

Efektivitas Perjanjian Kerja Laut Sebagai Syarat Kelaiklautan Dan Kesejahteraan Anak Buah Kapal Indonesia

Ship's Articles Effectiveness as the Seaworthiness and Welfare of the Ship's Crew

Hadijah^a, Dian Lieska^b, Yulinda Yusr^c

^{a,b,c} Balai Besar Pendidikan Penyegaran dan Peningkatan Ilmu Pelayaran

Jl. Danau Sunter Utara Blok G Sunter Podomoro Jakarta Utara 14350

diahpurwanto@yahoo.co.id,^{a*} dian.ocviany@gmail.com^b, lindasofyan28@gmail.com^c

ABSTRACT

Safety is one of the conditions that should be met for a ship to be seaworthy. Besides safety, the welfare of the ship's crew (ABK) should be guaranteed. The aim of this research is to provide input to the Ministry of Transportation about the welfare conditions of ship's crew on Indonesia flag state. The data analysis method used in this study was qualitative, means that the data collected was based on the problem on-board, in the form of a questionnaire to 400 Indonesian ship's crew of Indonesian ships (size 300 GT above domestic shipping and size 500 GT above foreign shipping). The results of the analysis shows that the need for improvement of the Ship's Articles documents in accordance with admiralty/nautical laws which are the ship's crew gets salary without any benefits, the average work exceeds the specific working hours, minimum accommodation facilities, unfulfilled full compliment of health insurance and employment, as well as the absence of compliance with national sea transportation companies to fulfill the contents of the ship's articles.

Keywords : Ship's Articles; Seaworthiness; Welfare

ABSTRAK

Keselamatan adalah salah satu syarat yang harus dipenuhi agar kapal laik laut. Disamping keselamatan, kesejahteraan awak kapal terutama anak buah kapal, harus dipenuhi. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan masukan kepada Kementerian Perhubungan kondisi kesejahteraan anak buah kapal di kapal berbendera Indonesia. Metode analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif, yaitu data yang dikumpulkan didasarkan pada permasalahan yang diteliti, dalam bentuk kuesioner terhadap 400 responden ABK Indonesia di atas kapal Indonesia ukuran 300 GT ke atas pelayaran dalam dan 500 GT ke atas pelayaran luar negeri. Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa perlunya penyempurnaan dokumen Perjanjian Kerja Laut sesuai peraturan perundang-undangan terkait, ABK mendapatkan gaji tanpa tunjangan apapun, rata-rata bekerja melebihi jam kerja yang ditentukan, akomodasi minim fasilitas, jaminan kesehatan dan ketenagakerjaan yang belum semua dipenuhi, serta belum adanya kepatuhan perusahaan angkutan laut nasional memenuhi isi PKL.

Kata Kunci : Perjanjian Kerja Laut; Kelaiklautan; Kesejahteraan

A. Pendahuluan

Keselamatan kapal adalah syarat yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak terkait, seperti awak kapal, perusahaan pelayaran serta dilakukan pengawasannya oleh petugas di pelabuhan, dalam hal ini Syahbandar. Semua pihak harus saling memahami dan mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku agar angkutan dan keselamatan pelayaran terlaksana dengan baik.

Kesejahteraan awak kapal merupakan hal utama sebagai bentuk penghargaan dari pekerjaan yang berhubungan dengan faktor keselamatan, menjaga untuk tetap dalam posisi zero accident baik dalam membawa penumpang dan/atau barang dengan selamat. Untuk itu berbagai upaya perlindungan hukum baik secara nasional maupun internasional bagi awak kapal untuk mendapatkan jaminan kesejahteraan dan keselamatan terus dilakukan. Beberapa telah diperbaharui/ disesuaikan dengan aturan yang berlaku, namun permasalahannya sejauh mana ketentuan kesejahteraan itu telah dipenuhi dan dipatuhi sesuai peraturan perundang-undangan, diawasi/ ditegakkan pelaksanaannya oleh petugas di pelabuhan, hal ini bertujuan agar para awak kapal dapat melaksanakan kewajibannya dengan baik dan mampu menjaga kapal dan muatannya agar senantiasa berlayar dengan selamat, namun tentu dipenuhi yang menjadi hak mereka.

Bagi pelayaran dalam negeri atau lokal, perlindungan kesejahteraan pelaut untuk pelayaran nasional telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta pengaturan lebih lanjutnya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Sedangkan untuk pelayaran internasional, Indonesia beberapa waktu lalu telah meratifikasi MLC 2006 dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016. Undang-Undang ini mengakomodir semua kapal bendera Indonesia yang berbobot diatas 500 GT dan berlayar internasional.

Penelitian terkait kesejahteraan ABK sejenis pernah dilakukan, misalnya penelitian Tahun 2016 berjudul Efektivitas Perjanjian

Laut Antara Anak Buah Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang menyimpulkan bahwa Perjanjian kerja merupakan landasan utama bagi pekerja dan atau buah untuk mengadakan suatu hubungan kerja, serta merupakan dasar bagi pekerja dan Perjanjian Kerja Laut harus dibuat dihadapan pejabat pemerintah yang berwenang yaitu Syahbandar. Penelitian lainnya Tahun 2017 yaitu Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan yang menyimpulkan bahwa pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum dan belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut dan kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

Perjanjian Kerja Laut merupakan hal terpenting bagi pelaut untuk mengikatkan diri dalam bentuk kontrak tertulis dan mempunyai kekuatan perlindungan hukum, karena ditandatangani para pihak yaitu Awak Kapal, Perusahaan Pelayaran, dan Syahbandar. Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 terkait dengan kesejahteraan awak kapal, diatur dalam Pasal 151 yang menyatakan bahwa setiap Awak Kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi ayat (1) gaji, jam kerja dan jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi karena kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman; dan pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Hal ini diatur lebih rinci dan lanjut dalam Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

MLC 2006 berlaku untuk semua kapal yang melaksanakan kegiatan komersil kecuali kapal penangkap ikan, kapal yang dibangun secara tradisional, kapal perang dan kapal militer. Untuk kapal 500 GT atau lebih diharuskan mempunyai sertifikat. Mereka harus membawa sebuah Maritim Labour Certificate serta Declaration of Maritime Labour Compliance. Untuk kapal berukuran kurang dari 500 GT harus diperiksa dalam interval tidak lebih dari 3 (tiga) tahun. Indonesia telah meratifikasi Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006 atau MLC 2006, yang mengatur umur minimal, pelatihan dan kualifikasi, rekrutmen dan penempatan, jam kerja dan gaji.

Dengan demikian, Kementerian Perhubungan mempunyai kewenangan sepenuhnya untuk menangani ketenagakerjaan pelaut sesuai dengan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim (MLC) 2006 yang telah diratifikasi Indonesia pada 2016.

B. Kajian Pustaka

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Pasal 117 dalam undang-undang ini terkait dengan syarat kelaiklautan kapal yaitu salah satunya adalah dipenuhinya kesejahteraan awak kapal untuk boleh mendapatkan ijin berlayar. Serta Pada Pasal 151 menyebutkan bahwa awak kapal berhak untuk mendapatkan kesejahteraan yang meliputi gaji; jam kerja dan jam istirahat; jaminan pemberangkatan ketempat tujuan dan pemulangan ketempat asal; kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan; kesempatan mengembangkan karier; pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman; dan pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Hak-hak tersebut dinyatakan dalam perjanjian kerja laut. Sepanjang

belum adanya ketentuan baru atau mencabut Undang-undang ini, tentunya syarat keliklautan, kesejahteraan dan hak awak kapal harus tetap dipenuhi dan diawasi (Pemerintah Republik Indonesia, 2008)

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritime 2006)

Ratifikasi ini dilakukan dalam upaya pemerintah RI melakukan perlindungan kepada para pelautnya, khususnya yang berlayar/bekerja di kapal-kapal pelayaran perairan internasional. Tak jarang sejumlah pengaduan disampaikan namun perlu adanya payung hukum yang kuat untuk hak pelaut. Untuk itu pemerintah meratifikasi MLC 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016.

Konvensi ini berlaku untuk semua kapal umum dan perseorangan, yang digunakan dalam kegiatan komersial selain dari kapal-kapal yang digunakan dalam penangkapan ikan atau melakukan kegiatan serupa dan kapal-kapal yang dibangun secara tradisional seperti kapal layar dan pinisi. Konvensi ini tidak berlaku untuk kapal militer. (Pemerintah Republik Indonesia, 2016)

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan

Pasal 18 menyatakan bahwa seorang pelaut mempunyai hak-hak yang diatur dalam suatu kontrak atau perjanjian kerja laut (PKL). Dalam PKL minimal atau sekurang-kurangnya diatur tentang hak untuk menerima gaji, transport, akomodasi, perlengkapan untuk musim dingin, biaya perawatan dan hak-hak lain yang merupakan pengaturan lebih rinci dan teknis dari Undang-undang nomor 17 tahun 2008. (Pemerintah Republik Indonesia, 2000)

Pengertian perjanjian kerja menurut Pasal 1601 (a) KUH Perdata

"Perjanjian kerja adalah suatu persetujuan bahwa pihak ke satu, yaitu

buruh, mengikatkan din untuk menyerahkan tenaganya kepada pihak lain, yaitu majikan, dengan upah selama waktu yang tertentu"(Departemen tenaga kerja, 2003)

C. Metodologi

Metode penelitian yang dilakukan menggunakan metode gabungan antara metode Yuridis Normatif dan metode kualitatif.

Metode normative yaitu metode yang menggunakan bahan penelitian terhadap sumber hukum formil berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.(Soekanto Soerjono, 2013)

Metode Kualitatif dilakukan dengan teknik pengumpulan data observasi, dan wawancara baik langsung maupun kuisioner atau menyebar angket. Kuisioner adalah pertanyaan-pertanyaan yang ditujukan kepada responden untuk diisi sehingga dapat mempelajari karakteristik, sikap-sikap, keyakinan dan perilaku responden. Kuisioner adalah suatu kumpulan pertanyaan dan pernyataan yang telah disusun sedemikian rupa untuk dijawab oleh responden dalam rangka mengumpulkan data sesuai dengan tujuan penelitian tertentu. Angket adalah suatu alat pengumpul data yang berupa serangkaian. Disamping kuesionair langsung juga kuesionair via Google Docs. Google Docs adalah layanan pengolah kata, lembar sebar, presentasi, formulir, dan penyimpanan data berbasis web gratis dari Google. Kuesioner disampaikan kepada awak kapal pelayaran lokal/nasional dan internasional, namun yang diambil dan dianalisis hanya yang pelayaran lokal/nasional, sedangkan yang internasional hanya sebagai pembandingan.

D. Hasil Dan Pembahasan

1. Kapal Berbendera Indonesia yang Berlayar secara Internasional

Untuk kapal-kapal bendera Indonesia yang berlayar secara internasional, sejak tahun 2018 telah ditetapkan sesuai aturan MLC 2006 bertujuan untuk

menciptakan “*compliance awareness*” secara berkesinambungan pada setiap tingkat dari sistem nasional yang proteksi menjadi sistem internasional dan akan menumbuhkan kelengkapan dan pelaksanaan:

- a. Dimulai dari Pelaut secara individu yang dibawah konvensi harus selalu diberitahukan hak mereka dan menghilangkan adanya ketidak *compliance* dengan persyaratan dari konvensi dan berhak mengajukan keluhan/komplain baik di kapal atau di darat diakui oleh konvensi.
- b. Untuk pemilik kapal yang mempunyai atau mengoperasikan kapal 500 GT atau lebih yang melayari pelayaran Internasional atau pelayaran antara pelabuhan pelabuhan negara asing diharuskan untuk membuat dan membawa rencana rencana untuk menjamin bahwa penerapan dari undang-undang nasional, peraturan atau tindakan lain untuk penerapan dari konvensi adalah harus dipenuhi.
- c. Nakhoda-nakhoda bertanggungjawab untuk mewujudkan rencana yang dibuat perusahaan menyimpan catatan sebagai bukti implementasi konvensi.
- d. Sebagai bagian dari tanggungjawab untuk *crew* dilakukan pemeriksaan terhadap kapal diatas 500 GT yang melakukan pelayaran Internasional atau pelayaran antar pelabuhan negara lain *flag state* atau organisasi yang diakui akan mereview rencana dari pemilik kapal dan menilai dan menentukan apakah betul-betul ada dan diimplementasikan kapal kemudian akan diharuskan membawa Sertifikat Perburuhan dan deklarasi pemenuhan di atas kapal.
- e. *Flag State* juga akan diperiksa untuk menjamin bahwa undang-undang nasional dan regulasi penerapan standar konvensi diikuti di kapal kapal yang lebih kecil yang

tidak tercakup dalam sistem sertifikasi.

- f. *Flag State* akan melaksanakan *quality assessment* secara berkala sebagai keefektifan undang-undang nasional mereka dari system pemenuhan dan laporan mereka ke ILO dibawah artikel 22 dari Konstitusi yang mengharuskan memberikan informasi mengenai inspeksi dan sistem sertifikasi mereka termasuk metode mereka dalam melakukan *quality assessment*.
- g. Sistem pemeriksaan umum di *Flag State* (ini ditemui pada *ILO Convention* No. 178) dilengkapi dengan prosedur yang akan diikuti di negara-negara yang juga atau bahkan sumber utama dari pensuply tenaga pelaut yang akan melaporkan hal yang sama sesuai Artikel 22 dari Konstitusi.
- h. Sistem juga secara sukarela untuk memeriksa kapal asing oleh PSC bahwa *Declaration of maritime Labour compliance* dilampirkan kepada Sertifikat dan ringkasan dari Undang-undang Nasional atau regulasi-regulasi yang diterapkan sesuai dengan daftar dari 14 daerah dari standar maritim dan menunjukkan rencana pemilik atau operator untuk menjamin bahwa persyaratan nasional yang menerapkan konvensi akan dipertahankan oleh kapal.

2. Hak Bekerja dan Sosial bagi Awak Kapal

- a. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan.
- b. Setiap awak kapal mempunyai hak atas syarat-syarat kerja yang adil.
- c. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal.
- d. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan,

perawatan medis, tingkat kesejahteraan dan bentuk-bentuk perlindungan sosial lainnya.

- e. Setiap Negara Anggota harus memastikan, dalam batas-batas wilayah hukumnya, bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal telah diterapkan sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi ini. Kecuali dinyatakan lain dalam Konvensi, penerapan tersebut dapat dicapai melalui hukum atau peraturan nasional, melalui perjanjian kerjasama atau melalui kebijakan lain.
- ## 3. Pelaksanaan dan Penegakkan Tanggung Jawab
- a. Setiap Negara Anggota harus melaksanakan dan menegakkan hukum atau peraturan atau kebijakan yang telah diadopsi untuk memenuhi komitmen terhadap Konvensi ini, berkenaan dengan kapal dan awak kapal di dalam wilayah hukumnya.
 - b. Setiap Negara Anggota harus melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya melalui pembentukan sebuah sistem untuk memastikan kepatuhan terhadap persyaratan Konvensi ini, termasuk pemeriksaan rutin, pelaporan, pemantauan dan proses hukum sesuai hukum yang berlaku.
 - c. Setiap Negara Anggota harus memastikan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya memiliki sertifikat ketenagakerjaan maritim dan deklarasi kepatuhan ketenagakerjaan maritim sebagaimana dipersyaratkan dalam Konvensi ini.
 - d. Suatu kapal di mana Konvensi ini berlaku dapat, sesuai dengan hukum internasional, diperiksa oleh Negara Anggota lainnya selain Negara Benderanya sendiri, ketika kapal

tersebut berada di salah satu pelabuhannya untuk menentukan apakah kapal tersebut telah memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan dalam Konvensi.

- e. Setiap Negara Anggota harus, dalam wilayah hukumnya, melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi jasa perekrutan dan penempatan awak kapal, apabila ada dalam wilayahnya.
- f. Setiap Negara Anggota wajib mencegah pelanggaran atas persyaratan dalam Konvensi ini dan harus, sesuai dengan hukum internasional, menetapkan sanksi atau mengambil tindakan perbaikan berdasarkan hukum yang memadai untuk mencegah terjadinya pelanggaran.
- g. Setiap Negara Anggota harus melaksanakan tanggungjawabnya menurut Konvensi ini untuk memastikan kapal yang mengibarkan bendera Negaranya yang belum meratifikasi Konvensi ini tidak menerima perlakuan yang lebih menguntungkan dari kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negara yang telah meratifikasi Konvensi ini.

4. Kapal Berbendera Indonesia yang Berlayar Dalam Negeri

Untuk kapal pelayaran dalam negeri, maka untuk kesejahteraan awak kapal berpedoman kepada aturan Undang-Undang tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah tentang Kepelautan serta KUHD. Didalam aturan tersebut terdapat perbedaan istilah yang harus disesuaikan

- 1) Pejabat Pemerintah
Sebagai pejabat saksi dalam penandatanganan PKL, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tegas diatur oleh Syahbandar yaitu pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri, Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7

Tahun 2000 Pasal 18 Ayat (4) Perjanjian Kerja Laut harus diketahui oleh pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.

- 2) Pengaturan ruang akomodasi/ *cabin crew*

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 33 Ayat (8) mengatur bahwa semua kamar tidur yang telah dilengkapi dengan tempat tidur, lemari, laci tempat menyimpan, meja dan kursi harus mempunyai kenyamanan yang layak. Pengaturan ini mengharuskan pemilik kapal untuk mengakomodir tempat yang aman dan nyaman di dalam kapal bagi pekerja.

Seluruh ketentuan tersebut juga harus mengacu kepada Keputusan Presiden Nomor 5 Tahun 1989 tentang Ratifikasi International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal. Peraturan Pemerintah ini juga tidak mengatur tentang pemisahan ruang tidur wanita dan ruang tidur pria (termasuk untuk kapal dibawah 200 GT)

- 3) Pengaturan Pemulangan/ Perawatan Jika Sakit

Lebih lanjut, dalam Pasal 28 Ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 dikatakan bahwa “bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, selain biaya perawatan dan pengobatan, pengusaha angkutan di perairan juga menanggung biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya”. Perlu penambahan “bahwa untuk biaya pemulangan ke tempat domisili menggunakan moda udara”.

- 4) Pasal 18 Ayat (4) ketentuan lebih lanjut tentang pengaturan PKL diatur dengan Keputusan Menteri.

Namun Keputusan Menteri belum pernah dibuat.

- 5) Ketentuan Repatriasi/pemulangan sesuai Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016, bahwa hak repatriasi akan hilang apabila pelaut tidak mengajukan klaim dalam durasi waktu tertentu, yang diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan nasional atau kesepakatan bersama.
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 78 Tahun 2015 tentang Pengupahan Bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan, berdasarkan ketentuan upah minimum tenaga kerja sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 7) Pengaturan Penegakan dan Kepatuhan Syarat kelaiklautan kapal wajib dipenuhi. Kesejahteraan awak kapal dan PKL wajib dipenuhi, untuk menegakkan dan kepatuhan aturan, maka diperlukan penambahan ayat atau pasal yang mengatur hal ini. Isi Konvensi MLC hak ke-5 dapat menjadi pedoman penyempurnaan peraturan perundang-undangan nasional.
- 8) Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor

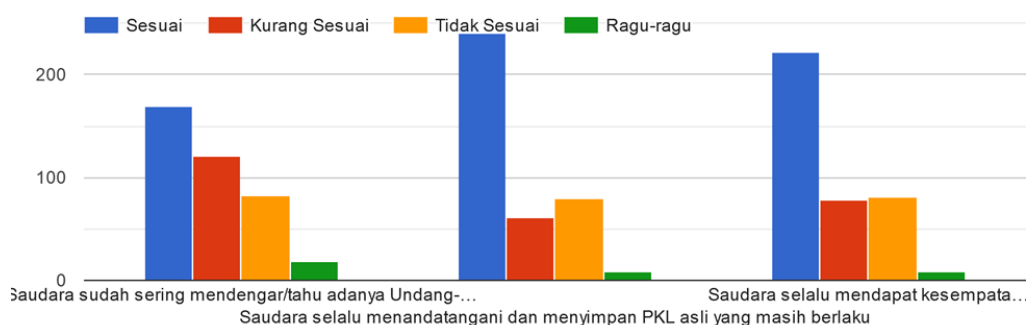
HK.103/3/13/DJPL-18 pada tanggal 10 Agustus 2018 tentang Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim atau Sertifikat MLC. Bab IV tentang Pembatalan atau Pencabutan Sertifikat, Pasal 8 (2) Sertifikat MLC dibatalkan atau dicabut apabila kapal tidak lagi memenuhi ketentuan MLC dan tindakan perbaikan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan.

Pengisian kuesioner secara online dari 30 September s.d. 30 Oktober 2019, dan secara tatap muka/di lapangan, dilakukan sepanjang bulan Oktober dengan lokasi Pelabuhan Merak dan sekitarnya, serta Pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya. Sesuai data yang masuk maka terdapat sekitar 400 responden terpilih dengan kriteria yang dianalisis adalah level perwira yunior (Nakhoda, Mualim I dan Kepala Kamar Mesin dikecualikan) dan level rating, serta semua kapal diatas 300 GT, pelayaran dalam dan 500 GT keatas pelayaran luar negeri kecuali kapal ikan.

Adapun point utama yang diajukan sebagai pertanyaan yaitu :

1. Perjanjian Kerja Laut
2. Upah/Gaji
3. Jam Kerja Dan Jam Istirahat
4. Akomodasi
5. Jaminan Kesehatan Dan Perawatan
6. Kepatuhan Dan Penegakan

1. Perjanjian Kerja Laut



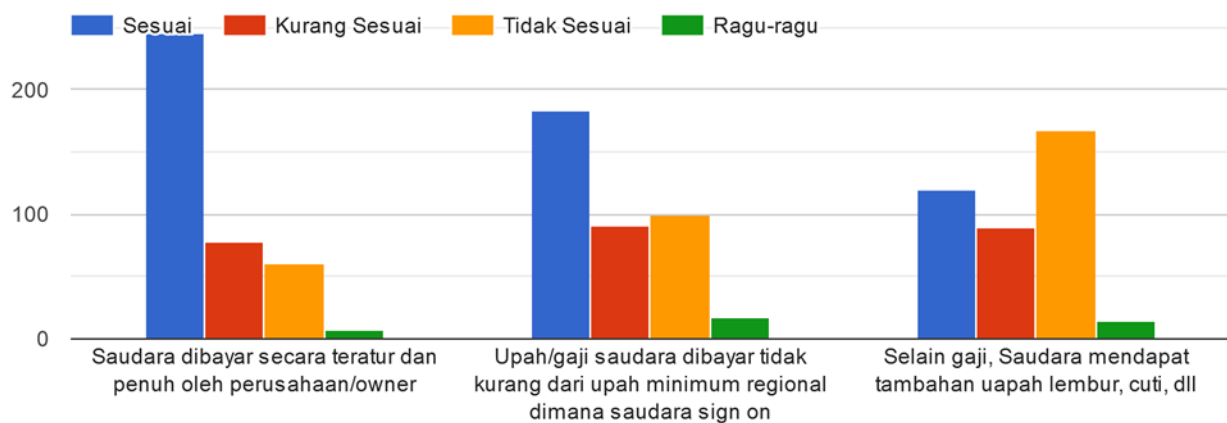
Gambar 1 Jawaban Responden mengenai Perjanjian Kerja Laut

Sumber : hasil perhitungan kuesioner penelitian

- a) Apakah awak kapal sudah sering mendengar/tahu adanya Undang-Undang Pelayaran atau peraturan tentang Kepelautan ?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban Sesuai = 169, jawaban diluar sesuai = 237
Catatan : tidak paham arti Undang-Undang
- b) Apakah ABK selalu menandatangani dan menyimpan PKL asli yang masih berlaku ?

- Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 241, jawaban diluar sesuai = 165
- c) Apakah ABK selalu mendapat kesempatan membaca dan mempelajari seluruh isi PKL sebelum menandatangani ?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk Jawaban sesuai = 222, jawaban diluar sesuai = 184

2. Upah/Gaji

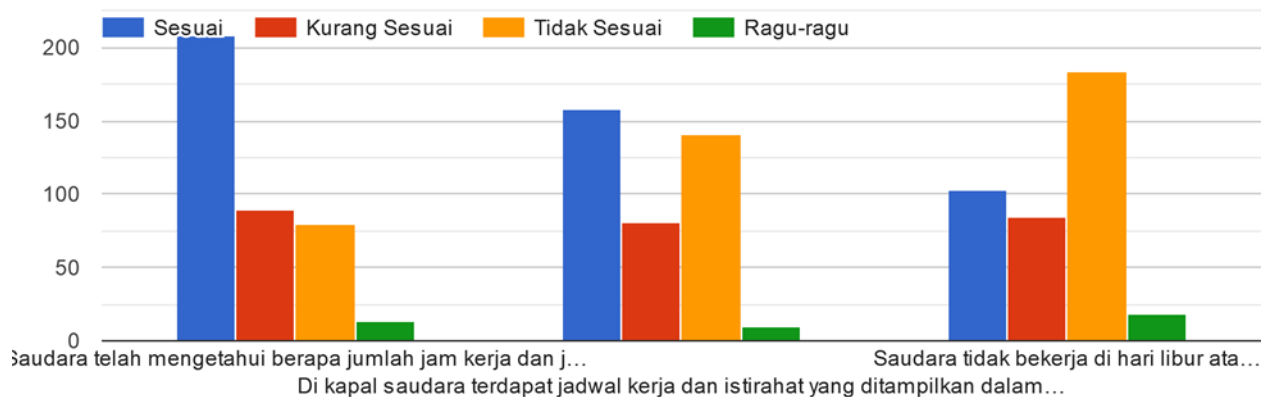


Gambar 2 Jawaban Responden mengenai Upah/Gaji

Sumber : hasil perhitungan kuesioner penelitian

- a) Apakah awak kapal dibayar secara teratur dan penuh oleh perusahaan/owner ?
maka berdasarkan jawaban responden:
261 menjawab Sesuai,
78 menjawab Kurang sesuai.
60 menjawab Tidak sesuai, dan sisanya 7 menjawab Ragu-ragu.
Untuk jawaban sesuai = 261, jawaban diluar sesuai = 145
Catatan : gaji kecil jadi tidak memungkinkan lagi jika dipotong
- b) Apakah anak buah kapal dibayar tidak kurang dari upah minimum regional dimana saudara sign on ?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 183, jawaban diluar sesuai = 223
Catatan : pasrah menerima
- c) Apakah anak buah kapal Selain gaji, mendapat tambahan upah lembur, cuti, dll?
Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 120, jawaban diluar sesuai = 286

3. Jam Kerja dan Jam Istirahat



Gambar 3 Jawaban Responden mengenai Jam Kerja dan Jam Istirahat

Sumber : hasil perhitungan kuesioner penelitian

- a) Apakah anak buah kapal telah mengetahui berapa jumlah jam kerja dan jam istirahat ?

Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 208, jawaban diluar sesuai = 198

Catatan : *flexible di atas kapal*

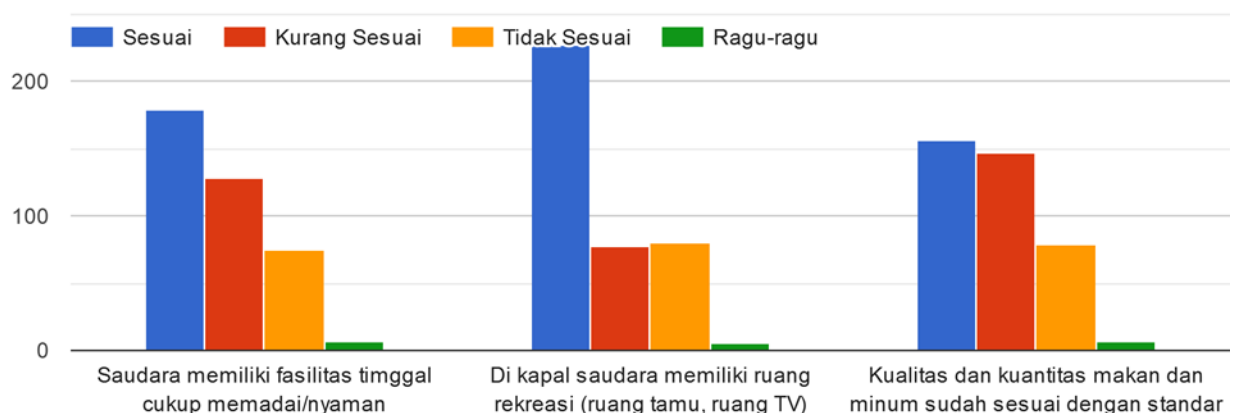
- b) Apakah di kapal terdapat jadwal kerja dan istirahat yang ditampilkan dalam suatu tabel yang mudah dibaca oleh semua awak kapal ?

- c) Apakah anak buah kapal tidak bekerja di hari libur atau libur nasional lainnya kecuali lembur ?

Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 108, jawaban diluar sesuai = 298

Catatan : *bekerja kapan saja tergantung kompensasi*

4. Akomodasi

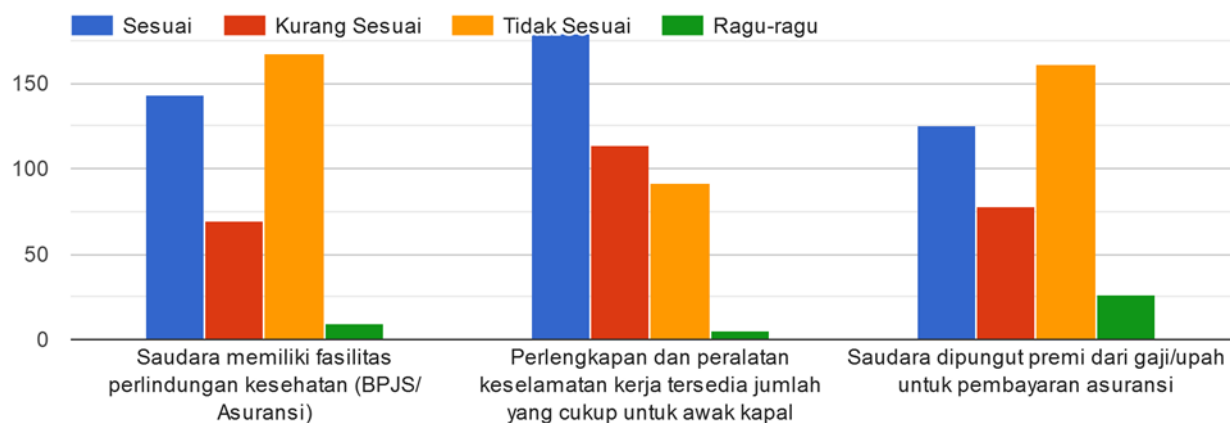


Gambar 4 Jawaban Responden mengenai Akomodasi Awak Buah Kapal

Sumber : hasil perhitungan kuesioner penelitian

- a) Apakah di kapal memiliki fasilitas tinggal cukup memadai/nyaman ?
Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 181, jawaban diluar sesuai = 225
- b) Apakah di kapal memiliki ruang rekreasi (ruang tamu, ruang TV) ?
Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 227, jawaban diluar sesuai = 179
- c) Apakah kualitas dan kuantitas makan dan minum sudah sesuai dengan standar?
Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 157, jawaban diluar sesuai = 249
Catatan : utamanya tidak lapar dan haus

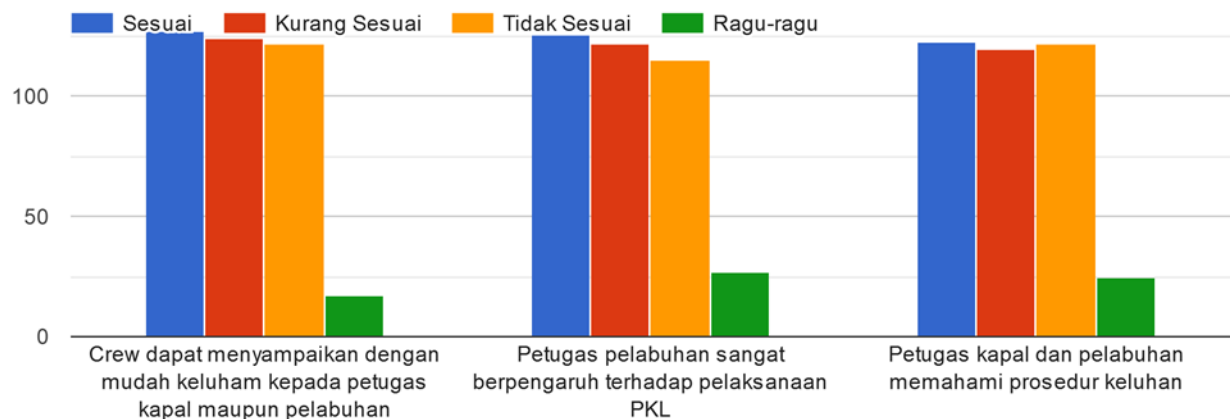
5. Jaminan Kesehatan dan Perawatan



Gambar 5 Jawaban Responden mengenai Jaminan Kesehatan dan Perawatan
Sumber : hasil perhitungan kuesioner penelitian

- a) Apakah awak kapal memiliki fasilitas perlindungan kesehatan (BPJS/Asuransi)?
Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 143, jawaban diluar sesuai = 263
Catatan : sakit/kecelakaan sistim remburse, sisanya tergantung perusahaan
- b) Apakah dipungut premi dari gaji/upah untuk pembayaran asuransi ?
Maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 179, jawaban diluar sesuai = 227
Catatan : khusus asuransi ketenagakerjaan, sisanya tidak keduanya
- c) Apakah Perlengkapan dan peralatan keselamatan kerja tersedia jumlah yang cukup untuk awak kapal ?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 141, jawaban diluar sesuai = 265

6. Kepatuhan dan Penegakkan



Gambar 6 Jawaban Responden mengenai Kepatuhan dan Penegakkan
Sumber : hasil perhitungan kuesioner penelitian

- Apakah Awak Kapal dapat menyampaikan dengan mudah keluhan kepada petugas kapal maupun pelabuhan?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 127, jawaban diluar sesuai = 279
Catatan : laporan dengan petugas sebatas dokumen kapal
- Apakah Petugas pelabuhan sangat berpengaruh terhadap pelaksanaan (isi PKL)?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 142, jawaban diluar sesuai = 279
Catatan : sejauh mana pengaruhnya
- Apakah petugas kapal dan pelabuhan memahami prosedur keluhan ?
maka berdasarkan jawaban responden :
Untuk jawaban sesuai = 123, jawaban diluar sesuai = 283

E. Simpulan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, merupakan payung hukum utama pengaturan lebih lanjut terkait kesejahteraan awak kapal. Belum diatur tentang penegakan (*law enforcement*) terkait dengan pemenuhan isi perjanjian kerja laut yang dipersyaratkan sebagai bagian dari syarat kelaiklautan kapal.

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, merupakan peraturan pelaksanaan lebih lanjut dari Undang-undang nomor 21 tahun 1992 yang telah dicabut dan digantikan oleh Undang-undang nomor 18 tahun 2008 tentang Pelayaran. Peraturan Pemerintah ini masih menunjuk UU nomor 21 th 1992 sebagai peraturan payungnya. Secara umum, telah mengakomodir sebagian aturan kesejahteraan awak kapal, dan memiliki isi yang sebagian masih relevan dengan hak awak kapal yang diatur dalam MLC 2006, namun masih terdapat beberapa aturan yang perlu segera disesuaikan.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan MLC 2006, Indonesia telah meratifikasi Konvensi ILO mengenai Ketenagakerjaan Maritim Tahun 2006 dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016, yang bertujuan memperkuat perlindungan kesejahteraan para pelaut/awak kapal Indonesia. Tujuan akhir ratifikasi menjadi landasan hukum dalam merumuskan kebijakan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan dan pemenuhan hak-hak awak kapal/pelaut.

Kementerian Perhubungan kini menjadi lembaga yang berwenang sepenuhnya untuk menangani ketenagakerjaan pelaut sesuai dengan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim

(MLC) 2006 yang telah diratifikasi Indonesia pada 2016. dan ditindaklanjuti dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/3/13/DJPL-18 pada tanggal 10 Agustus 2018 tentang Sertifikat Ketenagakerjaan Maritim atau Sertifikat MLC.

Konvensi Maritime Labour Convention 2006, MLC merupakan pilar keempat dalam hukum maritim internasional setelah SOLAS 1974, MARPOL 1973/1978 dan STCW 1978. Penerapan Maritime Labour Convention (MLC). Konvensi ini banyak memberikan perlindungan bagi pelaut/awak kapal jika suatu negara yang telah meratifikasi konvensi tersebut. Untuk itu pemerintah berkomitmen menyesuaikan konvensi ke peraturan perundang-undangan nasional.

F. Daftar Pustaka

- Departemen tenaga kerja. KUH Perdata Pasal 1601a (2003).
- Pemerintah Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (2000).
- Pemerintah Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (2008).
- Pemerintah Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (2016).
- Soekanto Soerjono. (2013). *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Rajawali Press.