

# TINJAUAN YURIDIS TENTANG PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK ASASI PELAUT DIKAITKAN DENGAN INDONESIA TAK KUNJUNG MERATIFIKASI *MARITIME LABOUR CONVENTION* 2006

Nurisa Sativa

## ABSTRAK

*Maritime Labour Convention* 2006 adalah suatu konvensi International tentang pekerja maritime yang diselenggarakan di Geneva menjamin hak-hak profesi dan payung hukum pelaut secara Internasional tetapi juga menjamin kualitas kerja pelaut sesuai dengan yang diinginkan oleh para pemilik kapal dalam negeri maupun luar negeri, Konvensi ini menetapkan hak-hak pelaut untuk kondisi kerja yang layak pada berbagai bidang kerja laut, dan bertujuan untuk dapat diterapkan secara global, mudah dimengerti, mudah di *update* dan dapat diberlakukan seragam, memberikan hak dan perlindungan yang komprehensif bagi para pelaut diseluruh dunia. Kerugian Indonesia bila tidak juga meratifikasi konvensi ini maka akan mengancam kehidupan para pekerja maritime Indonesia yang bekerja dengan menggunakan bendera asing, dan mungkin akan mengganggu perekonomian nasional karena baik kapal Indonesia yang berlayar keluar negeri atau para pekerja dibidang kelautan harus memiliki sertifikat sesuai ketentuan konvensi ini. Konvensi ini menjadi peraturan Internasional yang mengikat pada 20 Agustus 2013. Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, pemerintah harus segera meratifikasi *Maritime Labour Convention*, 2006 dalam bentuk Undang-undang sebagaimana sebelumnya yang telah meratifikasi beberapa konvensi fundamental *International Labour Organizations* lainnya. Hal ini sejalan dengan visi Pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritime dunia. Merupakan fakta bahwa posisi strategis Indonesia berada di pusat pertumbuhan ekonomi dunia yang saat ini ada di Asia Timur dan Pasifik. Metode yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan yuridis normatif, dengan mempertimbangkan bahwa perlu atau tidaknya Indonesia meratifikasi *Maritime Labour Convention*, 2006 baik segala ketentuan yang terkait dalam hukum International maupun dalam peraturan perundang-undangan Indonesia.

**Kata Kunci:** Perlindungan Hukum, Pekerja Maritim, *Maritime Labour Convention*

## ABSTRACTS

*Maritime Labour Convention*, 2006 is an International Convention on maritime workers held in Geneva, which not only guarantees to ensure the quality of seafarers working as expected by ship owners in the country and abroad, The Convention establishes the rights of seafarers for decent working conditions in various areas of marine works, and it also aims to be globally applicable, easily understandable, easily updated and can be applied uniformly, providing a comprehensive rights and protection for sailors around the world. Indonesian losses if Indonesia do not ratify this convention are it will threaten the lives of Indonesian maritime workers who work with foreign flag, and may disrupt the national economy because Indonesian ship that sailing abroad and the workers in the field of marine must have a certificate in accordance with this Convention. This convention becomes a binding international rule on August 20, 2013. Based on the above, the government should immediately ratify the *Maritime Labour Convention*, 2006 in the form of legislation, as they previously have ratified some fundamental conventions of the *International Labour Organizations*. This is in line with the Government's vision to make Indonesia as the shaft of maritime world. It is the fact that the strategic position of Indonesia is located in the center of world economic growth that currently exists in East Asia and the Pacific. The method used in this research is using normative juridical, considering that whether or not Indonesia need to ratify the *Maritime Labour Convention*, 2006 in all relevant provisions in the International law and the laws and regulations of Indonesia.

**Password:** legal protection, maritime workers, *Maritime Labour Convention*.

## PENDAHULUAN

Undang-Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan mendefinisikan tenaga kerja adalah, 'Setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/ atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.<sup>8</sup> Tenaga kerja adalah asset bagi Negara. Tanpa adanya tenaga kerja yang berkualitas maka tidak akan ada perusahaan yang dapat mengembangkan usahanya sehingga dapat menyedot tenaga kerja lebih banyak lagi dan dapat memberikan kredit untuk meningkatkan perekonomian Negara. Wawasan Nusantara sebagai konsepsi geo-politik bangsa dan negara Indonesia dikembangkan untuk menegakkan kekuasaan guna melindungi kepentingan nasional serta merentangkan hubungan internasional dalam upaya ikut menegakkan ketertiban dunia.

Berdasarkan landasan konstitusi ini, maka Pemerintah memiliki kewajiban menyediakan lapangan kerja, sedangkan masyarakat harus memenuhi syarat dan kewajiban sebagai tenaga kerja. Sampai saat ini, Pemerintah masih berupaya untuk menyiapkan berbagai strategi untuk menekan angka pengangguran. Pada saat ini migrasi buruh internasional menjadi fenomena global dan terjadi hampir di sebagian besar di dunia, termasuk Indonesia. Fenomena ini terus berkembang seiring dengan pola hubungan yang terjalin antar negara dalam berbagai dimensi. Meningkatnya hubungan antar negara pada gilirannya berpengaruh pada intensitas arus buruh dari berbagai negara. Pada tahun 1996, John Naisbit menyimpulkan bahwa, era globalisasi yang sedang berproses telah meniupkan optimisme tinggi dalam ekonomi melebihi masa lalu. Era ini ditandai dengan terbentuknya pasar tunggal dalam perekonomian dunia yang membuka lebar bagi perorangan atau kelompok. Di sisi lainnya, mobilitas sumber daya manusia demikian intensif sehingga fenomena buruh menjadi tidak terelakan.<sup>9</sup>

Melihat fenomena itu, maka pada tahun 2014 Pemerintah membangun Balai Latihan Tenaga Kerja Luar Negeri Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Kegiatan pelatihan yang akan diselenggarakan oleh Balai Latihan Tenaga Kerja Luar Negeri ini dimulai pada tahun 2014, yaitu Pelatihan Bagi Purna TKI, Pelatihan Berbasis Kompetensi dan Workshop. Jumlah dalam Peserta Pelatihan Bagi Pencari Kerja Ke Luar Negeri Per-angkatan tahun anggaran 2013 bagi Purna TKI di 26 kota dan kabupaten se-Jawa Barat adalah 800 (delapan ratus) orang.<sup>10</sup>

Untuk pilihan sebagai buruh migran bukan hanya perlu pelatihan saja tetapi para calon pekerja di luar negeri juga harus memenuhi beberapa persyaratan kelengkapan dokumen sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang No.39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Di Luar Negeri, yaitu Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (selanjutnya disingkat KTLN). Dalam penerbitan KTLN ini para calon tenaga kerja juga harus melampirkan dokumen pendukung, seperti Paspor, Visa Kerja, Perjanjian Kerja, Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK). Sedangkan untuk calon tenaga kerja yang berprofesi sebagai pelaut, harus menambahkan lampiran dokumen seperti visa kerja/*visa transit/letter of guarantee*, buku pelaut dan perjanjian kerja laut/*Emploment Pass* atau dokumen lain yang membuktikan bahwa yang bersangkutan bekerja di luar negeri.<sup>11</sup> Pemerintah telah menetapkan berbagai kebijakan, salah satunya adalah dengan mengisi peluang kerja di luar negeri. Indonesia merupakan negara pengirim (*sending country*) buruh migran terbesar kedua di Asia Tenggara setelah Philipina.<sup>12</sup>

Namun demikian, setelah tanggal 20 Agustus 2013, para pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri maupun di dalam negeri, sebenarnya hak-hak pelaut sudah dilindungi oleh Konvensi Internasional tentang

<sup>8</sup> Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, Pasal 1 angka (2)

<sup>9</sup> Natalis Pigay, 'TKI dan Tuntutan Globalisasi', terdapat di situs <[www.google.co.id](http://www.google.co.id)>, Majalah Nakertrans Edisi - 03 TH.XXIV-Juni 2004

<sup>10</sup> 'Data para peserta pelatihan dibalai latihan tenaga kerja luar negeri di jawa barat', terdapat di situs <<http://bltkln.disnakertrans.jabarprov.go.id/index.php/data>>.

<sup>11</sup> 'Persyaratan kelengkapan dokumen untuk bekerja diluar negeri, terdapat di situs <<http://www.bnptki.go.id/info-mainmenu-281/ktkln-kartu-tenaga-kerja-luar-negeri.html>>

<sup>12</sup> Tita Naovalita, et.al. 'Perlindungan Sosial Buruh Migran Perempuan', Prosiding Seminar, (Jakarta: The World Bank dan Kementerian Kesejahteraan Rakyat RI, Mei 2006), hlm. 64.

pekerja maritim atau *Maritime Labour Convention 2006*, yang diselenggarakan di Jenewa pada tanggal February 7-23, 2006. Adalah negara-negara Eropa juga telah ikut mendorong untuk ratifikasi konvensi ini, sebagaimana disebutkan bahwa, *'The EU encourages its member states to ratify it'*.<sup>13</sup> Apabila ada kejadian atau aksi semena-mena para pemilik kapal atau agen pelayaran bisa sedikit demi sedikit dikurangi. Namun demikian, Pemerintah Indonesia belum meratifikasi konvensi tersebut ke dalam Undang-Undang maupun Peraturan Pemerintah Republik Indonesia.

MLC 2006 bukan saja menjamin hak-hak profesi dan payung hukum pelaut secara Internasional tetapi MLC 2006 juga menjamin kualitas kerja pelaut yang diinginkan oleh para pemilik kapal dalam negeri maupun luar negeri. Di satu sisi, alasan utama pemerintah Indonesia belum meratifikasi konvensi tersebut adalah, para pelaku bisnis perkapalan Indonesia belum siap untuk memberikan fasilitas-fasilitas dan standar gaji pelaut yang ditentukan dalam MLC 2006. Namun apabila dilihat dari beberapa kasus kecelakaan kapal yang terjadi, kebanyakan disebabkan oleh *Human Error* atau kelalaian dari awak kapal yang bekerja dan bertanggung jawab atas kapal yang terkena musibah.

Sampai Januari 2014, MLC 2006 telah diratifikasi oleh 56 negara anggota ILO, termasuk Singapura dan Filipina. Singapura meratifikasi MLC bertujuan untuk meningkatkan jumlah armadanya dengan membuka pendaftaran bagi kapal-kapal asal negara yang belum meratifikasi MLC 2006, termasuk Indonesia. Sedangkan Filipina sebagai salah satu *labour supply country* terbesar di dunia, bertujuan berkeinginan untuk mempertahankan lapangan pekerjaan dan memonopoli suplai pelaut ke kapal-kapal asing. Hal yang mengejutkan adalah, apabila Indonesia tidak juga meratifikasi konvensi pekerja maritim 2006, akan membawa dampak buruk bagi industri pelayaran nasional, seperti pemilik kapal Indonesia akan menggunakan bendera negara lain agar dapat terbebas dari sanksi Internasional karena tidak juga meratifikasi konvensi pekerja maritim ini. Presiden Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) Hanafi Rustandi menyatakan bahwa, Indonesia bakal terkena sanksi internasional, jika tidak segera meratifikasi MLC 2006 yang telah diterapkan di seluruh dunia mulai Agustus 2013.<sup>14</sup>

*Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006) bertujuan untuk tercapainya pekerjaan yang layak bagi para pelaut (*seafarer*) dan kepentingan ekonomi yang aman bagi pemilik kapal. Konvensi ini menetapkan hak-hak pelaut untuk kondisi kerja yang layak pada berbagai bidang kerja laut, dan bertujuan untuk dapat diterapkan secara global, mudah dimengerti, mudah di update dan diberlakukan seragam, memberikan hak dan perlindungan yang komprehensif bagi para 1,2 juta (*seafarer*) di seluruh dunia.<sup>15</sup>

MLC 2006 menempatkan dirinya berdampingan dengan konvensi *International Maritime Organization (IMO)*, seperti: *Safety of Life at Sea, Prevention of Pollution From Ship, and Standards of Training, Certification and Watchkeeping*. Sampai saat ini Indonesia belum juga meratifikasi konvensi pekerja maritim ini, padahal konvensi ini sudah diberlakukan sejak bulan Agustus 2013. Apabila Indonesia tetap tidak meratifikasi konvensi ini, maka akan mengancam kehidupan para pekerja maritim Indonesia yang bekerja dengan menggunakan bendera asing, dan mencoreng nama baik Indonesia dimata International, juga sudah dapat dipastikan akan mengganggu perekonomian nasional karena baik kapal Indonesia yang berlayar ke luar negeri atau para pekerja dibidang kelautan harus memiliki sertifikat sesuai ketentuan *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*.

Sebelumnya, Indonesia telah mengesahkan konvensi *International Labour Organization (ILO)*, dengan salah satu alasan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara penyedia tenaga kerja pelaut.

<sup>13</sup> Malgorzata Anna Nesterowicz, 'Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowner's, Reliable Seafarers', Journal of Maritime Law and Commerce, July, 2008, hlm.459, terdapat di situs <>

<sup>14</sup> 'Pemerintah Diminta Segera Ratifikasi Konvensi Pekerja Maritim', terdapat di situs <<http://www.beritasatu.com/nusantara/162418-pemerintah-diminta-segera-ratifikasi-konvensi-pekerja-maritim.html>>

<sup>15</sup> 'International Labour Organization', terdapat di situs <<http://www.ilo.org>>

Tahun 2014, Indonesia kembali terpilih menjadi anggota Badan Eksekutif (*Governing Body*) Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) periode 2014-2017.<sup>16</sup> Sebagai negara pengirim pelaut yang besar di dunia ke pasar kerja internasional, pelaut Indonesia merupakan tenaga kerja yang mampu dan potensial menjadi pemasok devisa negara yang besar.<sup>17</sup> Apabila hal ini terjadi maka peluang bagi pelaut Indonesia untuk bekerja di luar negeri akan tertutup. Di samping itu, bertolak belakang dengan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.<sup>18</sup>

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis merumuskan pertanyaan penelitiannya sebagai berikut: Apakah Pemerintah Indonesia telah melindungi tenaga kerjanya di luar negeri? Apakah yang melatarbelakangi Pemerintah Indonesia tidak segera meratifikasi konvensi *Maritime Labor Convention 2006*? Apakah dampak bagi para pelaut yang bekerja di luar negeri, apabila Indonesia belum meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006*?

## PENDEKATAN TEORI

Landasan filosofis kedudukan Negara sebagai pihak dalam melindungi warga negaranya, terutama kaitannya dengan tenaga kerja maritim, dapat dipergunakan teori negara hukum (*rechtstaat*) yang diperkenalkan oleh Hans Kelsen. Berkaitan dengan negara hukum, Hans Kelsen menyatakan beberapa hal berkaitan dengan kedudukan negara, yaitu: *Pertama*, bahwa negara sebagai personifikasi dari tata hukum nasional, karenanya dari sudut pandang hukum, persoalan negara tampak sebagai persoalan tata hukum.<sup>19</sup> Berkaitan dengan pembatasan suatu norma dan hubungan diantara norma, dipandang dari manifestasi empirik, suatu hukum positif menimbulkan masalah dalam fenomena hukum dan merupakan tugas dari teori negara untuk memecahkannya sebagai cabang dari teori hukum.<sup>20</sup> Hubungan antara negara dan hukum dipandang sama seperti hubungan antara hukum dengan individu, hukum walaupun diciptakan oleh Negara dianggap mengatur perbuatan Negara.

*Kedua*, bahwa Negara sebagai tata hukum dan komunitas yang dibentuk oleh suatu tata hukum tersebut.<sup>21</sup> Paham ini mengacu pada suatu pandangan tradisional dimana sistem norma memiliki kesatuan dan kekhasan berkaitan dengan suatu negara sebagai suatu fakta sosial yang sesungguhnya karena sistem norma ini diciptakan oleh suatu negara atau sistem norma ini valid bagi suatu negara.<sup>22</sup> *Ketiga*, bahwa Negara sebagai subjek hukum privat dan publik, dimana dalam konteks subjek hukum privat, negara dapat memiliki hak-hak atas kebendaan (*jus in rem*) dan hak-hak atas orang (*jus in personam*). Berkaitan dengan kekuasaan yang dimiliki Negara, hukum memerlukan kekuasaan bagi pelaksanaannya, sebaliknya kekuasaan itu sendiri ditentukan batas-batasnya oleh hukum.

Selanjutnya, Michael R. Antinori dalam salah satu jurnal internasional menyebutkan bahwa, '*The concept of Rechtstaat had its genesis in liberal political ideology of government based on the rule of law. A rule of law that would, according to the tenets of liberalism, limit the exercise of state power -protecting the individual from the state*'<sup>23</sup>

<sup>16</sup> 'Indonesia terpilih sebagai anggota Badan Eksekutif ILO', terdapat di situs <<http://www.antaranews.com/berita/437175/indonesia-terpilih-sebagai-anggota-badan-eksekutif-ilo>>

<sup>17</sup> Hadi Setia Tunggal, *Perundang-Undangan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri*, (Jakarta : Harvarindo, 2013), hlm.750.

<sup>18</sup> Indonesia, Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, terdapat di situs <<http://www.presidentri.go.id/DokumenUU.php/34.pdf>>

<sup>19</sup> Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni: Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Empirik-Deskriptif*, diterjemahkan Somardi, (Bandung: Rimdi Press, 1995), hal. 183

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm 185

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Michael R. Antinori, '*Does Lochner Live In Luxembourg?: An Analysis Of The Property Rights Jurisprudence Of The European Court Of Justice*', Fordham International Law Journal, (Fordham University -School of Law, 1995), hlm.1790.

Dari penjelasan tersebut di atas, maka hal ini sudah sesuai dengan apa yang terdapat pada *rechtstaat*, yakni Negara berdasarkan hukum (*rule of law*). Artinya terdapat batasan pada kekuasaan Negara dan pelaksanaannya untuk melindungi individu dari Negara. Salah satu elemen dasar dari *rechtstaat* adalah adanya pembatasan bentuk dan kewenangan yang terdapat pada Negara terhadap kebebasan dan keamanan seseorang.

## METODE PENELITIAN

Metodologi adalah ilmu-ilmu/cara yang digunakan untuk memperoleh kebenaran menggunakan penelusuran dengan tata cara tertentu dalam menemukan kebenaran, tergantung dari realitas yang sedang dikaji. Penelitian sering dideskripsikan sebagai suatu proses investigasi yang dilakukan dengan aktif, tekun, dan sistematis, yang bertujuan untuk menemukan, menginterpretasikan, dan merevisi fakta-fakta. Penyelidikan intelektual ini menghasilkan suatu pengetahuan yang lebih mendalam mengenai suatu peristiwa, tingkah laku, teori, dan hukum, serta membuka peluang bagi penerapan praktis dari pengetahuan tersebut. Istilah ini juga digunakan untuk menjelaskan suatu koleksi informasi menyeluruh mengenai suatu subyek tertentu, dan biasanya dihubungkan dengan hasil dari suatu ilmu atau metode ilmiah. Kata ini diserap dari kata bahasa Inggris *research* yang diturunkan dari bahasa Perancis yang memiliki arti harfiah 'menyelidiki secara tuntas'.<sup>24</sup>

Normatif adalah kerangka berpikir tentang hukum, keberlakuannya, penerapannya, pembentukannya dan penegakannya harus berdasarkan kepada segala bentuk peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang hukum tersebut. Pandangan ini mutlak memberlakukan dogmatika hukum yang bersumber pada hukum positif, sehingga tidak memperhitungkan tentang faktor empiris yang mengukur manfaat keberlakuan hukum dengan melihat kondisi/fakta di masyarakat, sering disebut pandangan Positivistik.<sup>25</sup> Penelitian hukum normatif bergerak di bidang norma yang bersifat ideal, penjelajah pada sisi *das sollen*<sup>26</sup> atau *Normwissenschaft* dari hukum.<sup>27</sup>

Unsur ideal hukum menghasilkan kaedah-kaedah hukum yang disebut *Normwissenschaft*<sup>28</sup> atau *Sollenwissenschaft*. Unsur real hukum menghasilkan kaedah-kaedah hukum yang disebut *Tatsachenwissenschaft*<sup>29</sup> atau *Seinwissenschaft*. Secara etimologis, kedua istilah tersebut adalah bahasa (filsafat) Jerman, sekaligus pula mengingatkan kita akan kelompok sistem hukum *Civil Law* yang berorientasi pada definisi-definisi hukum, pemikiran-pemikiran abstrak, teknik hukum dan dogma hukum.<sup>30</sup> Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian normatif.

Penelitian hukum normatif ini berdasarkan data sekunder yang terdiri dari:<sup>31</sup>

1. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum mengikat, contohnya UUD 1945, Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang No. 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, Undang-undang Republik Indonesia, No.1 Tahun 2008 tentang Pengesahan ILO Convention No 185 Concerning the Seafarers Identity Documents Convention, 1958; Instruksi Presiden (Inpres) No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri Tenaga

<sup>24</sup> 'Pengertian Metodologi', terdapat di situs <<http://id.wikipedia.org/wiki/Metodologi>>

<sup>25</sup> Wagiman, 'Program Doktor Ilmu Hukum, Arti Normatif Dalam Ilmu Hukum', terdapat di situs <<http://programdokterhukum.blogspot.com/2012/09/arti-normatif-dalam-ilmu-hukum-1.html>>

<sup>26</sup> Das Sollen adalah segala sesuatu yang mengharuskan kita untuk berpikir dan bersikap. Contoh : dunia norma, dunia kaidah dsb. Dapat diartikan bahwa das sollen merupakan kaidah dan norma serta kenyataan normatif seperti apa yang seharusnya dilakukan.. <<http://belajarihukumindonesia.blogspot.com/2010/03/das-sollen-dan-das-sein.html>>

<sup>27</sup> Nico Ngani, *Metodologi Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Penerbit Pustaka Yustisia, 2012). hlm. 83

<sup>28</sup> *Normwissenschaft* adalah ilmu tentang kaidah, biasanya yang dibahas adalah perumusan norma/kaidah hukum,

<sup>29</sup> *Tatsachenwissenschaft* adalah ilmu tentang kenyataan, biasanya membahas tentang sejarah hukum, sosiologi hukum

<sup>30</sup> Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, (Jakarta : Rajawali Pers, 1994), hlm:16.

<sup>31</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif*, Edisi 1 (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2010), hal.23.

Kerja dan Transmigrasi yaitu peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.Per.16/Men/XI/2011 tentang Tata Cara Pembuatan dan Pengesahan Peraturan Perusahaan Serta Pembuatan dan Pendaftaran Perjanjian Kerja Bersama, Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.PER-17/MEN/VIII/2005 Tahun 2005 tentang Komponen dan Pelaksanaan Tahapan Pencapaian Kebutuhan Hidup Layak, dan peraturan perundang-undangan lainnya;

2. Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer;
3. Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum penunjang, yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder;

## PEMBAHASAN

### Pemberlakuan *Maritime Labour Convention* di beberapa negara dan upaya Pemerintah Indonesia untuk Meratifikasi MLC

Konvensi Internasional Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya disahkan oleh Majelis Umum PBB pada tanggal 18 Desember 1990 dan telah diratifikasi oleh 46 negara, termasuk Indonesia. Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Menakertrans) Muhaimin Iskandar mengatakan, Konvensi Internasional Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya telah diratifikasi menjadi Undang-Undang No. 6 Tahun 2012 tentang Ratifikasi Konvensi Internasional Yang Mengatur Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya. Keputusan Pemerintah Republik Indonesia untuk menandatangani Konvensi tersebut dimaksudkan untuk merefleksikan komitmen kuat Pemerintah terhadap pemajuan nilai-nilai Hak Asasi Manusia, termasuk di dalamnya hak pekerja migran. Muhaimin menjelaskan,<sup>32</sup> ada 3 (tiga) alasan mendasar perlunya ratifikasi konvensi ini yaitu, *Pertama* mempertegas komitmen Indonesia bagi peningkatan perlindungan, penghormatan, pemajuan dan pemenuhan hak asasi manusia, terutama hak asasi seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya. *Kedua*, memperkuat landasan hukum bagi kebijakan nasional dalam meningkatkan sistem perlindungan, penghormatan, pemajuan dan pemenuhan hak-hak asasi tenaga kerja migran dan anggota keluarganya, *Ketiga* untuk memperkuat mekanisme perlindungan tenaga kerja migran dan penataan manajemen migrasi, baik bilateral maupun multilateral, agar pekerja migran Indonesia dapat menikmati perlindungan dan haknya dengan lebih baik, mulai dari tahap pra penempatan, selama penempatan di luar negeri maupun pasca penempatan.

Pada tahun 2013, organisasi buruh internasional telah memberlakukan konvensi yang lebih spesifik tentang pekerja maritim yaitu *Maritime Labour Convention (MLC)*, yang telah diberlakukan di seluruh dunia pada tanggal 20 Agustus 2013. Namun demikian, Pemerintah Republik Indonesia masih belum meratifikasi konvensi ini dengan berbagai alasan. Berdasarkan pertemuan Kementerian Perhubungan dan Kementerian Tenaga Kerja, Pemerintah meminta kepada Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) agar meratifikasi MLC dalam bentuk undang-undang, yang sampai saat ini masih dipersiapkan. Hal tersebut disesuaikan dengan mekanisme internasional yang mengharuskan ratifikasi yang berkaitan dengan hak asasi manusia (HAM) harus dalam bentuk undang-undang. Meski demikian, pihaknya berharap aturan baru tersebut dapat segera rampung agar nasib pelaut Indonesia ada kepastian.<sup>33</sup>

Direktur Direktorat Jenderal Kementerian Perhubungan Yan Riswandi mengatakan, apabila hanya untuk masalah kapal yang diwajibkan mengikuti aturan MLC, Yan Riswandi mengaku tidak kuatir. Pasalnya jumlah kapal yang beroperasi setelah aturan tersebut cukup sedikit, lebih banyak sudah beroperasi

<sup>32</sup> 'Menakertrans: Ratifikasi Konvensi Buruh Migran Untuk Perlindungan TKI', terdapat di situs <[http:// industri.bisnis.com/read/20140520/98/229375/ratifikasi-maritime-labour-convention-tuntas-tahun-ini](http://industri.bisnis.com/read/20140520/98/229375/ratifikasi-maritime-labour-convention-tuntas-tahun-ini)>

<sup>33</sup> 'Ratifikasi Maritime Labour Convention Tuntas Tahun Ini', terdapat di situs <>

sebelum ratifikasi MLC. Semakin cepat semakin baik, jangan sampai negara-negara yang selama ini pakai pelaut Indonesia tidak mau menggunakan jasa pelaut Indonesia karena Indonesia belum meratifikasi. Hal ini didukung oleh informasi yang dilaporkan oleh Hellenic Shipping News, sebuah kapal berbendera Liberia ditahan selama dua puluh empat jam oleh Otoritas Maritim Denmark (*Danish Maritime Authority*) di Pelabuhan Esbjerg karena kru yang bekerja di atas kapal *Atlantic Carrier* bertipe *offshore supply vessel* itu tidak diikat kontrak sebagaimana diatur dalam *Maritime Labor Convention*. Inilah merupakan salah satu detensi pertama yang dilakukan oleh negara pelabuhan atau *port state* sejak konvensi tersebut diberlakukan pada 20 Agustus 2013.<sup>34</sup>

MLC merupakan regulasi yang merangkum semua ketentuan perburuhan internasional yang bertujuan memberikan perlindungan maksimal kepada para pelaut dan pemilik kapal. Aturan ini menjamin hak-hak fundamental, dan menciptakan tata hubungan industrial yang baik dalam bidang pelayaran. Selain itu, MLC mengatur semua hubungan industrial pelaut, termasuk kewajiban pengusaha pelayaran untuk lebih memperhatikan perbaikan dalam perjanjian kerja, tanggung jawab agen pengawakan (*manning agency*), jam kerja, kesehatan dan keselamatan kerja, pemenuhan standar perburuhan maritim dan pelaksanaan pengerjaan yang baik. *While the ILO adopted the Maritime Labour Convention, 2006 in February 2006, Director-General Juan Somavia called it 'making labour history' for the world's more than 1.2 million seafarers.*<sup>35</sup> Sampai bulan Juli 2013, telah 43 negara meratifikasi konvensi ini, diantaranya; Singapore, Malaysia, dan Filipina, Australia.

### **Usaha, Kendala dan Upaya yang akan dilakukan Pemerintah Indonesia untuk Meratifikasi MLC 2006**

Beberapa hak para pelaut akan dapat terpenuhi diantaranya dengan:<sup>36</sup>

1. Tempat kerja yang aman (*safe and secure*) sesuai dengan standar keselamatan yang layak;
2. Syarat perjanjian kerja yang wajar (*fair terms of employment*);
3. Kerja dan kondisi tempat kerja di kapal yang layak; dan
4. Perlindungan kerja, perawatan kesehatan, kesejahteraan dan bentuk lainnya terhadap perlindungan sosial (*Health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection*);

#### **1. Usaha Yang Telah Dilakukan Pemerintah Indonesia Dalam Meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006***

Dalam hal ini, perusahaan pelayaran harus memberikan perlindungan hukum kepada tenaga kerja di kapal sesuai dengan jenis pekerjaannya. Meskipun hanya seorang pelayan, akan tetapi juga harus tetap diperhatikan, mengingat peranan tenaga kerja yang sangat penting demi kelancaran perusahaan. Tenaga kerja di kapal harus memperoleh hak-hak mereka secara penuh begitu juga sebaliknya, tenaga kerja juga harus memenuhi kewajibannya dengan baik, sehingga akan tercipta hubungan kerja yang dinamis antara perusahaan dengan pihak tenaga kerja. Tujuan Perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam pasal 4 Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan adalah memberikan perlindungan kepada tenaga kerja dalam mewujudkan kesejahteraan dan meningkatkan kesejahteraan tenaga kerja dan keluarganya. Mengingat pentingnya peran tenaga kerja atau pekerja di kapal dalam sebuah perusahaan,

<sup>34</sup> 'Indonesia Belum Juga Meratifikasi MLC', terdapat di situs <<http://www.indonesiamaritimeclub.net/2013/09/29/indonesia-belum-juga-meratifikasi-mlc/>>

<sup>35</sup> '*Maritime Labour Convention: Setting sail for a decent future*', terdapat di situs [http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/features/WCMS\\_098209/lang-en/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/features/WCMS_098209/lang-en/index.htm)

<sup>36</sup> Hadi Supriyono, Sekilas 'Maritime Labour Convention, 2006' (MLC 2006)', terdapat di situs <http://infokapal.wordpress.com/2013/05/15/sekilas-maritime-labour-convention-2006-mlc-2006/>

maka tujuan perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal harus dilaksanakan sebagaimana mestinya. Tanpa harus membedakan satu dengan yang lain, karena pada dasarnya setiap tenaga kerja berhak memperoleh perlindungan.

Selain itu, tenaga kerja di kapal memiliki resiko yang sangat besar dan sifat pekerjaannya menuntut untuk jauh dari keluarga. Mengingat hal tersebut, perusahaan harus memberikan kepastian hukum kepada tenaga kerja atau pekerja di kapal. Dengan adanya kejelasan tujuan perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal dapat memberikan kepastian hukum yang jelas dalam pelaksanaannya sehingga tenaga kerja tidak dirugikan. Bentuk jaminan perlindungan hukum terhadap tenaga kerja diatur dalam Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan antara lain:

### 1. Waktu Kerja

Waktu kerja diatur dalam Pasal 77 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Oleh sebab itu, setiap pengusaha wajib melaksanakan ketentuan waktu kerja tersebut, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 77 ayat (2) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yaitu: 'Waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi: 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu; atau 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu'.

Selain itu, pengusaha wajib memberikan waktu cuti dan istirahat kepada pekerja. Hal tersebut diatur dalam pasal 79 ayat (2) Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

### 2. Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja diatur dalam Pasal 86 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu:

- (1) Setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas :
  - a. keselamatan dan kesehatan kerja;
  - b. moral dan kesusilaan; dan
  - c. perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama.
- (2) Untuk melindungi keselamatan pekerja/buruh guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja;
- (3) Perlindungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.;

### 3. Pengupahan

Pengupahan merupakan salah satu aspek penting dalam perlindungan hukum tenaga kerja atau pekerja. Besarnya upah yang diperoleh anak buah kapal (ABK) didasarkan atas perjanjian kerja laut, sepanjang isinya tidak bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Upah tenaga kerja di kapal tersebut didasarkan atas:

- 1) 8 jam kerja setiap hari;
- 2) 44 jam per minggu;
- 3) Istirahat sedikitnya 10 jam dalam jangka waktu 24 jam;
- 4) Libur sehari, setiap minggu;
- 5) Ditambah hari-hari libur resmi sebagaimana diatur dalam Pasal 21 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Ketentuan di atas tidak berlaku bagi pelaut muda (kadet), artinya mereka berumur antara 16 tahun sampai 18 tahun tidak boleh bekerja melebihi 8 jam sehari dan 40 jam seminggu serta tidak boleh dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam pelaksanaan tugas darurat demi keselamatan berlayar. Dalam perjanjian kerja laut upah yang dimaksud tidak termasuk tunjangan atas upah lembur atau premi.

Adapun dasar perlindungan upah, antara lain:

- 1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- 2) Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1981 tentang Perlindungan Upah sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2012 tentang Perlindungan Upah;
- 3) Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.7 Tahun 2013 tentang Upah Minimum

#### 4. *Jaminan Sosial*

Pemerintah bersama Dewan Perwakilan Rakyat telah mensahkan Undang-Undang No. 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan Internasional Ratifikasi *UN Convention On The Protection of the Rights of All Migrant Workers and Member of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota keluarganya). Pokok-pokok Isi Konvensi adalah:

1. Pembukaan. Pembukaan berisi definisi umum mengenai istilah dan konsep yang digunakan dalam konvensi.
2. Tujuan konvensi.  
Tujuan konvensi ini adalah untuk menetapkan standar-standar yang menciptakan suatu model bagi hukum serta prosedur administrasi dan peradilan masing-masing Negara. Terobosan utama konvensi ini adalah bahwa, orang-orang yang memenuhi kualifikasi sebagai pekerja migran dan anggota keluarganya, sesuai ketentuan-ketentuan konvensi, berhak untuk menikmati hak asasi manusia, apapun status hukumnya.
3. Kewajiban Negara. Kewajiban Negara merealisasikan hak-hak yang tercantum dalam konvensi diberikan kepada seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya tanpa diskriminasi;
4. Substansi/Materi Pokok Konvensi Pekerja Migran.

Setiap pekerja migran dan anggota keluarganya memiliki hak atas kebebasan untuk meninggalkan, masuk, dan menetap di Negara manapun, hak hidup, hak untuk bebas dari penyiksaan, hak untuk bebas dari perbudakan, hak atas kebebasan berpikir, berkeyakinan dan beragama, hak atas kebebasan berekspresi, hak atas privasi, hak untuk bebas dari penangkapan yang sewenang-wenang, hak diperlakukan sama di muka hukum, hak untuk mendapatkan perlakuan yang sama dengan hak terkait kontrak/hubungan kerja, hak untuk berserikat dan berkumpul, hak mendapatkan perawatan kesehatan, hak akses pendidikan bagi anak pekerja migran, hak untuk dihormati identitas budayanya, hak atas kebebasan bergerak, hak membentuk perkumpulan, hak berpartisipasi dalam urusan pemerintahan di Negara asalnya, hak untuk mentransfer pendapatan. Termasuk hak-hak tambahan bagi para pekerja migran yang tercakup dalam kategori-kategori tertentu (pekerja lintas batas, pekerja musiman pekerja keliling, pekerjaan lintas batas, pekerja musiman, pekerja keliling pekerja proyek, dan pekerja Mandiri;

## 2. **Kendala Yang Dihadapi Pemerintah Indonesia Dalam Meratifikasi *Maritime Labour Convention* 2006**

Presiden Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) Hanafi menyatakan bahwa, salah satu kendala pemerintah dalam meratifikasi MLC adalah, akibat adanya penolakan dari Asosiasi Pemilik Kapal Indonesia (INSA), dengan alasan kapal-kapal milik perusahaan pelayaran anggotanya belum siap. Sikap INSA tersebut tidak

dapat dijadikan patokan oleh pemerintah, sebab apapun alasannya setelah MLC diberlakukan secara penuh oleh ILO di seluruh dunia mulai 20 Agustus 2013, maka kapal-kapal berbendera Indonesia yang melakukan pelayaran internasional akan menghadapi pemeriksaan oleh *Port State Control (PSC)* negara setempat. Apabila kapal tidak memenuhi persyaratan MLC 2006, maka akan dikenai sanksi. Dampaknya bagi pelaut Indonesia, adalah berkurangnya lapangan pekerjaan, karena pemilik kapal akan lebih tertarik merekrut pelaut dari negara-negara yang telah meratifikasi MLC, dengan asumsi sistem perekrutan dan perlindungan pelaut di negara-negara yang telah meratifikasi telah memenuhi ketentuan MLC.

Menurut Hanafi Rustandi, *Maritime Labour Convention (MLC)* merupakan pilar keempat dalam ketentuan normatif industri pelayaran di seluruh dunia, tiga diantaranya adalah:<sup>37</sup>

1. *Safety of Life at Sea (SOLAS)*;
2. *Marine Pollution (MARPOL)*;
3. *Standards of Training, Certification and Watch-keeping (STCW)*;

Nova Rarome menambahkan, akibat pemerintah belum meratifikasi MLC banyak pengguna asing di luar negeri menggunakan agensi asing untuk merekrut pekerja pelaut dengan menggunakan agen-agen lokal di Indonesia. Agensi asing sudah sejak lama merekrut pelaut kita. Untuk mengatasi masalah yang berkepanjangan ini, secara teknis Pemerintah melalui Kepala BNP2TKI menerbitkan peraturan BNP2TKI yaitu, Peraturan Kepala BNP2TKI Nomor PER.-12/KA/IV/2013 tentang Tata Cara Perekrutan, Penempatan dan Perlindungan Pelaut Di Kapal Berbendera Asing disambut positif oleh KPI dan BIMA. Sepenuhnya kami mendukung peraturan yang dikeluarkan Kepala BNP2TKI karena hal itu sudah lama kami nantikan.<sup>38</sup>

Ketua ITF Asia-Pasifik Hanafi menjelaskan, dalam implementasinya Pemerintah wajib menjadikan MLC sebagai peraturan Nasional yang bersifat *mandatory* dalam bentuk undang-undang. Dengan demikian, regulasi nasional yang mengatur hubungan industrial sektor maritim di Indonesia tidak tumpang tindih yang berdampak negatif. Tidak hanya bagi industri pelayaran, hal itu juga sangat penting terhadap perlindungan maupun pemenuhan hak-hak fundamental pelaut Indonesia yang bekerja di kapal-kapal asing, termasuk di *offshore* dan kapal perikanan. Untuk sementara ini, belum ada peraturan yang baku, Kepala BNP2TKI telah mengeluarkan peraturan Nomor PER.03/KA/I/2013 dan PER-12/KA/IV/2013 yang mengatur tentang perekrutan, penempatan dan perlindungan Pelaut di kapal niaga maupun kapal perikanan. Kedua peraturan tersebut memperkuat regulasi penempatan dan pengerjaan Awak Kapal (*Ship Manning*) yang telah diatur oleh Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, maupun keputusan/peraturan Menteri Perhubungan yang sudah ada, dengan mewajibkan setiap pelaut yang ditempatkan harus memiliki Perjanjian Kerja Laut (PKL), melakukan penyijilan buku pelaut, dan Perusahaan wajib menandatangani *Collective Bargaining Agreement (CBA)* dengan Serikat Pekerja Pelaut di Indonesia.<sup>39</sup> Peraturan lainnya yang mendukung adalah, Menteri Perhubungan telah menerbitkan peraturan menteri, yaitu Permen No.84 Tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal, maka akan semakin lengkap regulasi nasional yang memberikan jaminan perlindungan bagi Pelaut Indonesia. Hal ini perlu disusul dengan penandatanganan nota kesepahaman antara kedua instansi pemerintah tersebut, sehingga tercipta sinergi dalam penerapan peraturan di lapangan. Hanafi menyatakan, sudah banyak contoh pelanggaran yang dilakukan oleh agen-agen pengawakan kapal yang merekrut dan menempatkan pelaut Indonesia di kapal-kapal asing tanpa melalui prosedur resmi, agen-agen ini tidak mendapat tindakan apapun dari Pemerintah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sebagai contoh dapat dilihat dalam kasus kecelakaan kapal MV. Costa Concordia,

<sup>37</sup> *Ibid*

<sup>38</sup> 'http://www.bnp2tki.go.id/berita-mainmenu-231/8003-kpi-dan-bima-desak-pemerintah-segera-ratifikasi-konvensi-pekerja-pelaut.html

<sup>39</sup> 'KPI Desak Pemerintah Ratifikasi MLC', terdapat di situs <http://www.kap3b.net/index.php/umum/523-kpi-desak-pemerintah-ratifikasi-mlc>

dari 170 Pelaut WNI yang bekerja di kapal tersebut hanya 30 orang yang punya Perjanjian Kerja Laut (PKL) dan buku pelautnya disijil.

### 3. Upaya Yang Akan Dilakukan Pemerintah Indonesia Untuk Dapat Meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006*

Pemberlakuan MLC 2006, membawa dampak positif atas pelaut yang bekerja di kapal asing. Dalam pelaksanaannya, ada 2 (dua) persyaratan utama yang harus dimiliki oleh suatu Negara untuk meratifikasi MLC 2006, yaitu:<sup>40</sup>

The Maritime Labour Certificate (MLC) and the Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC). These documents will provide prima facie evidence that the ships are in compliance with the requirements of the Convention, including areas such as minimum age, seafarers' employment agreements, hours of work or rest, payment of wages, onboard medical care, the use of licensed private recruitment and placement services, accommodation, and food and catering and health and safety protection and accident prevention. The MLC and DMLC will be subject to inspection when ships enter the ports of other countries that have ratified the MLC, 2006.

Cleopatra Doumbia-Henry, Direktur Departemen Standar Ketenagakerjaan Internasional ILO mengatakan, 'Pemberlakuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006 ini merupakan sebuah acara yang unik dalam sejarah peraturan internasional ketenagakerjaan maritim. Kini kita harus memastikan ratifikasi dan penerapan hukum diterjemahkan ke dalam peraturan dan praktik sehingga para pelaut di seluruh dunia dapat benar-benar merasakan manfaat dari perlindungan Konvensi ini dan para pemilik kapal yang telah memenuhi standar pekerjaan layak. Karenanya juga penting memastikan semua negara Anggota ILO yang memiliki keterkaitan dengan maritim meratifikasi Konvensi ini. Doumbia-Henry menekankan,<sup>41</sup> ILO akan melanjutkan kerjasama dengan pemerintah, organisasi pelaut dan pemilik kapal sebagai para pelaku utama dalam industri maritim untuk memastikan tercapainya tujuan-tujuan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006. Konvensi ini memadukan dalam satu tempat, standar minimum internasional yang bertujuan memastikan pekerjaan layak bagi para pelaut, seraya membantu meningkatkan kualitas para pemilik kapal yang beroperasi di negara-negara yang sudah meratifikasi konvensi ini melalui persaingan yang mengutamakan perkapalan yang handal dan efisien. Tujuannya adalah memastikan kondisi kerja yang layak sejalan dengan persaingan yang adil.

Untuk memenuhi tuntutan ratifikasi MLC 2006 di atas, Hanafi mengusulkan beberapa langkah yang harus dilaksanakan, yaitu:<sup>42</sup> Pemerintah perlu segera memfasilitasi dialog *tripartite* antara Pemerintah, Serikat Pekerja Pelaut (KPI) dan INSA untuk mempersiapkan ratifikasi MLC. Pemerintah segera meratifikasi MLC dalam bentuk undang-undang sebagaimana sebelumnya yang telah meratifikasi beberapa konvensi fundamental ILO lainnya. Bila Pemerintah tidak merespons kondisi yang sudah kritis ini, KPI minta perhatian Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia segera mengambil inisiatif terhadap penyusunan undang-undang untuk meratifikasi MLC. Hal ini sejalan dengan gagasan besar presiden terpilih Joko Widodo, untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan fakta dari posisi strategis Indonesia yang berada di pusat pertumbuhan ekonomi dunia yang saat ini ada di Asia Timur dan Pasifik. 'Daerah-daerah di wilayah utara Indonesia yang terletak di bibir Pasifik kerap dilihat sebagai daerah periphery atau pinggiran, perbatasan. Padahal kalau dilihat dari peta global, daerah-daerah seperti Manado- Bitung di Sulawesi Utara, Biak di Papua Barat, Morotai di Maluku Utara letaknya sangat strategis dan memiliki

<sup>40</sup> 'Basic facts on the Maritime Labour Convention 2006', terdapat di situs [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS\\_219665/lang-en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219665/lang-en/index.htm)

<sup>41</sup> *Ibid*

<sup>42</sup> 'KPI: penolakan INSA jangan batalkan ratifikasi MLC', terdapat di situs [www.antara.com](http://www.antara.com)

daya saing dari segi geografis ke sejumlah pusat-pusat perdagangan dunia di Asia Timur dan Pasifik. Kebijakan pemerintahan Jokowi-JK diharapkan dapat menjadikan daerah-daerah itu sebagai pusat-pusat pertumbuhan baru dan pintu-pintu gerbang Indonesia ke Asia Timur dan Pasifik sehingga peningkatan dan percepatan pembangunan di wilayah-wilayah tersebut seperti infrastruktur dan pemberian insentif tidak semata-mata untuk kepentingan di daerah itu, tetapi untuk meningkatkan daya saing Indonesia dalam percaturan global'.<sup>43</sup>

## Kesimpulan

1. Dengan kesepakatan Negara anggota ILO, para ahli ILO menyelenggarakan konvensi mengenai perlindungan pekerja maritim yang lebih optimal, yang dikenal dengan *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*. MLC 2006 ini bertujuan untuk melindungi hak-hak para pelaut di seluruh dunia. MLC 2006 merupakan rangkuman dari konvensi-konvensi ILO sebelumnya dalam upaya meningkatkan kesejahteraan pekerja di sektor maritim. Jadi, sampai pada saat belum disahkannya MLC 2006, pekerja maritim atau pelaut Indonesia telah dilindungi secara optimal oleh Pemerintah Indonesia. Setelah disahkannya MLC 2006 oleh negara-negara anggota ILO, maka perlindungan optimal akan didapatkan oleh pekerja maritime/pelaut di seluruh dunia, sebagaimana dijelaskan dalam bab-bab sebelumnya. Oleh karena, Indonesia belum meratifikasi MLC 2006, maka pekerja maritim/pelaut dan keluarganya di Indonesia belum dilindungi secara optimal di luar negeri, bahkan pelaut/pekerja maritim Indonesia kalah bersaing di negaranya sendiri, karena banyaknya persyaratan yang harus dipenuhi pemerintah Indonesia, pelaku usaha maritim, dan pihak-pihak terkait lainnya untuk meratifikasi MLC 2006.
2. Berdasarkan *explanatory note to the regulation and code of the maritime labour convention* disebutkan bahwa, ada 5 (lima) standar yang harus dipenuhi (*mandatory Standards*) oleh suatu negara untuk meratifikasi MLC 2006, yaitu: *Minimum requirements for seafarers to work on a ship, Conditions of employment, Accommodation, recreational facilities, food and catering, Health protection, medical care, welfare and social security protection, Compliance and enforcement*. Pada dasarnya MLC 2006, berisi tentang persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh seorang pekerja maritim, seperti persyaratan usia, persyaratan kondisi kesehatan, persyaratan kompetensi, keahlian, dan training serta persyaratan rekrutmen dan penempatan. Standar-standar ini merupakan standar minimal yang harus dipenuhi oleh Pemerintah Indonesia, agar dapat meratifikasi MLC 2006.
3. Berdasarkan keterangan dari Direktorat Jenderal Kementerian Perhubungan Yan Riswandi mengatakan, apabila hanya untuk masalah kapal yang diwajibkan mengikuti aturan MLC, Yan Riswandi mengaku tidak kuatir. Pasalnya jumlah kapal yang beroperasi setelah aturan tersebut cukup sedikit, lebih banyak sudah beroperasi sebelum ratifikasi MLC. Hal ini didukung oleh keterangan dari Direktorat Jenderal Kementerian Kelautan dan Perikanan Bapak Agus Wahyu Santoso, MT. yang menyatakan bahwa saat ini bukan hanya alasan Oprasional Kapal saja, namun terdapat hal-hal yang jauh lebih complex dari sekedar alasan pengaturan Oprasional Kapal yaitu saat ini yang menjadi alasan yang tak jauh lebih penting ialah Sumber Daya Manusia di Indonesia pun belum siap untuk menyamakan baik pengetahuannya dan sadar akan hukumnya tentang isi dari ketentuan-ketentuan dari konvensi ini yang sama dengan negara lain yang sudah meratifikasi Konvensi ini, mungkin ini juga dikarenakan kurangnya pendidikan didaerahtinggal nya atau bahkan kurangnya edukasi terhadap berbagai perizinan baik perizinan kepemilikan kapal, perizinan dalam pengelolaan sumberdaya manusia diatas kapal atau bahkan pengelolaan sumber daya kelautan bahkan pengolahan limbah kapal yang sesuai dengan Konvensi

<sup>43</sup> 'Sarundajang: Indonesia Harus Maksimalkan Peran Strategis Poros Maritim Dunia', terdapat di situs <http://www.beritasatu.com/nasional/201833-sarundajang-indonesia-harus-maksimalkan-peran-strategis-poros-maritim-dunia.html>

MLC 2006 ini, jadi saat ini Pemerintah baik seluruh Pihak yang terkait sedang berupaya untuk segera meratifikasi Konvensi Maritime Labour Convention tahun 2006 ini. Namun memang tidak semudah membalikan telapak tangan.<sup>44</sup> Dampak yang paling signifikan atas diberlakukannya MLC 2006 bagi pekerja maritim Indonesia adalah tidak dipakainya pekerja maritim Indonesia oleh negara-negara yang sudah memberlakukan MLC 2006 di negara tersebut di seluruh dunia, dan sampai bulan Juli 2013, telah 43 negara meratifikasi konvensi ini.

### Saran

1. Penulis menyarankan agar Pemerintahan Jokowi dapat meratifikasi MLC 2006 untuk meningkatkan perlindungan optimal bagi pekerja maritim, karena dengan dipenuhi standar minimum MLC 2006, para pekerja maritim Indonesia akan menjadi pekerja maritim yang profesional, dan dapat bersaing dengan negara-negara yang telah meratifikasi MLC 2006, dan siap menghadapi diberlakukannya Masyarakat Ekonomi ASEAN, yang akan segera diberlakukan oleh Pemerintah Indonesia, sehingga semua dapat harmonis dan bersinergi dalam menghadapi tantangan global.
2. sudah selayaknya Indonesia untuk meratifikasi MLC 2006. Menurut penulis, ratifikasi MLC 2006 tidak termasuk dalam pembahasan prolegnas tahun 2015. Penulis berharap, pada tahun 2016, ratifikasi MLC 2006 dapat dimasukkan ke dalam program prolegnas pemerintahan Jokowi dan DPR.
3. Untuk meminimalisir dampak atas diberlakukannya MLC 2006 bagi pekerja maritim Indonesia, sebaiknya Kementerian Luar Negeri Indonesia lebih memperhatikan dan berkoordinasi dengan negara-negara yang telah meratifikasi MLC 2006, untuk segera memberitahukan kedutaan besar Indonesia di luar negeri, apabila ada pekerja maritim tersangkut masalah standar minimum yang diberlakukan dalam MLC 2006 tidak dipenuhi, dan menyebabkan pekerja maritim Indonesia terlantar atau ditahan pihak *port state* karena Indonesia belum meratifikasi 2006, hal-hal lain terkait dengan standar minimum MLC 2006.

### Daftar Pustaka

#### a. Buku

- Kelsen, Hans, *Teori Hukum Murni: Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Empirik-Deskriptif*, diterjemahkan Somardi, Rimdi Press, 1. Bandung, 1995.
- Ngani, Nico, *Metodologi Penelitian dan Penulisan Hukum*, Penerbit Pustaka Yustisia, Jakarta, 2012.
- Nawawi Arief, Barda, *Perbandingan Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Jakarta, 1994.
- R. Antinori, Michael, 'Does Lochner Live In Luxembourg?: An Analysis Of The Property Rights Jurisprudence Of The European Court Of Justice', *Fordham International Law Journal*, Fordham University -School of Law, 1995.
- Setia Tunggal, Hadi, *Perundang-Undangan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri*, Harvarindo, Jakarta, 2013.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif*, Edisi 1. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2010.

#### b. Makalah

- Majalah Nakertrans Edisi - 03 TH.XXIV-Juni 2004
- Naovalita, Tita. 'Perlindungan Sosial Buruh Migran Perempuan', Prosiding Seminar, The World Bank dan Kementerian Kesejahteraan Rakyat RI, Jakarta, Mei 2006.

<sup>44</sup> Kutipan dari hasil wawancara dengan Direktorat Jendral Kementerian Kelautan dan Perikanan Bapak Agus Wahyu Santoso, MT.

**c. Perundang-undangan**

Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.  
\_\_\_\_\_, Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, terdapat di situs

**d. Internet**

*Basic facts on the Maritime Labour Convention 2006*, terdapat di situs [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS\\_219665/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219665/lang--en/index.htm)  
Data para peserta pelatihan dibalai latihan tenaga kerja luar negeri di Jawa Barat, terdapat di situs <http://www.bnp2tki.go.id/berita-mainmenu-231/8003-kpi-dan-bima-desak-pemerintah-segera-ratifikasi-konvensi-pekerja-pelaut.html>  
<http://www.presidentri.go.id/DokumenUU.php/34.pdf>  
<http://belajarkhukumindonesia.blogspot.com/2010/03/das-sollen-dan-das-sein.html>  
Hadi Supriyono, Sekilas 'Maritime Labour Convention, 2006' (MLC 2006), terdapat di situs  
Indonesia Belum Juga Meratifikasi MLC, terdapat di situs <<http://www.indonesiamaritimeclub.net/2013/09/29/indonesia-belum-juga-meratifikasi-mlc/>>  
Indonesia terpilih sebagai anggota Badan Eksekutif ILO, terdapat di situs <<http://www.antaraneews.com/berita/437175/indonesia-terpilih-sebagai-anggota-badan-eksekutif-ilo>>  
*International Labour Organization*, terdapat di situs <<http://www.ilo.org>>  
KPI Desak Pemerintah Ratifikasi MLC, terdapat di situs <http://www.kap3b.net/index.php/umum/523-kpi-desak-pemerintah-ratifikasi-mlc>  
KPI: penolakan INSA jangan batalkan ratifikasi MLC, terdapat di situs [www.antara.com](http://www.antara.com).  
Malgorzata Anna Nesterowicz, 'Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowner's, Reliable Seafarers', *Journal of Maritime Law and Commerce*, July, 2008, terdapat di situs  
*Maritime Labour Convention: Setting sail for a decent future*, terdapat di situs [http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/features/WCMS\\_098209/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/features/WCMS_098209/lang--en/index.htm)  
Menakertrans: Ratifikasi Konvensi Buruh Migran Untuk Perlindungan TKI, terdapat di situs <<http://industri.bisnis.com/read/20140520/98/229375/ratifikasi-maritime-labour-convention-tuntas-tahun-ini>>  
Natalis Pigay, 'TKI dan Tuntutan Globalisasi', terdapat di situs <[www.google.co.id](http://www.google.co.id)>,  
Pemerintah Diminta Segera Ratifikasi Konvensi Pekerja Maritim, terdapat di situs <<http://www.beritasatu.com/nusantara/162418-pemerintah-diminta-segera-ratifikasi-konvensi-pekerja-maritim.html>>  
Persyaratan kelengkapan dokumen untuk bekerja diluar negeri, terdapat di situs <<http://www.bnp2tki.go.id/info-mainmenu-281/ktkln-kartu-tenaga-kerja-luar-negeri.html>>  
Pengertian Metodologi, terdapat di situs <http://id.wikipedia.org/wiki/Metodologi>  
Ratifikasi Maritime Labour Convention Tuntas Tahun Ini, terdapat di situs <>  
Sarundajang: Indonesia Harus Maksimalkan Peran Strategis Poros Maritim Dunia, terdapat di situs <http://www.beritasatu.com/nasional/201833-sarundajang-indonesia-harus-maksimalkan-peran-strategis-poros-maritim-dunia.html>  
Wagiman, 'Program Doktor Ilmu Hukum, Arti Normatif Dalam Ilmu Hukum', terdapat di situs <<http://programdoktorhukum.blogspot.com/2012/09/arti-normatif-dalam-ilmu-hukum-1.html>>

**e. Wawancara**

Wawancara dengan Direktorat Jendral Kementrian Kelautan dan Perikanan Bapak Agus Wahyu Santoso, MT.