup>

Perlindungan hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. John Rawls berpendapat bahwa keadilan adalah kebajikan utama dari hadirnya institusi-institusi sosial (*social institution*). Akan tetapi, kebajikan bagi seluruh masyarakat tidak dapat mengesampingkan atau menggugat rasa keadilan dari setiap orang yang telah memperoleh rasa keadilan, khususnya masyarakat lemah pencari keadilan.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, Cetakan ke-V 2000), hlm. 53.

<sup>3</sup> Pan Mohamad Faiz, Teori Keadilan Rawls, dalam *Jurnal Konstitusi*, Volume 6 Nomor 1 (April 2009), hlm. 135.

## METODE PENELITIAN

### 1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif. Pada metode yuridis normatif ini, bahan pustaka merupakan “data dasar yang dalam (ilmu) penelitian digolongkan sebagai data sekunder”.<sup>4</sup> Metode tersebut dipergunakan untuk menganalisa berbagai peraturan perundang-undangan yang ada, dalam hal ini perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan terutama mengenai perlindungan terhadap pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri.

### 2. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini merupakan tipe penelitian deskripsi, dengan analisis datanya bersifat deskriptif analitis. Deskripsi maksudnya, penelitian ini pada umumnya bertujuan untuk mendeskripsikan secara sistematis, faktual, dan akurat tentang perlindungan TKI, khususnya pelaut yang bekerja di luar negeri. Jenis dan Alat Pengumpulan Data

### 3. Jenis Data dan Teknik Pengumpulan Data

Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan. Oleh karena itu, metode pengumpulan data penelitian ini yaitu penelitian kepustakaan dan dokumentasi (*library and documentation*) guna menghimpun, mengidentifikasi dan menganalisis terhadap berbagai sumber data sekunder yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.

## HASIL PENELITIAN

Pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri, seperti juga profesilainnya, menurut Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 Tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (TKI) di Luar Negeri, merupakan bagian dari TKI nasional secara keseluruhan, yang wajib mengikuti prosedur sesuai ketentuan yang ada. Hal ini sesuai dengan definisi TKI di Pasal 1 ayat (1), bahwa Tenaga Kerja Indonesia

<sup>4</sup> Sumadi Suryabrata, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 1998), hlm. 3.

yang selanjutnya disebut dengan TKI adalah setiap warga negara Indonesia yang memenuhi syarat untuk bekerja di luar negeri dalam hubungan kerja untuk jangka waktu tertentu dengan menerima upah.<sup>5</sup>

Berbagai dokumen wajib dilengkapi oleh calon TKI, salah satunya Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (KTKLN).<sup>6</sup> Khusus untuk pengurusan KTKLN sebagai identitas TKI, pelaut Indonesia cenderung tidak melakukannya dikarenakan dokumen identitas yang diakui dunia internasional untuk pelaut adalah Buku Pelaut. Namun menurut aturan ketenagakerjaan, KTKLN ini diperlukan sebagai identitas diri TKI yang bekerja di luar negeri dan dalam rangka perlindungan serta pencatatan data oleh negara dalam hal ini oleh instansi BNP2TKI.

Pada Pasal 28 dinyatakan bahwa “Penempatan TKI pada pekerjaan dan jabatan tertentu diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri” dan dalam penjelasannya disebutkan bahwa “Yang dimaksud dengan pekerjaan atau jabatan tertentu dalam pasal ini antara lain pekerjaan sebagai pelaut”.<sup>7</sup> Dari bunyi pasal tersebut dan penjelasannya jelas bahwa Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 ini turut mencakup pengaturan untuk TKI dengan profesi pelaut, namun hingga saat ini, setelah 12 tahun diundangkan, Peraturan Menteri Bidang Ketenagakerjaan terkait TKI pelaut belum juga disusun dan diterbitkan, sehingga membuat adanya kebingungan dan ketidakpastian aturan bagi pelaut Indonesia yang akan bekerja di luar negeri.

Stigma negatif tentang TKI yang telah melekat selama ini, bahwa TKI hanya pekerjaan sebagai asisten rumah tangga yang mengalami berbagai permasalahan di luar negeri menjadi salah satu alasan pelaut secara umum tidak bersedia untuk disebut sebagai TKI. Salah satunya melalui pernyataan Presiden Kesatuan Pelaut Indonesia, Hanafi Rustandi Martakusuma, menegaskan bahwa pelaut tidak boleh disebut dan disamakan dengan

<sup>5</sup> Pasal 1 ayat (1) Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri.

<sup>6</sup> Pasal 51 Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri.

<sup>7</sup> Pasal 28 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri, dan penjelasannya.

tenaga kerja Indonesia (TKI). Lantaran menurutnya, pelaut adalah sebuah profesi yang telah diatur dalam Konvensi Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan International Labour Organization (ILO). Hanafi juga menyatakan bahwa “Semua profesi itu tidak mau disebut TKI, sama seperti dokter yang juga tidak ingin disebut TKI. Kalau dalam IMO maupun ILO itu kita sudah harus tahu, bahwa kita (pelaut) *migran workers* dan bukan TKI”.<sup>8</sup>

TKI dapat digolongkan dalam 2 jenis pekerjaan, yaitu TKI formal (contohnya: perawat, dokter, dosen, pelaut, dan mekanik) dan TKI informal (pekerja rumah tangga), kesemuanya dapat dikatakan sebagai TKI karena bekerja di luar negeri dalam suatu hubungan kerja dalam periode tertentu dengan menerima upah. Untuk warga Indonesia yang membuka usaha sendiri di luar negeri (contohnya membuka bisnis restoran, hotel, dan usaha lain) tidak termasuk dalam TKI, namun sebagai warga Indonesia tetap memperoleh perlindungan dari pemerintah seperti juga WNI yang sedang melakukan perjalanan wisata atau perjalanan lainnya yang bukan untuk bekerja di luar negeri. Untuk TKI formal yang memiliki keahlian khusus seperti profesional (dosen, bankir, dan dokter) umumnya tidak melakukan pengurusan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk bekerja di luar negeri seperti yang disyaratkan bagi TKI dikarenakan mereka langsung mendapatkan penawaran pekerjaan dari pemberi kerja di luar negeri dan fasilitas serta upah yang dijanjikan jauh lebih tinggi daripada pekerja biasa, jarang terdengar kasus ketenagakerjaan yang menimpa para profesional seperti ini.

Kecenderungan pandangan pelaut ini lahir karena terdapat lebih dari satu otoritas nasional yang sama-sama mengatur tentang pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri, yaitu Kementerian Ketenagakerjaan dan BNP2TKI sebagai otoritas di bidang ketenagakerjaan dan Kementerian Perhubungan sebagai otoritas di bidang kelautan/pelaut. Kedua otoritas nasional ini memiliki peran dan fungsinya masing-masing, dan didukung oleh

<sup>8</sup> Redaksi Liputan6, “Pelaut Tak Mau Disebut TKI,” terdapat di situs <http://news.liputan6.com/read/391128/pelaut-tak-mau-disebut-tki>, diakses pada tanggal 10 Juli 2016 pukul 09.10 wib.

peraturan perundangan-undangan yang terpisah pula. Khusus untuk pelaut, terdapat juga aturan-aturan dari otoritas internasional yang dipatuhi, antara lain Konvensi ILO Nomor 185 tentang Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia ke dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan Konvensi ILO No.185 Mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958.

Pasal 77 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, yang menyatakan bahwa “Setiap Calon Tenaga Kerja Indonesia/Tenaga Kerja Indonesia mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan” dan mengingat tenaga kerja pelaut merupakan bagian dari Tenaga Kerja Indonesia, maka para tenaga kerja pelaut ini wajib dilindungi yang dalam hal ini dokumen identitas pelaut merupakan bentuk lain dari Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (KTKLN) khusus untuk pelaut yang dikeluarkan oleh Pemerintah sesuai dengan Pasal 62 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004.<sup>9</sup>

Dalam konteks hukum positif Indonesia, perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri terbagi atas dua rezim hukum, yaitu hukum ketenagakerjaan dan hukum pelayaran/kepelautan. Dalam konteks hukum ketenagakerjaan, perlindungan pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri tunduk pada ketentuan Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 Tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Perlindungan TKI di Luar Negeri, sedangkan dalam konteks hukum pelayaran/kepelautan, perlindungan pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri tunduk pada ketentuan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan

<sup>9</sup> Lihat Penjelasan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan Konvensi ILO No.185.

Awak Kapal.

Dalam konteks hukum ketenagakerjaan, perlindungan bagi tenaga kerja Indonesia yang dalam hal ini pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri diatur dalam Pasal 77 ayat (1) Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 yang berbunyi “Setiap calon TKI/TKI mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan”, lebih lanjut dalam Pasal 77 ayat (2) menyebutkan bahwa “Perlindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan mulai dari pra penempatan, masa penempatan, sampai dengan purna penempatan”.<sup>10</sup> Secara lebih teknis peraturan mengenai perlindungan TKI di luar negeri diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Perlindungan TKI di Luar Negeri.

Dalam Bab II Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Perlindungan TKI di Luar Negeri, perlindungan TKI dibagi atas 3 tahapan, yaitu:<sup>11</sup>

1. Pra Penempatan, meliputi perlindungan administratif dan teknis;
2. Penempatan, perlindungan terhitung sejak TKI tiba di bandara/pelabuhan negara tujuan penempatan, selama bekerja, dan sampai kembali ke bandara embarkasi di Indonesia; dan
3. Purna Penempatan, merupakan tanggung jawab dari instansi terkait dalam hal ini instansi pusat dan daerah yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan, BNP2TKI, dan PPTKIS.

Ketiga tahapan perlindungan TKI tersebut merupakan upaya perlindungan hukum secara prefentif yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia. Selain perlindungan secara prefentif, Pemerintah Indonesia dalam hal ini instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan dapat melakukan perlindungan hukum secara represif dalam bentuk penghentian dan pelarangan penempatan TKI.

Pengawasan terhadap penyelenggaraan penempatan dan perlindungan TKI di luar negeri

<sup>10</sup> Pasal 77 ayat (2) Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 Tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri.

<sup>11</sup> Bab II Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Perlindungan TKI di Luar Negeri.

pada prapenempatan dan purna penempatan dilaksanakan oleh Pengawas Ketenagakerjaan pada Unit Kerja Pengawasan Ketenagakerjaan pada Instansi yang Lingkup Tugas dan Tanggung Jawabnya di Bidang Ketenagakerjaan pada Pemerintah Pusat, pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah daerah kabupaten/kota.

Tingginya biaya yang dipungut dari calon TKI dalam pengurusan dokumen dan masih terdapatnya oknum-oknum yang melakukan pungutan liar masih menjadi kendala dalam upaya pemerintah meminimalkan angka TKI ilegal/non prosedural. PPTKIS hanya dapat membebaskan biaya penempatan kepada calon TKI untuk komponen biaya:

- a. pengurusan dokumen jati diri;
- b. pemeriksaan kesehatan dan psikologi;
- c. pelatihan kerja dan sertifikasi kompetensi kerja;
- d. visa kerja;
- e. akomodasi dan konsumsi selama masa penampungan;
- f. tiket pemberangkatan dan retribusi jasa pelayanan bandara (airport tax);
- g. transportasi lokal sesuai jarak asal TKI ke tempat pelatihan/penampungan; dan
- h. premi asuransi TKI.

Terkadang PPTKIS menetapkan biaya yang lebih tinggi khususnya terkait jasa pengurusan berbagai dokumen, akomodasi penampungan, pelatihan, dan transportasi lokal kepada calon TKI, salah satunya dikarenakan permainan oknum-oknum di loket perizinan instansi berwenang yang meminta tambahan biaya kepada PPTKIS agar dokumen cepat selesai.

Pemerintah dalam hal ini BNP2TKI sejak beberapa tahun terakhir terus meningkatkan pelayanan kepada calon TKI diantaranya pada tahun ini membuka sistem pelayanan perizinan TKI 1 (satu) atap di beberapa daerah, diantaranya di Nunukan dan Batam untuk memudahkan dan memangkas waktu serta biaya pengurusan TKI/calon TKI yang akan berangkat bekerja ke luar negeri. Diharapkan

akan dibuka lagi pelayanan terpadu seperti ini di daerah-daerah lain yang memang menjadi kantong pemberangkatan TKI, PPTKIS dan TKI/calon TKI diharapkan tidak lagi menggunakan 'pelayanan cepat/express' yang dijanjikan oknum-oknum yang tidak bertanggungjawab, dan segera melaporkan jika ada upaya oknum yang melakukan pungutan liar di luar ketentuan.

Untuk memudahkan pemahaman, pada dasarnya biaya penempatan TKI itu dibayar oleh:<sup>12</sup>

- a. TKI seluruhnya, seperti penempatan TKI ke Korea Selatan, Taiwan dan Jepang melalui program Government to Government (GtoG), Government to Privat (GtoP) atau Magang, contohnya biaya penempatan TKI Korea Selatan : Semua ditanggung oleh TKI. Totalnya Rp. 3.400.000,00 ditambah pelatihan bahasa, uji bahasa, mengirim lamaran, Kontrak Kerja (SLC), preliminary training, dan tiket pesawat ke Korea. Pelaksanaan penempatan ke Korea Selatan melalui program GtoG BNP2TKI. Diatas kertas biayanya sangat murah, tapi pada faktanya banyak pungli sehingga tetap mahal.
- b. Majikan, seperti penempatan TKI PRT ke Timur Tengah (saat ini sedang moratorium), semua biaya ditanggung oleh majikan. Logika uang juga mengakibatkan adanya keberpihakan kepada siapa PPTKIS harus berpihak. Pada penempatan TKI ke Timur Tengah, pengaduan-pengaduan TKI nyaris tidak ditindaklanjuti karena semua biaya dibebankan kepada calon Majikan, namun terdapat juga PPTKIS nakal yang memungut biaya tertentu kepada calon TKI/TKI bahkan mencapai angka belasan juta rupiah;
- c. TKI & Majikan, seperti penempatan TKI PRT ke Singapura, Hongkong, dan Taiwan, contohnya biaya penempatan TKI PRT ke Taiwan: ditanggung Majikan Rp. 19.080.000,00; ditanggung TKI Rp. 18.291.000,00; Total Rp. 37.371.000,00. Biaya tinggi ini memberatkan

<sup>12</sup> DPN SBMI, "Menolak Biaya Mahal Penempatan Buruh Migran," terdapat di situs <http://sbmi.or.id/menolak-biaya-mahal-penempatan-buruh-migran/>, diakses pada tanggal 2 September 2016 pukul 14.00 wib.

bagi TKI, sehingga tidak jarang yang meminjam uang dari rentenir dengan bunga tinggi untuk menutupi biaya pemberangkatannya.

Skema penempatan dan perlindungan yang terbangun, menjadikan program penempatan dan perlindungan TKI ke luar negeri, menjadi program mahal bagi TKI. Sehingga biaya penempatan ke luar negeri menjadi salah satu persoalan tersendiri bagi TKI. Alih-alih bertujuan meningkatkan kesejahteraan, justru malah menjerumuskan TKI dalam jeratan utang, eksploitasi ekonomi dan kemiskinan yang lebih dalam.

Dalam konteks hukum pelayaran, dapat kita lihat bahwa terdapat perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri, dimana perlindungan hukum tersebut mengarah kepada jaminan kesejahteraan awak kapal, dalam Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 disebutkan bahwa Setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi:<sup>13</sup> gaji, jam kerja dan jam istirahat, jaminan pemberangkatan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena kecelakaan, kesempatan mengembangkan karir, pemberian akomodasi, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.

Jaminan kesejahteraan sebagaimana telah disebutkan diatas dituangkan dalam perjanjian kerja antara awak kapal dengan pemilik atau operator kapal yang kita kenal sebagai perjanjian kerja laut. Substansi perjanjian kerja laut mengacu kepada Pasal 21 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal yang menyebutkan bahwa “Substansi perjanjian kerja laut wajib memenuhi standar minimum yang berpedoman kepada peraturan nasional atau internasional” yang isinya mencakup hal-hal terkait identitas, hak dan kewajiban para pihak:<sup>14</sup> Perjanjian kerja laut sebagaimana telah disebutkan di atas juga melalui proses pengesahan yang dilakukan oleh Direktur Jenderal atau Pejabat

<sup>13</sup> Pasal 151 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>14</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal.

yang diberi kewenangan, dalam hal ini ialah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Selain perlindungan kesejahteraan, terdapat pula bentuk perlindungan lain yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan yaitu setiap pelaut wajib memiliki Buku Pelaut yang merupakan identitas bagi pelaut dan berlaku sebagai dokumen perjalanan bagi pelaut, serta sertifikat-sertifikat keahlian bagi pelaut sesuai jabatan yang akan dipangkunya di atas kapal.<sup>15</sup>

Terdapat pula persyaratan kerja di kapal yaitu untuk bekerja sebagai awak kapal wajib memenuhi persyaratan:

1. Memiliki sertifikat keahlian dan atau sertifikat keterampilan pelaut;
2. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;
3. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan; dan
4. Disijil.

Seluruh bentuk perlindungan hukum yang disebutkan di atas merupakan bentuk perlindungan hukum preventif yang diberikan. Dalam konteks perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri yang diberikan oleh hukum pelayaran/ kepelautan, yang bertanggung jawab atas perlindungan ialah pihak keagenan awak kapal.<sup>16</sup> Perlindungan hukum secara represif diberikan kepada perusahaan keagenan awak kapal yang melakukan perekrutan dan penempatan awak kapal yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan tidak memenuhi kewajiban serta tanggung jawabnya sesuai perjanjian kerja laut.

Berlakunya dua ketentuan rezim hukum tersebut bukan berarti telah memenuhi konteks perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia saat ini. Fakta yang terjadi di lapangan, terdapat *overlapping* pemberlakuan perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia, dimana rezim hukum pelayaran/ kepelautan lebih efektif diberlakukan ketimbang rezim hukum ketenagakerjaan. Hal ini berimplikasi

<sup>15</sup> Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan.

<sup>16</sup> Definisi keagenan awak kapal adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang berbentuk badan hukum yang bergerak di bidang rekrutmen dan penempatan awak kapal di atas kapal sesuai kualifikasi.

kepada tidak efektifnya penerapan rezim hukum ketenagakerjaan terutama apabila terjadi kasus-kasus ketenagakerjaan yang berkaitan dengan hak-hak normatif pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri, sehingga seringkali terjadi pengabaian terhadap hak-hak normatif tersebut.

Pemenuhan persyaratan sertifikat keahlian, buku pelaut, pemeriksaan kesehatan yang dilayani oleh Dirjen Perhubungan Laut, selama ini juga terdapat adanya pungutan liar yang dilakukan oleh oknum-oknum petugas. Saat ini pelayanan pengurusan sertifikat keahlian dan buku pelaut telah dapat dilakukan melalui sistem online, yang diharapkan dapat memangkas waktu pengurusan dan kemungkinan adanya pungutan liar. Bahkan baru-baru ini masih ditemukan pungutan liar terhadap pelaut dalam pengurusan dokumen di Kantor Syah Bandar Tanjung Perak Jawa Timur, dimana walaupun sistem pelayanan sudah online, namun ketika pelaut akan mengambil dokumen buku pelaut, dokumen pengawakan, *seafarer identity document*, penyijilan (stempel) awak kapal pada buku pelaut, dan penerbitan sertifikat keahlian pelaut oleh oknum dipungut antara Rp. 100.000,00 s.d. Rp. 200.000,00 untuk setiap dokumen.<sup>17</sup> Ironis melihat upaya pemerintah yang telah melakukan terobosan pelayanan sistem online tanpa pungutan biaya, masih terdapat upaya-upaya oknum petugas yang melakukan pungutan liar.

Selain permasalahan di atas terdapat permasalahan yang paling krusial yaitu bentuk badan hukum perusahaan yang melakukan perekrutan dan penempatan pelaut Indonesia. Dalam hukum ketenagakerjaan, perekrutan dan penempatan tenaga kerja Indonesia umumnya dilakukan oleh PPTKIS, sedangkan dalam hukum pelayaran/kepelautan berbentuk keagenan awak kapal. Kedua bentuk badan hukum tersebut memiliki perbedaan yang signifikan terutama dalam proses pembentukannya dan dalam hal instansi yang bertanggungjawab untuk melakukan pembinaan

dan pengawasan. Untuk PPTKIS pembinaan dan pengawasan dilakukan oleh Instansi yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjaan dan BNP2TKI, sedangkan untuk keagenan awak kapal yang bertanggungjawab melakukan pembinaan dan pengawasan adalah instansi yang bertanggungjawab di bidang perhubungan. Perbedaan inilah yang seringkali membuat penegakan hukum atas perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia sulit untuk dilaksanakan. Kondisi yang terjadi di lapangan saat ini, perusahaan keagenan awak kapal lebih cenderung mengacu kepada peraturan hukum pelayaran/kepelautan.

Terbentuknya International Labour Organisation pada tahun 1919 telah menghasilkan sejumlah besar rekomendasi dan konvensi-konvensi internasional mengenai standar-standar pengaturan di bidang perburuhan. Terdapat kurang lebih 38 konvensi ILO menyangkut pelaut yang telah lahir, diantaranya konvensi ILO No.147 Tahun 1976 yang mengatur mengenai standar minimum bagi pelaut yang harus diperhatikan oleh pemilik kapal dagang, antara lain Usia minimum, pemeriksaan kesehatan, sertifikasi ketrampilan, perjanjian kerja dan akomodasi, serta pencegahan kecelakaan.<sup>18</sup> Hingga yang dapat disebut *masterpiece* konvensi ILO terkait pelaut yakni MLC 2006 yang ditujukan menjadi instrumen tunggal yang memuat semua prinsip dan standar ketenagakerjaan internasional yang berlaku di industri pelayaran, untuk selanjutnya dapat diratifikasi oleh negara anggota ILO.

MLC 2006 bertujuan untuk menjamin perlindungan menyeluruh terhadap hak-hak pelaut diseluruh dunia, membangun tingkat penerapan bagi negara dan para pemilik kapal yang berkomitmen untuk menyediakan kondisi kerja dan kehidupan yang layak bagi pelaut, melindungi mereka dari persaingan tidak sehat terutama di atas kapal. Pelaut merupakan pekerjaan yang sangat berat karena kondisi kerjanya berbeda dengan pekerja sektor lainnya.

<sup>17</sup> Redaksi JawaPos.com, "Pungli Rp. 200rb Per Dokumen, Temuan di Kantor Syahbandar Utama Tanjung Perak," terdapat di situs <http://www.jawapos.com/read/2016/06/07/32764/pungli-rp-200-ribu-per-dokumen>, diakses pada tanggal 2 September 2016 pukul 15.50 wib.

<sup>18</sup> Kuntoro, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Perlindungan Anak Buah Kapal* (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, 1999), hlm. 10.

Pelaut bergerak terus mengarungi samudera dengan menembus badai, menerjang ombak dan kadang dihadang gerombolan perompak. Pekerja di atasnya tentulah akan sangat terpengaruh dengan kondisi tersebut, baik fisik maupun mental. Ketika sudah berhadapan dengan badai atau ombak yang mengguncang, kemungkinannya hanya dua, meninggal atau selamat. Pekerja di darat juga tidak luput dari kecelakaan, tapi ancaman kematiannya masih jauh lebih kecil. Sehingga menilik pada substansi dari Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 Tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri yang tampaknya lebih memfokuskan pada perlindungan TKI yang bekerja di darat saja.

Konvensi ini diberlakukan tanggal 20 Agustus 2013, yaitu satu tahun setelah menerima 30 ratifikasi dari negara-negara anggota ILO. Cakupan MLC 2006 terbatas dan khusus, dimana Konvensi ini difokuskan pada kondisi kerja dan kondisi hidup pelaut, dan tidak mencakup kapal penangkap ikan dan perikanan.<sup>19</sup> Ada 5 klausul yang dibahas dalam MLC 2006, yang berisi persyaratan-persyaratan yang kesemuanya dibuat untuk melindungi hak pelaut. Kelima klausul itu adalah:<sup>20</sup>

1. Persyaratan minimal pelaut yang bekerja di kapal; meliputi usia minimal, standar kondisi kesehatan, standar pelatihan, dan prosedur penempatan dan pendaftaran.
2. 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.
3. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makan dan catering yang wajib diberikan kepada para pelaut.

<sup>19</sup> International Labour Office, "Indonesia: Pekerjaan Layak Untuk Pekerja Migran Indonesia", terdapat di situs [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/asia/ro-bangkok/ilo-jakarta/documents/publication/wcms\\_366944.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/asia/ro-bangkok/ilo-jakarta/documents/publication/wcms_366944.pdf), diakses pada tanggal 11 Juli 2016 pukul 08.15 wib.

<sup>20</sup> Khairul Umam, "Pengantar Maritim Labour Convention MLC 2006", terdapat di situs <http://konsultaniso.web.id/maritim-labour-convention-mlc-2006/pengantar-maritim-labour-convention-mlc-2006/>, diakses pada 6 Juli 2016 pukul 13.10 wib.

4. Perlindungan dan perawatan kesehatan, kesejahteraan, dan perlindungan keamanan sosial.

5. Penerapan pelaksanaan.

Secara umum, beberapa ketentuan perundang-undangan nasional Indonesia telah sesuai dengan substansi dari MLC 2006, antara lain sebagai berikut:<sup>21</sup>

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;

<sup>21</sup> Draft RUU Tentang Pengesahan MLC 2006, terdapat di situs [peraturan.go.id/rancangan/download/11e57b308c78912c926632323533335.html](http://peraturan.go.id/rancangan/download/11e57b308c78912c926632323533335.html), diakses pada 11 Juli 2016 pukul 10.00 wib.

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.

Dari kesebelas peraturan-peraturan nasional di atas, telah mencakup substansi dari hukum ketenagakerjaan dan hukum pelayaran.

Berikut ini pendapat Presiden Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) terkait ratifikasi MLC 2006 dalam sebuah wawancara dengan media mengatakan, “Jika konvensi yang ditetapkan International Labour Organization (ILO) tahun 2006 itu tidak segera diratifikasi, peluang kerja bagi pelaut Indonesia di luar negeri bakal hilang. Jika ini terjadi, berarti akan menambah pengangguran. Karena itu, pemerintah harus segera meratifikasi MLC.” Lambannya pemerintah meratifikasi MLC, lanjut Hasudungan, akan berdampak besar bagi peluang kerja di luar negeri. Lapangan kerja bagi pelaut akan hilang, karena perusahaan pelayaran di luar negeri akan merekrut pelaut dari negara-negara yang sudah meratifikasi MLC. “Pelaut kita yang habis kontrak juga akan sulit bekerja kembali di luar negeri. Ini akan sangat membayakan karena akan menambah pengangguran,” tegasnya. Di sisi lain, kapal-kapal Indonesia yang berlayar ke luar negeri pasti mengalami kesulitan, karena harus diperiksa oleh PSC (Port State Control) di pelabuhan setempat. Bahkan kapal bisa ditahan, dan ini sudah banyak terjadi di Australia dan beberapa negara lainnya. “Kalau kapal sampai ditahan karena belum memiliki sertifikat MLC, akan sangat merugikan pemilik atau operator kapal,” ujarnya. Untuk menghindari kejadian seperti itu, banyak pemilik atau operator kapal mendaftarkan kapalnya di luar negeri yang sudah meratifikasi MLC, misalnya Singapura. Ini dilakukan agar kapalnya tidak menghadapi masalah di luar negeri, terutama di negara yang sudah

meratifikasi MLC.<sup>22</sup>

Dalam acara peringatan Hari Pelaut Internasional pada tanggal 25 Juni 2016, Penasehat KPI, Hanafi Rustandi memberikan keterangan kepada media<sup>23</sup> bahwa “Dengan meratifikasi ILO-MLC kenyamanan kerja dan kesejahteraan pelaut lebih terjamin. Misalnya gaji sesuai dengan ketentuan upah minimum ILO (International Labor Organization) MLC, standar upah ILO MLC untuk pelaut (jurumudi) 565 USD atau Rp 7,3 juta/bulan, sementara upah pelaut dalam negeri hanya 3 juta/ bulan, ujarnya. Konvensi MLC ini selain menjamin kenyamanan dan perlindungan bekerja untuk pelaut, juga keamanan investasi dalam persaingan usaha yang adil bagi para pemilik kapal.” Dari keterangan pengurus organisasi pelaut di atas, dapat dikatakan bahwa pelaut berkeinginan agar Pemerintah Indonesia segera meratifikasi MLC 2006 agar terdapat kepastian dan jaminan bagi kesejahteraan pelaut dan industri maritim, yang tentunya diikuti oleh kebijakan pemerintah dalam pelayanan pengurusan dokumen-dokumen pelaut sebagai persyaratan MLC 2006.

Sisi positif di atas juga diikuti rasa kekhawatiran pemerintah bila meratifikasi MLC 2006 ini, dengan kondisi industri maritim nasional saat ini khususnya perusahaan pelayaran nasional, terkait kemampuan industri maritim domestik memenuhi ketentuan-ketentuan yang harus menjadi tanggung jawabnya, mulai dari penyediaan akomodasi awak kapal, penggajian pelaut, kesejahteraan dan kesehatan para pelaut serta kesejahteraan keluarga pelaut, yang tentunya standar MLC 2006 jauh lebih tinggi dari standar nasional selama ini. Selain itu pemerintah juga mengkhawatirkan efek domino yang akan terjadi jika maritim domestik mengikuti standar kesejahteraan MLC 2006, yang akan menyebabkan kenaikan ongkos transportasi arus barang melalui laut, yang akan berakibat kenaikan harga barang-

<sup>22</sup> Redaksi Berita Satu, “Pemerintah Tidak Ratifikasi MLC, Peluang Kerja Pelaut Indonesia di Luar Negeri Hilang,” terdapat di situs <http://www.beritasatu.com/ekonomi/349967-pemerintah-tidak-ratifikasi-mlc-peluang-kerja-pelaut-indonesia-di-luar-negeri-hilang.html>, diakses pada tanggal 3 September 2016 pukul 09.00 wib.

<sup>23</sup> Wilam, “Hanafi: Segera Ratifikasi MLC 2006-ILO,” terdapat di situs <http://beritatrans.com/2016/06/25/hanafi-segera-ratifikasi-ilo-mlc/>, diakses pada tanggal 3 September 2016 pukul 10.15 wib.

barang, dan akhirnya berdampak pada ekonomi nasional.

Sebagaimana telah dibahas, saat ini terjadi dualisme rezim hukum yang mengatur mengenai pelaut Indonesia baik yang bekerja di dalam maupun di luar negeri, dualisme rezim hukum tersebut harus memiliki jalan tengah agar terjaminnya efektifitas hukum, terutama dalam penempatan dan perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian dalam permasalahan dalam penulisan tesis ini, adapun kesimpulan yang dapat penulis uraikan, adalah:

1. Pelaut sebagai salah satu profesi warga negara Indonesia yang memenuhi syarat untuk bekerja diluar negeri dalam hubungan kerja untuk jangka waktu tertentu dengan menerima upah, seperti juga profesi lainnya (dokter, perawat, dosen, mekanik, pelayan rumah tangga, dan supir) merupakan bagian dari Tenaga Kerja Indonesia (TKI) yang perlu diberikan perlindungan hukum agar terjamin hak-hak konstitusionalnya.
2. Perlindungan bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri masih belum maksimal, hal ini dikarenakan terdapat dua rezim hukum yang mengatur mengenai perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia khususnya yang bekerja di luar negeri, yaitu rezim hukum ketenagakerjaan dan rezim hukum pelayaran/kepelautan membuat perlindungan hukum bagi pelaut Indonesia berjalan sendiri-sendiri tanpa koordinasi dan tidak berjalan secara efektif, salah satunya pengaturan khusus dari Kementerian Ketenagakerjaan bagi profesi pelaut dalam Pasal 28 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 Tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri sampai saat ini belum diterbitkan, sehingga kekosongan tersebut diisi oleh Kementerian Perhubungan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal. Masih adanya oknum-oknum dari instansi pemerintah yang memberikan

pelayanan penerbitan dokumen bagi TKI/ Pelaut yang melakukan berbagai pungutan liar sehingga angka TKI ilegal (non prosedural) masih tinggi akibat menghindari pengurusan dokumen yang memakan biaya besar. Di sisi lain pemerintah telah berupaya melakukan terobosan-terobosan di bidang pelayanan diantaranya dengan sistem pelayanan 1 (satu) atap, dan pelayanan dengan sistem online.

3. Pelaut/Organsasi Pelaut berkeinginan agar Pemerintah Indonesia segera meratifikasi MLC 2006 agar terdapat kepastian dan jaminan bagi kesejahteraan pelaut dan industri maritim, yang tentunya diikuti oleh kebijakan pemerintah dalam pelayanan pengurusan dokumen-dokumen pelaut sebagai persyaratan MLC 2006. Sisi positif di atas juga diikuti rasa kekhawatiran pemerintah bila meratifikasi MLC 2006 ini, dengan kondisi insdustri maritim nasional saat ini khususnya perusahaan pelayaran nasional, terkait kemampuan industri maritim domestik memenuhi ketentuan-ketentuan yang harus menjadi tanggung jawabnya, mulai dari penyediaan akomodasi awak kapal, penggajian pelaut, kesejahteraan dan kesehatan para pelaut serta kesejahteraan keluarga pelaut, yang tentunya standar MLC 2006 jauh lebih tinggi dari standar nasional selama ini. Bahwa Maritime Labour Convention 2006 yang pada substansinya secara holistik mengatur penempatan dan perlindungan pelaut yang bekerja internasional dapat menjadi jalan keluar bagi dualisme rezim hukum yang berlaku saat ini.

## **SARAN**

Melalui penelitian ini penulis bermaksud menyampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Setiap pelaut Indonesia yang akan bekerja di luar negeri sebagai bagian dari keseluruhan tenaga kerja Indonesia, wajib mengurus dokumen-dokumen serta sertifikasi yang diatur oleh peraturan perundang-undangan sehingga dapat menjadi sarana kontrol Pemerintah

dalam memberikan perlindungan bagi masyarakatnya yang bekerja di luar negeri.

2. Peningkatan koordinasi khususnya dalam teknis penerapan peraturan-peraturan terkait perlindungan bagi pelaut Indonesia oleh instansi terkait, serta menyelaraskan persyaratan-persyaratan yang dibutuhkan pelaut Indonesia untuk bekerja di luar negeri. Selain itu instansi pemerintah yang memberikan pelayanan terhadap dokumen, dan sertifikasi bagi pelaut agar memberikan pelayanan yang efektif dan efisien, serta menghindari adanya pungutan liar.
3. Instansi pemerintah terkait saling bersinergi dalam rangka finalisasi proses ratifikasi Maritime Labour Convention 2006 agar dapat segera selesai. Pemerintah segera melakukan sosialisasi kepada pelaut dan insdutri maritim nasional terkait ratifikasi ini, dalam rangka persiapan pemenuhan persyaratan-persyaratan MLC, sehingga nantinya pelaut dan industri maritim Indonesia memiliki standar yang sesuai dengan yang dipersyaratkan dalam MLC 2006 demi mempertahankan daya saing dan juga untuk kepastian perlindungannya.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. BUKU

- Kuntoro. *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Perlindungan Anak Buah Kapal*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI, 1999.
- Suryabrata, Sumadi, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1998.

### 2. PERUNDANG-UNDANGAN

- Indonesia, Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri
- \_\_\_\_\_, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan Konvensi ILO No.185.
- \_\_\_\_\_, Undang-undang no. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

\_\_\_\_\_, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan.

\_\_\_\_\_, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Perlindungan TKI di Luar Negeri.

\_\_\_\_\_, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

### 3. MEDIA INTERNET

Pusat Data dan Informasi Ketenagakerjaan, “Data Angkatan Kerja 2015”, terdapat di situs <http://pusdatinaker.balitfo.depnaker.trans.go.id/viewpdf.php?id=322>, diakses pada tanggal 9 April 2015 pukul 11.30 wib.

Redaksi Liputan6, “Pelaut Tak Mau Disebut TKI,” terdapat di situs <http://news.liputan6.com/read/391128/pelaut-tak-mau-disebut-tki>, diakses pada tanggal 10 Juli 2016 pukul 09.10 wib.

International Labour Office, “Indonesia: Pekerjaan Layak Untuk Pekerja Migran Indonesia”, terdapat di situs [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/-ilo-jakarta/documents/publication/wcms\\_366944.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/-ilo-jakarta/documents/publication/wcms_366944.pdf), diakses pada tanggal 11 Juli 2016 pukul 08.15 wib.

Khairul Umam, “Pengantar Maritim labour Convention MLC 2006”, terdapat di situs <http://konsultaniso.web.id/maritim-labour-convention-mlc-2006/pengantar-maritim-labour-convention-mlc-2006/>, diakses pada 6 Juli 2016 pukul 13.10 wib.

Draft RUU Tentang Pengesahan MLC 2006, terdapat di situs [peraturan.go.id/rancangan/download/11e57b308c78912\\_c9266323235333335.html](http://peraturan.go.id/rancangan/download/11e57b308c78912_c9266323235333335.html), diakses pada 11 Juli 2016 pukul 10.00 wib.

DPN SBMI, “Menolak Biaya Mahal Penempatan Buruh Migran,” terdapat di situs <http://sbmi.or.id/menolak-biaya-mahal-penempatan-buruh-migran/>, diakses pada tanggal 2 September 2016 pukul 14.00 wib.

Redaksi JawaPos.com, “Pungli Rp. 200rb Per Dokumen, Temuan di Kantor Syahbandar

Utama Tanjung Perak,” terdapat di situs <http://www.jawapos.com/read/2016/06/07/32764/pungli-rp-200-ribu-per-dokumen>, diakses pada tanggal 2 September 2016 pukul 15.50 wib.

Redaksi BeritaSatu, “*Pemerintah Tidak Ratifikasi MLC, Peluang Kerja Pelaut Indonesia di Luar Negeri Hilang*,” terdapat di situs <http://www.beritasatu.com/ekonomi/349967-pemerintah-tidak-ratifikasi-mlc-peluang-kerja-pelaut-indonesia-di-luar-negeri-hilang.html>, diakses pada tanggal 3 September 2016 pukul 09.00 wib.

Wilam, “Hanafi: Segera Ratifikasi MLC 2006-ILO,” terdapat di situs <http://beritatrans.com/2016/06/25/hanafi-segera-ratifikasi-ilo-mlc/>, diakses pada tanggal 3 September 2016 pukul 10.15 wib.