

SKRIPSI

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK BUAH KAPAL
INDONESIA DI LAUT BEBAS BERDASARKAN
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)***



Oleh:

ANANDA FADHILAH P.P

04020170650

Skripsi ini ditujukan untuk memenuhi salah satu persyaratan ujian guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA

KOTA MAKASSAR

2022

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa hasil penelitian untuk penyusunan skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : Ananda Fadhilah P.P

NIM : 04020170650

Bagian : Hukum Internasional

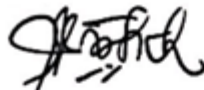
Judul Skripsi/Penelitian : Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal
Indonesia Di Laut Bebas Berdasarkan *Maritime
Labour Convention*

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi.

Makassar,

Komisi Pembimbing,

Pembimbing I,



Dr. Satrih Hasyim, SH.,MH.

Pembimbing II,



Arianty Anggraeny M, SH.,MH..

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Internasional



Dr. St. Ulfah, SH.,MH.

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia memberikan persetujuan untuk mengikuti Ujian Skripsi kepada:

Nama : Ananda Fadhilah Perkasa Putra

No. Stambuk : 04020170650

Program Studi : Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Internasional

Judul : Perlindungan Hukum Terhadap Anak
Buah Kapal Indonesia Di Laut Bebas
Berdasarkan *Maritime Labour
Convention*

Makassar, 5 Agustus 2022

Pimpinan Fakultas Hukum

Universitas Muslim Indonesia



Prof. Dr. H. La Ode Husen, SH., MH.

NIPS. 104 86 0192

PENGESAHAN SKRIPSI

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK BUAH KAPAL INDONESIA DI LAUT BEBAS BERDASARKAN MARITIME LABOUR CONVENTION

Disusun dan diajukan oleh:

ANANDA FADHILAH PERKASA PUTRA

04020170650

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi
pada Program Studi Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum

Universitas Muslim Indonesia

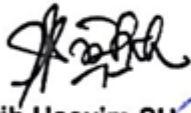
Pada.....Agustus 2022

dan dinyatakan diterima

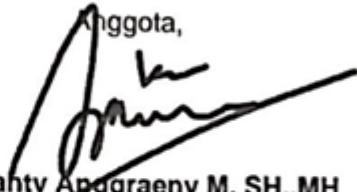
Makassar, 1 September 2022

Panitia Ujian,

Ketua,


Dr. Satrih Hasyim, SH., MH

Anggota,


Arianty Anggraeny M, SH., MH

Wakil Dekan I,


Dr. Muh. Rinaldi Bima, S.H., M.H

HALAMAN PENGESAHAN

Diterangkan bahwa skripsi di bawah ini :

Nama : Ananda Fadhillah Perkasa Putra

No. Stambuk : 040 2017 0650

Program Studi : Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Internasional

Judul : Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal
Indonesia Di Laut Bebas Berdasarkan *Maritime Labour
Convention*

Dasar Penetapan

Pembimbing : SK No. 0425/H.05/FH-UMI/VIII/2021

Telah dipertahankan dan diterima dihadapan panitia ujian skripsi.

Disahkan Oleh :

Dr. Satrih Hasyim, S.H., M.H

(.....)

Arianty Anggraeny M, S.H., M.H

(.....)

Dr. Nasrullah Arsyad, S.H., M.H

(.....)

Muh. Zulkifli Muhdar, S.H., M.H

(.....)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : Ananda Fadhilah Perkasa Putra

NIM : 04020170650

Bagian : Hukum Internasional

Judul Skripsi / Penelitian : Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah
Kapal Indonesia Di Laut Bebas Berdasarkan
Maritime Labour Convention

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya ini benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan hasil plagiasi terhadap karya ilmiah orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi karena perbuatan tersebut.

Makassar, 2 Agustus 2022

Ananda Fadhilah Perkasa Putra

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat, taufik dan inayah-Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Indonesia Di Laut Bebas Berdasarkan *Maritime Labour Convention*” dapat dirampungkan sesuai dengan waktu yang direncanakan. Tak lupa Penulis kirimkan salawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai teladan bagi seluruh umat manusia.

Disadari bahwa Skripsi ini kurang sempurna, hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, kritik, saran dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaan sangat penulis harapkan.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih diiringi do'a kepada Allah SWT, kepada kedua orang tua Penulis Ayahanda Sijarah dan Ibunda saya Syamsuriyani yang telah memberikan kasih sayang dan kesabaran dalam mendidik, membesarkan dan membimbing serta doa yang tulus. Dan kepada saudara-saudara saya Andhika, Arief, dan Agung yang selalu memotivasi dan membimbing penulis dalam menuntut ilmu. Doa serta dukungan dari seluruh keluarga penulis yang selalu mendorong penulis

untuk menuntut ilmu dan menyelesaikan studi di Universitas Muslim Indonesia. Selanjutnya diucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Basri Modding, SE.,M.SI., selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia;
2. Bapak Prof. Dr. H. La Ode Husen, SH.,MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia;
3. Ibu Dr. St. Ulfah, SH.,MH., Selaku Ketua Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia; yang telah memberikan izin, kesempatan dan fasilitas kepada penulis selama mengikuti pendidikan Program Sarjana;
4. Ibu Dr. Satrih Hasyim, SH.,MH. Dan Ibu Arianty Anggraeni, SH.,MH., SH.,MH., selaku Ketua dan Anggota Pembimbing yang telah memberikan bimbingan, dengan penuh keseriusan, kecermatan dan kebijakan dalam memberi petunjuk-petunjuk perihal prinsip penulisan karya ilmiah kepada penulis;
5. Bapak Dr. Nasrullah Arsyad SH.,MH., Dan Bapak Muh. Zulkifli Muhdar SH., MH., selaku Tim Penilai yang memberikan masukan dan saran pada ujian Seminar Proposal sampai Ujian Skripsi;
6. Segenap dosen dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia yang telah berjasa mendidik penulis dalam memahami ilmu hukum dan menyelesaikan skripsi ini;
7. Pejuang SH (A10 Family) dan Lorjin sebagai salah satu Motivator bagi penulis untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.

Kepada seluruh sahabat-sahabat yang tak sempat Penulis sebut satu persatu dalam tulisan ini, Penulis ucapkan terima kasih atas bantuan dan kebersamaannya. Akhirnya Penulis berharap semoga dengan hadirnya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan teknologi. Semoga Allah SWT, senantiasa memberkati dan merahmati segala aktivitas keseharian sebagai suatu ibadah disisi-Nya, Amin.

Makassar, 8 Juli 2022

Ananda Fadhilah P.P

ABSTRAK

Ananda Fadhilah Perkasa Putra. 04020170650, Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Indonesia Di Laut Bebas Berdasarkan *Maritime Labour Convention*, dibawah bimbingan Ibu Dr.Satrih Hasyim,SH.,MH Selaku Pembimbing I dan Ibu Arianty Anggraeny M,SH.,MH Selaku Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk Untuk mengetahui dan menganalisis Upaya Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan kepada anak buah kapal Indonesia di laut bebas dan untuk mengetahui dan menganalisis Kendala yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam pemberian perlindungan terhadap anak buah kapal Indonesia di laut bebas

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif karena bertujuan untuk mempelajari penerapan norma atau kaidah hukum sebagai apa yang tertulis di dalam perundang-undangan khususnya dalam hal ini bagaimana pengaturan terhadap perlindungan ABK di laut bebas menggunakan bahan – bahan kepustakaan sebagai sumber data penelitian (*Library Research*).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum anak buah kapal Indonesia yang diberikan pemerintah Indonesia masih sangat lemah yang terbukti dari adanya kasus pelanggaran hak asasi manusia yang terjadi setiap tahunnya dan regulasi dan kebijakan yang ada belum mampu mengakomodasi perlindungan hukum bagi anak buah kapal, hal ini dikarenakan regulasi dan kebijakan yang ada masih bersifat administratif dan masih adanya kepentingan sektoral antar kementerian dan lembaga pemerintah Indonesia sehingga perlindungan hukum bagi anak buah kapal Indonesia sangat lemah dan rentan terjadinya pelanggaran hak asasi manusia. Padahal Indonesia memiliki konsekuensi hukum dalam melindungi warga negaranya yang sesuai diamanatkan pada pembukaan pembukaan UUD 1945 bahwa “negara melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”, maka dari itu Indonesia memiliki konsekuensi hukum untuk memberikan perlindungan hukum terhadap anak buah kapal Indonesia yang bekerja di kapal asing berupa mempersiapkan perangkat hukum nasional yang mampu menggabungkan beberapa kebijakan dan regulasi antar kementerian dan lembaga terkait, dalam rangka memberikan perlindungan dan keadilan hukum atas pelanggaran hak asasi manusia yang dialami anak buah kapal Indonesia, mempersiapkan pelatihan berbasis kompetensi yang bersifat nasional bagi anak buah kapal Indonesia supaya tidak adanya perbedaan pelatihan yang didapatkan dan supaya terciptanya sinkronisasi antara kebutuhan pemilik kapal asing dengan kompetensi yang dimiliki anak buah kapal Indonesia, mempersiapkan *datacenter* terpadu yang bertujuan untuk pengawasan terhadap keberadaan anak buah kapal Indonesia,.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
ABSTRAK.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Hukum.....	9
1. Pengertian Perlindungan Hukum	9
2. Jenis – Jenis Perlindungan Hukum.....	12
B. Tinjauan Umum Tentang Anak Buah Kapal (ABK)	16
1. Pengertian Umum Tentang Anak Buah Kapal (ABK)	16
2. Identitas Pelaut.....	17
3. Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal (ABK)	19
4. Laut Bebas	36
BAB III METODE PENELITIAN	40
A. Tipe Penelitian	40
B. Jenis dan Sumber Bahan Hukum.....	40
C. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum.....	41
D. Analisis Bahan Hukum	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	42
A. Upaya Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan hukum terhadap Anak Buah Kapal Indonesia	42

- B. Kendala yang dihadapi Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan terhadap Anak Buah Kapal Indonesia di laut bebas. 71

BAB V PENUTUP 76

A. KESIMPULAN..... 76

B. SARAN 78

DAFTAR PUSTAKA 79

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia memiliki kodrat sebagai makhluk sosial, yang juga memiliki akal pikiran yang berkembang, dan dapat pula dikembangkan. Dengan akal pikirannya, Manusia dapat menjalani kehidupan sehari-harinya. Manusia, selalu hidup bersama dengan manusia lainnya dan akan saling membutuhkan dalam memenuhi kebutuhannya masing-masing. Dalam hubungannya dengan kodrat manusia sebagai makhluk sosial, manusia akan selalu memiliki dorongan dan kebutuhan agar berinteraksi dengan manusia lain. Dengan bantuan manusia lainnya, manusia bisa berkomunikasi atau berbicara, dan bisa pula mengembangkan seluruh potensi kemanusiaannya.

Bekerja merupakan salah satu hal yang dapat dilakukan oleh seseorang untuk tetap bisa bertahan hidup demi memenuhi kebutuhannya. Pada zaman modern saat ini, banyak orang yang pergi meninggalkan negaranya ke negara lain untuk mendapatkan pekerjaan. Hal itu dapat dikarenakan ia tidak mendapatkan pekerjaan di negara asalnya, upah yang ditawarkan bila ia bekerja di negara lain lebih tinggi dan alasan-alasan yang lain sebagainya.

Seperti yang diketahui lebih dari 70 persen bumi ini ditutupi oleh air/lautan, ini berarti perairan memiliki potensi yang besar yang dapat

diolah manusia.¹ Hal – hal ini telah dijelaskan pada surah An-Nahl ayat 14 yang bunyinya :

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً
تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

“Dan Dialah yang menundukkan lautan (untukmu), agar kamu dapat memakan daging yang segar (ikan) darinya, dan (dari lautan itu) kamu mengeluarkan perhiasan yang kamu pakai. Kamu (juga) melihat perahu berlayar padanya, dan agar kamu mencari sebagian karunia-Nya, dan agar kamu bersyukur.”

Potensi sumber daya alam yang besar ini juga memiliki dampak atau pengaruh yang besar dalam terbukanya lapangan pekerjaan untuk manusia dan juga dapat menyebabkan timbulnya permasalahan.² Potensi yang besar ini (sektor maritim) membuat banyak manusia mendirikan atau membuat perusahaan yang bergerak di sektor maritim (bidang kelautan dan perikanan). Oleh karenanya, di perlukan pula sumber daya manusia yang besar guna memajukan perusahaan itu.

Definisi yang diberikan KUHD pasal 309 mengenai kapal adalah serba luas. Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Sedangkan dengan alat berlayar dimaksudkan benda yang

¹ Zaynur Ridwan. (2011). Indonesia Incorporated : Konspirasi Penjarahan Kekayaan Alam Indonesia Melalui Isu Pemanasan Global. Pustaka Al Kautsar, Banjarmasin. Hlm, 242.

² Diana Arfati. (2015). Pengelolaan Sumberdaya Ikan Di Perairan Umum. Gunung Samudera, Tangerang. Hlm, 65.

dapat mengapung dan bergerak di air.³ Kapal tidak dapat bergerak dengan sendirinya. Oleh sebab itu, dibutuhkan para manusia yang dapat mengoperasikan kapal tersebut agar dapat berjalan sebagaimana mestinya. Tidak semua manusia dapat mengoperasikan sebuah kapal. Maka dari itu, beberapa dari perusahaan besar mengadakan seleksi agar bisa mendapatkan pekerja yang lihai dalam mengoperasikan kapal. Pekerja-pekerja yang di dalam kapal tersebut memiliki berbagai jabatannya masing-masing seperti : nahkoda, *chief engineer*, koki, dan lain sebagainya.

Indonesia merupakan negara maritim karena merupakan negara kepulauan dengan wilayah daratannya yang hampir sama luas dengan wilayah laut dan perairannya. Oleh karenanya tak sedikit pula masyarakatnya yang bekerja di perusahaan yang bergerak di bidang kelautan atau perikanan baik dalam perusahaan dalam negeri ataupun perusahaan luar negeri. Para pelaut yang bekerja di atas kapal biasanya juga di sebut sebagai awak kapal atau anak buah kapal, sering juga di singkat ABK.

Banyak ABK Indonesia yang bekerja di kapal asing yang memiliki pengetahuan dan keterampilan yang cukup, mereka bekerja di kapal asing dengan berbagai alasan seperti upah yang di tawarkan cukup relatif tinggi dan lain sebagainya. Namun disayangkan, ada juga yang tidak memiliki pengetahuan keterampilan dan pengetahuan yang cukup

³ Capt. Prolin Taringan. S. (2014). Hukum Maritim (Nautika). Makassar. Hlm. 7

dan ada juga anak buah kapal–anak buah kapal yang tidak memiliki dokumen–dokumen resmi dan lengkap. Kedua hal ini dapat menimbulkan masalah–masalah bagi anak buah kapal Indonesia. Walaupun begitu negara memiliki kewajiban dalam melindungi warga negaranya yang berada diluar negeri. Hal ini mengacu kepada Pembukaan Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea ke-4 yang berbunyi “kemudian dari pada itu untuk membentuk suatu pemerintahan Negara Republik Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia” dan dalam Pasal 28D Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi “bahwa setiap warga negara memiliki hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di depan hukum”.

ABK Indonesia sering kali di perbudak atau di perdagangan di atas kapal-kapal asing tempat mereka bekerja. Karena mereka tidak memiliki dokumen resmi dari negara asalnya. Para ABK sering kali sangat sulit untuk melakukan perlindungan terhadap para ABK Indonesia karena meskipun Pemerintah Indonesia telah meratifikasi MLC (*Maritime Labour Convention*) 2006 akan tetapi konvensi tersebut belum efektif. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi konvensi MCL (*Maritime Labour Convention*) 2006 pada tahun 2016 lalu, namun sampai saat ini masih banyak kasus pelanggaran HAM yang menimpa

para ABK Indonesia yang bekerja di luar negeri khususnya yang bekerja diatas kapal-kapal asing. Contoh kasusnya ialah kasus pembajakan kapal di laut Sulawesi – laut sulu. Pada 16 Maret 2016, terjadi kasus pembajakan pada Kapal Brahma 12. Dikapal tersebut terdapat 10 ABK warga negara Indonesia yang disandera. Perbuatan tersebut dilakukan oleh kelompok separatis yang mendiami pulau – pulau kecil terbelakang di selatan Filipina. Kelompok ini dikenal sebagai Abu Sayyaf, yang belakangan melakukan aksi kejahatan laut tanpa memandang status kewarganegaraan korbannya. Pergerakan politik Abu Sayyaf kini mengalami pergeseran pada aksi-aksi penculikan untuk menuntut uang tebusan, dalam menyiapkan berdirinya sebuah Negara Islam di Asia Tenggara.⁴

Dalam hukum internasional dikenal beberapa sumber hukum internasional, salah satunya adalah perjanjian internasional. Perjanjian internasional adalah perjanjian yang diadakan antaranggota masyarakat bangsa-bangsa dan bertujuan untuk memindahkan akibat-akibat hukum tertentu.⁵ Perjanjian internasional memiliki beberapa istilah atau nama seperti *convention*, *final act*, *declaration*, *memorandum of understanding (MOU)*, *agreement*, *protocol*, dan lain-lain.⁶ Perlindungan hukum pada

⁴ Ismah Rustam (2017). Kebijakan keamanan maritime di perbatasan Indonesia: kasus kejahatan di Laut Sulawesi – Laut Sulu. Mataram. Hlm. 172

⁵ CST Kansil. (1986). Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia. Bogor. hlm. 44.

⁶ Sefriani. (2010). Hukum Internasional Suatu Pengantar, PT. RajaGrafindo persada, Makassar. Hlm. 28.

ABK ini menjadi tanggung jawab dari negara asal ABK dan negara tempat ABK bekerja, serta juga memberikan tanggung jawab dalam beberapa hal kepada negara pelabuhan. Tanggung jawab dari negara asal dan negara tempat ABK bekerja dituangkan dalam suatu perjanjian kerja yang dibuat sebelum ABK bekerja pada kapal asing tersebut, antara ABK dan pemilik kapal yang disebut perjanjian kerja awak kapal. Perjanjian ini dibuat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara asal ABK dan negara bendera kapal.

Banyaknya permasalahan yang menimpa ABK asal Indonesia juga di karenakan kurang maksimalnya penindakan terhadap berbagai pelanggaran yang sangat marak terjadi. Serta tidak adanya kepastian bagi ABK Indonesia yang bekerja di atas kapal-kapal berbendera asing di luar negeri untuk mendapatkan paket perlindungan sesuai standar Internasional dan pemenuhan syarat minimum saat bekerja. Maka perlu adanya perhatian khusus dari Pemerintah Indonesia untuk lebih memperhatikan perlindungan terhadap anak buah kapal Indonesia khususnya yang bekerja di luar negeri di atas kapal berbendera asing. Dari ringkasan aspek-aspek permasalahan di atas maka hal-hal inilah yang melatar belakangi penulis untuk menulis penulisan hukum ini.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah upaya pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan kepada anak buah kapal Indonesia di laut bebas ?

2. Apa sajakah kendala yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam pemberian perlindungan terhadap anak buah kapal Indonesia di laut bebas ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis perlindungan hukum terhadap anak buah kapal Indonesia di laut bebas.
2. Untuk mempelajari dan mengetahui upaya atau langkah yang dapat dilakukan oleh pemerintah Indonesia terkait untuk melakukan tindakan preventif akan permasalahan perlindungan anak buah kapal Indonesia di laut bebas.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian di harapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum khususnya *Maritime Labour Convention* (MLC) dalam melindungi anak buah kapal (ABK) Indonesia di laut bebas, sekaligus sebagai bahan kepustakaan bagi penelitian lebih lanjut yang berkaitan dengan judul permasalahan yang di bahas dalam skripsi ini.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian diharapkan akan memberikan masukan kepada masyarakat sebagai bahan bacaan, sehingga dapat dipergunakan sebagai bahan pertimbangan dalam penerapan hukum internasional sebagai landasan Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia Di Laut bebas Berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC)

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Hukum

1. Pengertian Perlindungan Hukum

Hukum merupakan sistem terpenting dalam tatanan sebuah masyarakat, karena tanpa kehadiran hukum bisa dipastikan akan terjadi kesenjangan di dalam masyarakat baik dalam segi sosial, ekonomi, bahkan dalam sudut pandang sebuah perpolitikan akan terjadi chaos apabila hukum tidak hadir didalamnya. Untuk menghindari kriminalisasi tersebut maka diperlukannya kehadiran hukum, sehingga kehadiran hukum dapat ditafsirkan sebagai aturan (norma) yang harus diturut dalam tingkah laku tindakan – tindakan dalam pergaulan hidup dengan ancaman mengganti kerugian jika melanggar aturan – aturan itu dan jikalau akan membahayakan diri sendiri atau harta, umpamanya orang yang kehilangan kemerdekaannya, maka pelaku akan didera dan sebagainya.⁷

Satjipto Rahardjo mengatakan bahwa hukum hadir dalam masyarakat adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan yang bisa bertubrukan satu sama dan pengkoordinasian kepentingan-kepentingan tersebut dilakukan dengan cara membatasi serta melindungi kepentingan-kepentingan

⁷ Amir Hamzah. (1988). "Pengantar Ilmu Hukum". FH-UB, Malang. Hlm. 30.

tersebut.⁸ Hukum berfungsi sebagai pelindungan kepentingan manusia, agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus dilaksanakan secara profesional. Artinya perlindungan adalah suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan dengan cara-cara tertentu menurut hukum atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perlindungan hukum merupakan hak setiap warga negara, dan di lain sisi bahwa perlindungan hukum merupakan kewajiban bagi negara itu sendiri, oleh karenanya negara wajib memberikan perlindungan hukum kepada warga negaranya. Pada prinsipnya perlindungan hukum terhadap masyarakat bertumpu dan bersumber pada konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat sebagai manusia.⁹

Menurut Setiono, Perlindungan Hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman, sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.¹⁰ Sedangkan menurut C.S.T Kansil adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari

⁸ Satjipto Rahardjo. (2000). Ilmu Hukum. Citra Aditya Bakti, Bandung. Hlm. 53.

⁹ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online. <https://kbbi.web.id/perlindungan> , diakses pada tanggal 16 September 2021

¹⁰ Setiono. (2004). *Rule Of Law* (Supermasi Hukum), Surakarta. Magister Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret. Hal. 3.

gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.¹¹ Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa Perlindungan Hukum adalah suatu tindakan untuk melindungi atau memberikan pertolongan kepada subjek hukum, dengan menggunakan perangkat – perangkat hukum.¹²

Selain itu juga hukum hadir sebagai perlindungan yang melindungi masyarakatnya serta memberikan hak–hak atas kehidupan bagi seseorang apabila terbukti dirugikan baik secara fisik ataupun berbentuk psikis seperti ancaman oleh orang lain, hal tersebut menjadi sebuah tugas serta kewajiban bagi aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman. Dari kalimatnya bisa diambil bahwasannya perlindungan hukum berasal dari kata perlindungan (lindung) yang memiliki makna penjagaan memberi pertolongan lindungan.¹³ namun dalam hal ini yang menjadi objek hanyalah perlindungan yang diberikan oleh hukum saja serta terkait pula dengan adanya hak dan kewajiban, sejatinya manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia serta lingkungannya. Sebagai subyek hukum manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum.

¹¹ C.S.T Kansil. (1989). Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia. Balai Pustaka, Jakarta. Hlm. 102.

¹² Philipus M. Hajong. (2011). Pengantar Hukum Administrasi Indonesia, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. Hlm. 10.

¹³ Suharso. (2014). Kamus Besar Bahasa Indonesia, Widya Karya, Semarang. Hlm. 29.

2. Jenis – Jenis Perlindungan Hukum

Menurut Muchsin, perlindungan hukum merupakan suatu hal yang melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1) Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.

2) Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

Menurut Philipus M. Hadjon, bahwa sarana perlindungan hukum ada dua macam, yaitu :

1) Sarana Perlindungan Hukum Preventif

Pada perlindungan hukum preventif ini, subyek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat

bentuk yang definitif. Tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa. Perlindungan hukum preventif sangat besar artinya bagi tindak pemerintahan yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum yang preventif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi. Di Indonesia belum ada pengaturan khusus mengenai perlindungan hukum preventif.

2) Sarana Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh Pengadilan Umum dan Pengadilan Administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut sejarah dari barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan kepada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban masyarakat dan pemerintah. Prinsip kedua yang mendasari perlindungan hukum terhadap tindak pemerintahan adalah prinsip negara hukum.¹⁴ Dikaitkan dengan pengakuan dan

¹⁴ Ishaq. (2009). Dasar-dasar Ilmu Hukum, Sinar Grafika, Jakarta. Hlm. 43.

perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikaitkan dengan tujuan dari negara hukum.

Keadilan dibentuk oleh pemikiran yang benar, dilakukan secara adil dan jujur serta bertanggung jawab atas tindakan yang dilakukan. Rasa keadilan dan hukum harus ditegakkan berdasarkan Hukum Positif untuk menegakkan keadilan dalam hukum sesuai dengan realitas masyarakat yang menghendaki tercapainya masyarakat yang aman dan damai. Keadilan harus dibangun sesuai dengan cita hukum (*Rechtidee*) dalam negara hukum (*Rechtsstaat*), bukan negara kekuasaan (*Machtsstaat*). Hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia, penegakkan hukum harus memperhatikan 4 unsur :

- a) Kepastian hukum (*Rechtssicherheit*)
- b) Kemanfaat hukum (*Zweckmassigkeit*)
- c) Keadilan hukum (*Gerechtigkeit*)
- d) Jaminan hukum (*Doelmatigkeit*).¹⁵

Penegakan hukum dan keadilan harus menggunakan jalur pemikiran yang tepat dengan alat bukti dan barang bukti untuk merealisasikan keadilan hukum dan isi hukum harus ditentukan oleh keyakinan etis, adil tidaknya suatu perkara.

¹⁵ Ibid. Hlm. 44.

Persoalan hukum menjadi nyata jika para perangkat hukum melaksanakan dengan baik serta memenuhi, menepati aturan yang telah dibakukan sehingga tidak terjadi penyelewengan aturan dan hukum yang telah dilakukan secara sistematis, artinya menggunakan kodifikasi dan unifikasi hukum demi terwujudnya kepastian hukum dan keadilan hukum.¹⁶

Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam arti tidak menimbulkan keragua-raguan (multi tafsir) dan logis dalam arti ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma.¹⁷ Konflik norma yang ditimbulkan dari ketidakpastian aturan dapat berbentuk kontestasi norma, reduksi norma, atau distorsi norma. Dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum merupakan segala bentuk upaya pengayoman terhadap harkat dan martabat manusia serta terhadap hak asasi manusia di bidang hukum. Prinsip perlindungan hukum bagi rakyat Indonesia bersumber pada Pancasila dan konsep Negara Hukum, kedua sumber tersebut mengutamakan pengakuan serta penghormatan terhadap harkat dan martabat manusia.

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki. (2008). Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta. Kencana, Hlm. 157.

¹⁷ Undang-Undang No.12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Pasal 7 Ayat 1.

B. Tinjauan Umum Tentang Anak Buah Kapal (ABK)

1. Pengertian Umum Tentang Anak Buah Kapal (ABK)

Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nahkoda. Awak kapal terdiri dari 2 golongan yaitu golongan perwira dan golongan anak buah kapal dan kedua– keduanya dicatat dalam siji awak kapal.¹⁸ Menurut ketentuan Pasal 1 huruf e Konvensi ILO (*International Labour Organization*) Nomor 188 Tahun 2007 Tentang Pekerjaan Dalam Penangkapan Ikan pengertian anak buah kapal atau awak kapal, yaitu: “Awak kapal berarti setiap orang yang dipekerjakan atau bekerja dalam kapasitas apapun atau melaksanakan pekerjaan di kapal penangkap ikan, termasuk mereka yang bekerja di kapal dan dibayar berdasarkan pembagian hasil tangkapan tapi tidak termasuk mualim, personil laut, orang-orang lain dengan layanan tetap Pemerintah, mereka yang berbasis di daratan yang melaksanakan tugas di kapal penangkap ikan dan pengamat awak kapal”.¹⁹ ABK (Anak Buah Kapal) atau Awak Kapal ini terdiri dari beberapa bagian. Masing - masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri, ABK ini bertanggung jawab terhadap Perwira Kapal tergantung Department masing-masing.

Pimpinan tertinggi ABK atau Awak Kapal ini adalah Mualim 1 (*Chief Officer*) pada *Deck Department*, sedangkan Mualim 1 itu

¹⁸ Reynold E.P. Hutagalung. (2019). Perbudakan Modern Anak Buah Kapal Ikan (ABKI) Asal Indonesia. Depok. LKPS. Hlm. 21.

¹⁹ Pasal 1 huruf e Konvensi ILO No.188 tahun 2007.

sendiri bertanggung jawab kepada Nakhoda. Di dalam pelayaran tanggung jawab utama secara keseluruhan baik *Deck Department* maupun *Engine Department* terletak di tangan Nakhoda yang disebut Kapten atau Master selaku pimpinan tertinggi Pelayaran.²⁰ Pengertian itu tidak berbeda jauh dengan pengertian anak buah kapal menurut hukum nasional dalam Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu: “Anak buah kapal atau sering juga di sebut awak kapal merupakan orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”.²¹

2. Identitas Pelaut

Dokumen identitas pelaut merupakan dokumen bagi pelaut yang terdiri atas buku pelaut dan kartu identitas pelaut. Dokumen ini merupakan salah satu bentuk dari perlindungan negara terhadap awak kapal. Identitas Pelaut diatur dalam Konvensi *International Labour “Seafares Identification Document (SID)”* telah diratifikasi dengan Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan *International Labour Organization Convention Number 185 Concerning Refreshing the Seafares Identity Document*

²⁰ Yaharmas. (2017). Apa Itu ABK. <https://japragroup.wordpress.com/2017/09/11/apa-itu-abk-anak-buah-kapal/> di akses pada tanggal 17 September 2021.

²¹ Pasal 1 angka 40 Undang-undang no 17 tahun 2008.

Convention 1958, Konvensi ILO Nomor 185 Tahun 2003 tentang Perubahan Dokumen Identitas Pelaut.

Buku Pelaut adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh negara yang berisi identitas fisik pelaut yang tidak berdasarkan standar biometrik sidik jari. Seseorang yang ingin mendapatkan buku pelaut harus mengisi formulir serta diwajibkan melampirkan dokumen – dokumen berikut :

- a. Telah memiliki sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat keterampilan pelaut serta taruna yang melaksanakan praktik berlayar dikapal.
- b. Surat keterangan masa berlayar yang diketahui syahbandar atau pejabat kedutaan besar.
- c. Surat sehat jantung dan paru.
- d. Fotokopi identitas dari pelaut berupa akte kelahiran atau kartu tanda penduduk.²²

Kartu Identitas Pelaut adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh pemerintah berbentuk kartu dengan bahan dan spesifikasi umum sesuai dengan ANNEX 1 dari konvensi *International Labour “Seafares Identification Document (SID)”*.²³

²² Herman Budi Sasono. (2003). Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor, Yogyakarta. CV.Andi Offset. Hlm.34.

²³ Ibid.

3. Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut KBBI, perlindungan adalah suatu hal / perbuatan melindungi. Definisi hukum menurut *utrecht* adalah suatu kumpulan peraturan yang memuat perintah dan larangan yang mengatur tatanan kehidupan di masyarakat dan harus dipatuhi setiap individu karena apabila dilanggar dapat mendatangkan tindakan pemerintah. Namun Immanuel Kant mengutarakan bahwa “definisi hukum adalah suatu hal yang sulit dicari karena luasnya ruang lingkup dan berbagai macam bidang yang dijadikan sumber ditemukannya hukum”.

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah adanya upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu Hak Asasi Manusia kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut.²⁴ Secara normatif kebijakan perlindungan hukum pemerintah yang berkenaan dengan perlindungan Tenaga Kerja Indonesia diatur dalam Undang–Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri. Selain itu Perlindungan hukum, terkait pula dengan adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya

²⁴ Ikhsa Wicaksono. (2010). Perspektif Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK), <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://eprints.umm.ac.id/44759/3/BAB%2520II.pdf&ved=2ahUKEwiF09XHvtDtAHXSZSsKHYYLLATIQFIACegQIBRAF&Usg=AOvVaw3E6x7W6rhqTOgxHLw6vodu>, Malang, diakses pada tanggal 17 September.

dengan sesama manusia serta lingkungannya. Sebagai subyek hukum manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum.²⁵

Secara umum anak buah kapal mempunyai hak dan kewajiban yaitu :

a. Hak-hak anak buah kapal

- 1) Hak atas upah
- 2) Jam kerja dan jam istirahat
- 3) Hak atas permakanaan dan penginapan dikapal
- 4) Hak atas cuti, Hak atas perawatan kalau sakit dikapal
- 5) Hak atas angkutan bebas ketempat tujuan dan tempat asal
- 6) Kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mendapatkan kecelakaan
- 7) Kesempatan mengembangkan karier

b. Kesempatan anak buah kapal

- 1) Menaati perintah Perusahaan
- 2) Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
- 3) Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang ditetapkan
- 4) Menaati atasan terutama menaati perintah nahkoda
- 5) Menyediakan diri untuk nahkoda selama 3 hari setelah habis kontraknya, untuk kepentingan membuat kisah kapal

²⁵ CST Kansil. (1986). Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia. Hlm. 102.

6) Hak perusahaan adalah mempekerjakan pelaut sesuai perjanjian.²⁶

Demi menjamin hak dan kewajiban anak buah kapal diatas, perlu ada suatu aturan hukum sebagaimana dalam hukum internasional dikenal beberapa sumber hukum internasional, salah satunya adalah perjanjian internasional. Dalam perjanjian internasional dikenal istilah konvensi, terdapat 2 yaitu Konvensi *International Labour Organization* No. 188 Tentang *Work In Fishing* 2007 dan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 yang mengatur tentang perlindungan terhadap anak buah kapal :

a. Konvensi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah perjanjian antarnegara, para penguasa Pemerintahan, dan sebagainya;²⁷ Konvensi sebenarnya berasal dari kata *convention*, yang berarti suatu aturan yang didasarkan pada kebiasaan. Meski tak diatur dalam suatu konstitusional, aturan dalam konvensi ini timbul dan dipelihara dengan baik dalam praktik ketatanegaraan suatu negara. Dengan kata lain, konvensi merupakan aturan yang diterima oleh suatu negara dan dilakukan secara berulang-ulang walaupun sifatnya tak tertulis.²⁸

²⁶ Rosihan Polhaupessy. (2017). Diktat Hukum Maritim & Peraturan Perikanan. Ambon. Hlm. 18.

²⁷ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). <https://kbbi.web.id/konvensi> diakses pada 18 September 2021.

²⁸ Bagir Manan. (2006). Konvensi Ketatanegaraan. Penerbit FH UII Press. Cetakan pertama, Yogyakarta. Hlm. 69.

Konvensi dibedakan menjadi dua jenis, yaitu konvensi nasional dan konvensi internasional :

1) Konvensi nasional

Konvensi nasional merupakan jenis konvensi yang terjadi di suatu negara dengan hanya melibatkan warga negara dan Pemerintah dari negara tersebut.

2) Konvensi Internasional

Berbeda dengan konvensi nasional, konvensi internasional melibatkan warga negara dan Pemerintah dari seluruh negara yang terlibat dalam penandatanganan konvensi tersebut. Negara yang menandatangani konvensi internasional juga bisa bertambah seiring dengan berjalannya waktu.

Perjanjian yang diadakan oleh dua Negara atau lebih disebut perjanjian antar negara atau perjanjian internasional atau traktat. Traktat juga mengikat warga Negara dari Negara-negara yang bersangkutan. Jika traktat diadakan oleh 2 negara maka, traktat itu disebut traktat bilateral. Jika, traktat diadakan lebih dari dua Negara, maka traktat itu disebut traktat multilateral.²⁹

Menurut ketentuan Pasal 8 ayat 1 Statuta Mahkamah Internasional, “perjanjian internasional, yang baik bersifat

²⁹ Op. Cit .Hlm 44.

umum maupun khusus, mengandung ketentuan-ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh Negara-negara yang bersangkutan”.

Menurut Oppenheim Lauterpacht, “Perjanjian internasional adalah suatu persetujuan antarnegara yang menimbulkan hak dan kewajiban diantara pihak”.³⁰ Menurut Moechtar Kusuma Atmaja, mantan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia, mendefinisi perjanjian internasional adalah perjanjian yang diadakan antaranggota masyarakat bangsa bangsa dan bertujuan untuk memindahkan akibat-akibat hukum tertentu”.³¹

Perjanjian internasional memiliki beberapa istilah atau nama seperti *convention*, *final act*, *declaration*, *memorandum of understanding* (MOU), *agreement*, *protocol*, dan lain-lain.³² Konvensi lazim digunakan bagi persetujuan formal yang bersifat multilateral. Suatu konvensi tidak berurusan dengan kebijaksanaan tingkat tinggi (*high policy*). Pokok pokok persoalan yang diatur tidak menghendaki pemecahan yang menyeluruh suatu bidang.sama halnya dengan traktat,

³⁰ Arthur Fathonio. (2013). Pengertian Perjanjian Internasional Menurut Para Ahli. <https://www.zonasiswa.com/2014/11/pengertian-perjanjian-internasional.html>, diakses pada 20 September 2021.

³¹ C.T.S Kansil Loc.Cit

³² Sefriani. (2010). Hukum internasional suatu pengantar. PT. RajaGrafindo persada, Makassar. hlm.28.

konvensi pun harus dilegalisir oleh wakil-wakil berkuasa penuh (*plenipotentiaries*).³³

International Labour Organization merupakan perjanjian-perjanjian internasional, tunduk pada ratifikasi negara-negara anggota. Rekomendasi tidak bersifat mengikat seringkali membahas masalah yang sama dengan Konvensi yang memberikan pola pedoman bagi kebijakan dan tindakan nasional. Konvensi ILO ialah perjanjian-perjanjian internasional, tunduk pada ratifikasi negara-negara anggota.

Indonesia merupakan negara pertama di Asia dan Negara ke-lima di dunia yang telah meratifikasi seluruh konvensi pokok ILO. Sejak menjadi anggota tahun 1950, Indonesia telah meratifikasi 17 konvensi.³⁴ Konvensi *International Labour Organization* No. 188 Tentang *Work in Fishing* ketentuan Pasal 8 ayat (1 dan 2) mengatur tentang :

1. Pemilik kapal penangkap ikan bertanggungjawab penuh untuk memastikan bahwa nakhoda diberikan sumber daya dan fasilitas yang diperlukan untuk memenuhi kewajiban Konvensi ini.

³³ C.S.T Kansil. (2003). Modul hukum internasional, Penerbit djembatan, Malang. Hlm. 47.

³⁴International Labour Organization (ILO) in Indonesia and Timor-Leste, (1919) <https://www.ilo.org/public/Indonesia/region/asro/jakarta/download/faktailojkt.pdf> diakses pada tanggal 21 September 2021.

2. Nakhoda bertanggungjawab atas keselamatan awak kapal yang ada di kapal serta pengoperasian kapal secara aman, termasuk namun tidak terbatas pada bidang-bidang berikut ini :

- a. menyediakan pengawasan untuk memastikan bahwa, sejauh mungkin, awak kapal melaksanakan tugas mereka dalam kondisi keselamatan dan kesehatan yang terbaik;
- b. mengelola awak kapal dengan cara yang menghormati keselamatan dan kesehatan, termasuk mencegah rasa letih;
- c. memfasilitasi pelatihan pengetahuan tentang kesehatan dan keselamatan kerja di kapal; dan
- d. memastikan kepatuhan terhadap keselamatan navigasi, penjagaan dan standar pelayaran yang baik.

Ketentuan Pasal 8 tersebut di atas menjelaskan bahwa pemilik kapal atau nakhoda mempunyai tanggung jawab untuk menjamin kesehatan dari para awak kapal. Selanjutnya Ketentuan Pasal 23 dan ketentuan Pasal 24 Konvensi ILO No. 188 *work in fishing* 2007. Ketentuan Pasal 23 konvensi ILO No.188 menetapkan bahwa : “Setiap Negara Anggota, setelah berkonsultasi, perlu menerapkan undang - undang,

peraturan atau tindakan - tindakan lain selama awak kapal yang diberi upah dipastikan memperoleh upah bulanan atau upah tetap lainnya.”

Selanjutnya ketentuan Pasal 24 Konvensi ILO No.188 menetapkan bahwa “Setiap Negara Anggota perlu mewajibkan bahwa semua awak kapal yang bekerja di kapal penangkap ikan diberi sarana untuk mengirim semua atau sebagian upah yang mereka terima, termasuk uang muka, kepada keluarga mereka tanpa dipungut biaya.”

Ketentuan di dalam Pasal 23 dan 24 Konvensi ILO No. 188 mengatur tentang pengupahan, dimana didalam Pasal tersebut di jelaskan bahwa setiap awak kapal berhak menerima upah hasil kerjanya. Selanjutnya ketentuan Pasal 31 Konvensi ILO No. 188 tahun 2007 menetapkan bahwa: “Setiap Negara Anggota perlu menerapkan undang - undang, peraturan atau tindakan-tindakan lain tentang :³⁵

- a) pencegahan kecelakaan kerja, penyakit terkait pekerjaan dan resiko - resiko terkait kerja di kapal penangkap ikan, termasuk evaluasi dan pengelolaan resiko, pelatihan dan instruksi di kapal untuk para awak kapal;
- b) pelatihan untuk awak kapal dalam menangani jenis *gear* penangkapan ikan yang akan mereka gunakan serta

³⁵ Pasal 31 Konvensi ILO No. 188 Tahun 2007.

pengetahuan tentang kegiatan penangkapan ikan dimana mereka akan terlibat di dalamnya;

- c) kewajiban-kewajiban pemilik kapal penangkap ikan, awak kapal dan pihak-pihak terkait lainnya, untuk memastikan keselamatan dan kesehatan para awak kapal yang berusia di bawah 18 tahun;
- d) pelaporan dan penyelidikan kecelakaan di kapal penangkap ikan yang mengibarkan benderanya; dan
- e) pengaturan komisi bersama tentang kesehatan dan keselamatan kerja atau, setelah berkonsultasi, badan-badan terkait lainnya.” Mengatur tentang ketentuan kesehatan, keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan.

Selanjutnya ketentuan Pasal 38 menetapkan bahwa :

- 1) Setiap Negara Anggota perlu berupaya menyediakan perlindungan kepada awak kapal, sesuai undang-undang, peraturan atau praktek nasional, terhadap penyakit, cedera atau kematian yang terkait pekerjaan.
- 2) Apabila cedera diakibatkan oleh kecelakaan kerja atau penyakit, maka awak kapal tersebut berhak atas:
 - a) perawatan kesehatan yang sesuai; dan
 - b) kompensasi yang layak sesuai undang-undang dan peraturan nasional.

3) Dengan mempertimbangkan sifat dalam sektor penangkapan ikan, perlindungan yang disebutkan dalam ayat 1 Pasal ini dapat dipastikan melalui:

- a) sistem tentang kewajiban pemilik kapal penangkap ikan; atau
- b) asuransi wajib, kompensasi pekerja atau skema-skema lain.³⁶

Mengatur tentang Perlindungan terhadap penyakit, cedera atau kematian terkait pekerjaan Ketentuan Pasal-Pasal dalam konvensi ILO No. 188 Tentang *Work in Fishing* mengatur tentang bagaimana setiap anak buah kapal atau awak kapal yang bekerja luar negeri itu memiliki perlindungan, baik dalam hal keselamatan kerja, pencegahan kecelakaan, jaminan sosial, pengupahan dan kelayakan kerja dan tempat tinggal. Namun sangat disayangkan Pemerintah Indonesia sampai saat ini masih belum juga meratifikasi konvensi ILO (*International Labour Organization*) *work in fishing* 2007. Sebenarnya konvensi ILO No. 188 tahun 2007 ini sangat berguna bagi para awak kapal Indonesia yang bekerja diluar negeri baik di atas kapal berbendera Indonesia maupun kapal berbendera asing.

³⁶ Pasal 38 Konvensi ILO No.188 Tahun 2007.

b. Konvensi ketenagakerjaan maritim (*Maritime Labour Convention*) 2006 merupakan perjanjian internasional yang dibentuk pada Februari 2006 di Jenawa, Swiss. Konvensi dibuat oleh organisasi perburuhan internasional (ILO) atas dasar pelaut merupakan suatu pekerjaan yang memiliki karakter dan sifat pekerjaan yang berbeda dengan sektor lain.³⁷ Konvensi tersebut merupakan awal dibukanya lembaran baru akan hak-hak pekerja yang bekerja pada sektor kelautan dan persaingan yang adil bagi para pemilik kapal dalam industri perkapalan global.

MLC yang merupakan pilar keempat resmi pada hukum internasional, setelah konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut, ada juga konvensi internasional tentang standar pelatihan, sertifikasi dan pengawasan untuk pelaut, dan konvensi internasional untuk pencegahan pencemaran laut, federasi buruh Transpot internasional telah menyetujui berlakunya konvensi buruh maritim 2006, FTI mengakui MLC sebagai pelopor undang-undang yang melindungi hak bagi mereka yang bekerja di laut dan berkomitmen untuk memantau dan membantu pelaksanaan dan mengajak lebih banyak negara untuk meratifikasinya. IMO tidak memiliki kapasitas-kapasitas untuk membuat instrumen hukum yang komperhensif tentang perlindungan terhadap para

³⁷ Capt. Hadi Supriyono. (2013). Sekilas maritime labour convention, <https://www.hadisupriyonommm.com/2013/05/sekilas-maritime-labour-convention-.html?m=1> diakses pada 21 september 2021.

pelaut, sehingga ILO membuat MLC 2006 ini sebagai instrumen hukum internasional.³⁸

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization* (ILO) pada tahun 2006 di Jenewa, Swiss. MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut dikarenakan sifat dan karakter pekerjaan sebagai pelaut berbeda. Ini dilakukan karena pelaut bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional.³⁹

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim (MLC) 2006 merupakan Suatu Standar Ketenagakerjaan Internasional yang telah diadopsi pada Tahun 2006. Menurut berita yang ada negara yang telah meratifikasi Konvensi Ketenagakerjaan Maritim telah mencapai 79 Negara anggota ILO.⁴⁰

MLC berusaha merangkum seluruh konvensi buruh maritim global yang ada. Konvensi ini berkaitan dengan seluruh jenis

³⁸ Ifma. (2006). Kepentingan Pemerintah tidak meratifikasi MLC. <http://ifma.or.id/kepentingan-Pemerintah-tidak-meratifikasi-mlc-2006/>. Diakses pada tanggal 22 september 2021.

³⁹ Multiple. (2013). Pengantar Maritim Labour Convention <http://konsultaniso.web.id/maritim-labour-convention-mlc-2006/pengantarmaritimlabourconvention-mlc-2006/> diakses pada tanggal 22 september.

⁴⁰ Indah Mutiara Kami. (2016). UU Konvensi Ketenagakerjaan Maritim. <https://news.detik.com/berita/d-3294053/uu-konvensi-ketenagakerjaan-maritim-disahkan-hakawakkapal-dijamin> diakses pada tanggal 23 september 2021.

kapal yang dioperasikan secara komersial. Kapal-kapal akan diminta harus sesuai dengan konvensi, termasuk bidang-bidang seperti perjanjian kerja pelaut, usia minimum, jam kerja atau istirahat, pembayaran upah, layanan perawatan medis, penggunaan perekrutan swasta berlisensi dan layanan penempatan, akomodasi, makanan dan perlindungan katering, kesehatan dan keselamatan dan pencegahan kecelakaan.⁴¹

Standar pelayaran internasional terdiri atas 4. Pertama meliputi pengaturan perlindungan lingkungan maritime diatur dalam *Marine Pollution/MARPOL, 1973 / 78*. Kedua, keselamatan jiwa di laut diatur dalam *Safety of Life at Sea / SOLAS, 1974*. Ketiga, standar pendidikan dan pelatihan serta dinas jaga diatur dalam *Standard of Training, Certification and Watchkeeping / STCW, 1978*. Dan yang terakhir adalah konvensi ketenagakerjaan di bidang maritim yang diatur dalam *Maritime Labour Convention, 2006 / MLC 2006*.⁴² Setelah diuraikan mengenai *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* di atas, maka dapat diketahui bahwa tidak hanya konvensi ILO No.188 saja yang mengatur tentang perlindungan awak kapal atau ABK, MLC

⁴¹ Media neliti. Kepentingan Indonesia tidak meratifikasi MLC. <https://media.neliti.com/media/publications/31795-ID-kepentingan-Indonesia-tidakmeratifikasimaritime-labour-convention-mlc-tahun-20.pdf> diakses pada tanggal 23 september 2021

⁴² Amanda Kusumawardhani. (2017). Menaker serahkan Instrumen Ratifikasi konvensi pekerja maritim ke dirjen ilo. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20170612/12/661861/menaker-serahkan-instrumen-ratifikasi-konvensi-pekerja-maritim-ke-dirjen-ilo>. Diakses pada tanggal 24 september 2021

juga mengatur tentang perlindungan anak buah kapal Indonesia di luar negeri di atas kapal-kapal asing. Dalam konvensi ketenagakerjaan maritim (MLC) 2006 memuat hal yang lebih spesifik lagi mengenai apa itu awak kapal atau ABK dan hak-hak apa saja yang mereka punya serta perlindungan terhadap hak - hak para ABK itu.

Ketentuan Pasal 4 konvensi ketenagakerjaan maritim (MLC) 2006 menjelaskan mengenai hak-hak awak kapal dalam bekerja di atas kapal, mempunyai hak untuk kehidupan yang layak, mempunyai hak untuk perlindungan kesehatan, mempunyai hak untuk syarat kerja yang adil dan terlindungi sesuai dengan standar kesehatan yang layak serta konvensi ini memerintahkan agar setiap negara yang telah meratifikasi undang-undang ini memastikan bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal telah diterapkan.

Ketentuan Pasal 4 *Maritime Labour Convention* berbunyi :

1. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan.
2. Setiap awak kapal mempunyai hak syarat-syarat kerja yang adil.
3. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak diatas kapal.

4. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medis tingkat kesejahteraan dan bentuk–bentuk perlindungan sosial lainnya”.
5. Setiap Negara Anggota harus memastikan, dalam batas–batas wilayah hukumnya, bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal yang diatur dalam Pasal ini telah diterapkan sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi ini. Kecuali, dinyatakan lain dalam Konvensi, penerapan tersebut dapat dicapai melalui hukum atau peraturan nasional, melalui kebijakan lain atau sesuai praktik yang berlaku”.⁴³

Selanjutnya dalam Standar *A2.2 Maritime Labour Convention* (MLC) 2006, mengatur tentang upah baik tentang cara pembayaran upah ataupun cara pengiriman upah :

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan pembayaran–pembayaran yang terkait dengan pekerjaan awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera Negara Anggota dilakukan tidak lebih lama dari pada jangka waktu satu bulan dan sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang berlaku.
2. Awak kapal wajib diberikan rekening pembayaran bulanan dan sejumlah uang yang dibayarkan, termasuk upah, pembayaran tambahan dan nilai tukar yang digunakan di mana pembayaran tersebut telah dilakukan dalam suatu mata

⁴³ Pasal 4 Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006.

uang atau dari suatu nilai tukar yang berbeda dari nilai tukar yang disepakati.

3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal mengambil kebijakan, sebagaimana tercantum pada ayat 4 dari Standar ini, untuk menyediakan awak kapal sarana mengirimkan seluruh atau sebagian daripada pendapatan mereka kepada keluarga atau yang menjadi tanggungannya atau para penerima sah.
4. Kebijakan yang memastikan bahwa para awak kapal dapat mengirimkan pendapatan mereka kepada keluarga mereka meliputi:
 - (a) suatu sistem untuk memungkinkan awak kapal, pada saat memulai pekerjaan atau selama bekerja, menginginkan, sebagian dari upah mereka untuk dikirimkan dengan jangka waktu yang teratur kepada keluarga mereka melalui pengiriman antar bank atau dengan cara yang sejenis; dan
 - (b) suatu persyaratan bahwa pembagian wajib dikirimkan tepat waktu dan secara langsung kepada seseorang atau orang-orang yang ditunjuk oleh awak kapal.
5. Setiap biaya atas jasa sebagaimana dirujuk pada ayat 3 dan 4 dalam Standar ini wajib dihitung dalam jumlah yang wajar, dan sesuai dengan nilai tukar mata uang, kecuali ditetapkan

lain, wajib, sesuai hukum atau peraturan nasional, menggunakan nilai tukar pasar yang berlaku atau nilai tukar resmi dan tidak merugikan awak kapal.

6. Setiap Negara Anggota yang menerapkan hukum atau peraturan nasional yang mengatur upah awak kapal wajib memberikan pertimbangan terhadap pedoman sebagaimana tercantum dalam Bagian B dari Kaidah ini”.⁴⁴

Pasal-Pasal diatas menjabarkan mengenai hak-hak yang dimiliki oleh seorang awak kapal atau ABK *Maritime Labour Convention 2006* memiliki kelebihan dibanding dengan ILO No. 188 2007, yaitu konvensi ini telah di ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia pada Tahun 2016 sedangkan ILO No. 188 belum diratifikasi. Pemerintah Indonesia meratifikasi konvensi MLC ini agar berkurangnya kasus kasus pelanggaran HAM (hak asasi manusia) yang terjadi kepada para ABK Indonesia yang bekerja di atas kapal perikanan asing. Dengan meratifikasi konvensi internasional *Maritime Labour Convention* (MLC) Tahun 2006, pelanggaran-pelanggaran hak asasi manusia dan pelanggaran hak terhadap para ABK Indonesia yang bekerja di luar negeri berkurang.karena *Maritime Labour Convention* berisi tentang hak-hak dari para awak kapal yang bekerja di atas kapal asing,

⁴⁴ Standard A2.2-Upah Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006.

dan hal ini dapat melindungi para ABK Indonesia ini yang bekerja di atas kapal perikanan berbendera asing di laut internasional.

4. Laut Bebas

Banyaknya wilayah laut yang menjadi batas negara dengan negara yang lain maka pengaturan mengenai lebar wilayah laut merupakan hal yang penting dan usaha untuk menentukan lebar wilayah laut suatu negara telah dimulai sejak abad ke-19. Ini menunjukkan bahwa dinamika keinginan negara-negara atas kedaulatan di wilayah laut sudah berlangsung sejak lama dan hal itulah yang mengikuti perkembangan Konvensi Hukum Laut (*United Nations Convention On The Law Of The Sea*) dari UNCLOS I tahun 1958, UNCLOS II tahun 1960 sampai UNCLOS III 1982.⁴⁵

Berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum laut tahun 1982 (UNCLOS) terdapat delapan pengaturan hukum laut, yaitu tentang :

1. Perairan pedalaman (*Internal waters*);
2. Perairan kepulauan (*Archiplegic waters*);
3. Laut territorial (*Teritorial waters*);
4. Zona tambahan (*contingous waters*);
5. Zona ekonomi eksklusif (*exclusive economic zone*);
6. Landas kontinen (*continental shelf*);
7. Laut bebas/lepas (*high seas*); dan

⁴⁵ Marhaeni Ria Siombo. (2010). Hukum Perikanan Nasional dan Internasional. Gramedia Pustaka utama. Jakarta. Hlm 93

8. Kawasan dasar laut internasional (*internasional sea-bed area*).

Salah satu yang dibahas dalam Konvensi Hukum Laut 1982 adalah Laut bebas. Laut bebas adalah bagian laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, laut teritorial atau perairan pedalaman negara-negara kepulauan.⁴⁶ Sangat jelas bahwa laut bebas merupakan wilayah laut yang tidak merupakan wilayah teritorial dari suatu negara. Laut yang tidak merupakan wilayah teritorial dari negara manapun maka laut bebas merupakan laut yang dimana wilayah perairan yang tidak dimiliki oleh siapa pun yang artinya laut bebas dapat digunakan oleh setiap negara baik negara berpantai maupun negara tidak berpantai. Tetapi pemanfaatan laut bebas hanya untuk kepentingan damai dan tidak ada suatu negara yang boleh mengklaim bagian laut bebas menjadi miliknya ada berada dibawah kedaulatannya. Hukum di laut bebas diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 part VII pasal 86 sampai 120.

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 part VII pasal 87, kebebasan dilaut bebas meliputi :

1. Kebebasan berlayar;
2. Kebebasan penerbangan;
3. Kebebasan untuk memasang kabel dan pipa bawah laut;
4. Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lainnya yang diperbolehkan berdasarkan hukum internasional;

⁴⁶ T. May Rudy. (2002). Hukum Internasional 2. Refika Aditama. Bandung. Hlm. 19

5. Kebebasan menangkap ikan;
6. Kebebasan riset ilmiah.

Indonesia sendiri telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 dengan Undang-undang No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Hukum Laut 1982 juga terdapat beberapa undang-undang yang mengatur secara khusus mengenai bagian-bagian dari laut dan pemanfaatan laut seperti Undang-undang No. 31 tahun 2004 tentang Perikanan, Peraturan Pemerintah No. 60 tahun 2007 tentang Konservasi Sumber daya Ikan, Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1974 tentang Pengawasan Pelaksanaan Eksplorasi dan Eksploitasi Minyak dan Gas Bumi di daerah lepas pantai, juga undang-undang lain yang berkaitan.

Dengan adanya kebebasan yang diberikan oleh Konvensi Hukum Laut 1982 kepada setiap negara baik negara berpantai maupun negara yang tidak berpantai maka dengan sendirinya negara telah memiliki hak dan kewajiban untuk dapat memanfaatkan laut bebas semaksimal mungkin dengan tujuan damai. Kebebasan di laut bebas dapat dilaksanakan dengan mematuhi syarat-syarat yang diberikan oleh Konvensi Hukum Laut 1982 dan syarat yang diberikan oleh Hukum Internasional. Dengan adanya kebebasan yang diberikan ini maka negara mendapatkan keuntungan untuk dapat memanfaatkan wilayah laut lepas ini demi kepentingan negaranya tanpa merugikan negara lain atau pihak lain. Tetapi

selain memiliki hak untuk memanfaatkan wilayah laut bebas ini negara pun terikat dengan kewajibannya untuk tidak melakukan tindakan yang dapat merugikan pihak lain atau tindakan yang dapat merusak wilayah laut lepas itu sendiri.

Setiap negara memang diberikan kebebasan untuk memanfaatkan laut bebas tetapi kebebasan yang diberikan bukanlah kebebasan tanpa batas dan tanpa aturan. Kebebasan untuk memanfaatkan laut bebas diatur dalam Konvensi Hukum Laut 1982 dan memiliki syarat dan ketentuan yang harus dilakukan, sehingga terhadap kebebasan di laut bebas tersebut terdapat beberapa pengecualian yang sama sekali tidak boleh dilakukan di laut bebas. Pengecualian kebebasan di laut bebas tersebut antara lain adalah Perompakan laut (*piracy*), pengejaran seketika (*hot pursuit*), pengejaran ikan dan pencemaran di laut lepas.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan untuk melakukan penelitian ini ialah metode penelitian hukum normatif (*legal study research*). Penelitian hukum normatif ialah tipe penelitian yang bertujuan untuk mempelajari penerapan norma atau kaidah hukum sebagai apa yang tertulis di dalam perundang-undangan khususnya dalam hal ini bagaimana pengaturan terhadap perlindungan ABK di laut bebas menggunakan bahan – bahan kepustakaan sebagai sumber data penelitian (*Library Research*) maka dapat diketahui dampak pernomaan dalam melindungi ABK terhadap kasus pelanggaran dari negara asing.

B. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

1. Bahan Hukum Primer adalah bahan hukum yang bersumber dari *UNCLOS* 1982, Konvensi internasional yang berkaitan tentang pekerja maritim dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian Ini.
2. Bahan Hukum Sekunder, Adalah bahan hukum yang bersumber dari buku-buku hukum, jurnal hukum, dan literatur lain.
3. Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang bersumber dari kamus hukum.

C. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan studi pustaka yang meliputi sumber primer, yaitu perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan; sumber sekunder, yaitu buku-buku literatur ilmu hukum serta tulisan-tulisan hukum lainnya yang relevan dengan permasalahan. Studi pustaka dilakukan melalui tahap-tahap identifikasi pustaka sumber bahan hukum, identifikasi bahan hukum yang diperlukan, dan inventarisasi bahan hukum (data) yang diperlukan tersebut.

D. Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum yang diperoleh dalam penelitian ini selanjutnya dianalisis secara kualitatif dilakukan terhadap semua bahan hukum, yakni bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, demikian juga bahan hukum pustaka, jurnal, karya ilmiah hukum, dan peraturan perundang-undangan. Sifat penelitian yang digunakan penulis dalam penyusunan skripsi ini adalah Deskriptif karena dalam penelitian ini digunakan dalam mencari, menggambarkan, menelaah, menjelaskan secara tepat serta menganalisis peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini serta mencari dalam unsur-unsur, ciri-ciri, sifat-sifat suatu fenomena. Dimulai dengan mengumpulkan bahan hukum, menganalisis, dan menginterpretasikan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Upaya Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan hukum terhadap Anak Buah Kapal Indonesia

1. Data Hasil Penelitian

Tabel 1
Jumlah Pengaduan ABK di Kapal Asing berdasarkan Negara
Periode 2018-13 Mei 2020

No	Negara	Jumlah kasus
1	Taiwan	128
2	Korea Selatan	43
3	Peru	34
4	China	23
5	Afrika Selatan	16
6	Vietnam	15
7	Namibia	14
8	Pulau Fiji	13
9	Dan Lain-lain	106

Sumber Data: Webinar Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Asing, 14 Mei 2020⁴⁷

Berdasarkan data yang ditunjukkan pada table 1 dapat diketahui bahwa Jumlah Pengaduan ABK di Kapal Asing Berdasarkan Negara

⁴⁷ Benny Rhamdani. (2020). Peran Pemerintah Dalam Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia di Kapal Ikan Asing. Jakarta. hlm. 4

dengan Periode 2018-13 Mei 2020. Pengaduan ini terdiri dari ABK prosedural dan non prosedural. Jika dilihat pengaduan ABK dalam bekerja di Kapal Asing paling banyak pada negara Taiwan. Pada posisi ketiga ditempati oleh Negara Peru dengan jumlah pengaduan ABK sebanyak 34 kasus ABK Pada Periode 2018-13 Mei 2020. Pada posisi keempat ditempati oleh Negara China dengan jumlah pengaduan ABK sebanyak 23 Kasus ABK Pada Periode 2018-13 Mei 2020. Pada posisi kelima ditempati oleh negara South Africa dengan jumlah kasus pengaduan sebanyak 16 Kasus Pengaduan ABK. Pada posisi keenam ditempati oleh negara Vietnam dengan jumlah pengaduan kasus ABK sebanyak 15 kasus pengaduan ABK. Pada posisi ketujuh ditempati oleh negara Namibia dengan jumlah pengaduan Kasus ABK sebanyak 14 kasus. Pada posisi kedelapan ditempati oleh negara Pulau Fiji dengan jumlah pengaduan kasus ABK sebanyak 13 kasus pengaduan. Diluar seluruh negara-negara yang telah disebutkan tadi ada terdapat pengaduan yang dilakukan ABK diluar 10 Negara yang telah disebutkan tadi sebanyak 106 kasus ABK di luar negeri dengan Periode 2018-13 Mei 2020.

Tabel 2
Jumlah Pengaduan ABK Berdasarkan Jenis Masalah Periode
2018-13 Mei 2020

No	Jenis Masalah	Jumlah
1	Gaji tidak dibayar	183
2	Meninggal dunia	46
3	Kecelakaan	46
4	TKI ingin Dipulangkan	23
5	Penahanan Dokumen Oleh P3MI	20
6	TKI Gagal Berangkat	17
7	Pemutusan Hubungan Kerja	9
8	Dan Lain-lain	67

Sumber : Data Jumlah Pengaduan ABKI Berdasarkan Jenis Masalah Periode 2018-13 Mei

2020⁴⁸

Berdasarkan data yang ditunjukkan pada table 2 dapat diketahui bahwa jumlah pengaduan ABK berdasarkan jenis masalah dalam Periode 2018 hingga 13 Mei 2020. Dapat dilihat dari diagram batang tersebut masalah yang sering dialami oleh para ABKI dalam bekerja adalah Gaji yang tidak dibayar oleh Perusahaan yang merupakan tempat ABK bekerja. Hal ini disebabkan karena Sebagian besar pengadu merupakan ABK non prosedural. ABK non prosedural lebih rentan karena adanya pelanggaran kerja dan eksploitasi oleh pengguna (Perusahaan). Selain itu minimnya perlindungan awal berupa

⁴⁸ Ibid., hlm.3.

endorsement Perwakilan RI pada *Job Order*. Hal ini disebabkan karena pada ABK yang melaut di Perairan Internasional yang digunakan adalah *Letter of Guarantee* (LG). Kemudian pengaduan terbanyak pada posisi kedua dan ketiga yaitu pengaduan dengan masalah Meninggal dunia di Negara lain dan Kecelakaan dengan jumlah pengaduan masing-masing berjumlah 46 pengaduan. Kemudian pengaduan berdasarkan jenis masalah terbanyak pada posisi keempat yaitu pengaduan dengan pemulangan TKI sebanyak 23 kasus pengaduan. Kemudian pengaduan berdasarkan jenis masalah terbanyak pada posisi kelima yaitu pengaduan dengan Penahanan Dokumen oleh P3MI dengan jumlah pengaduan sebanyak 20 pengaduan. Kemudian pengaduan berdasarkan jenis masalah terbanyak pada posisi keenam yaitu pengaduan dengan masalah Tenaga Kerja Indonesia (TKI) gagal berangkat bekerja di luar negeri dengan jumlah pengaduan sebanyak 17 pengaduan. Kemudian pengaduan berdasarkan jenis masalah terbanyak pada posisi ketujuh yaitu pengaduan dengan masalah Pemutusan Hubungan Kerja sebelum masa hubungan kerja berakhir dengan jumlah pengaduan sebanyak 9 pengaduan ABK berdasarkan jenis masalah. Kemudian sisanya masalah yang tidak disebutkan tadi atau disebut masalah lain-lain sebanyak 44.

Tabel 3
Jumlah Kasus ABK Berdasarkan Jenis Kapal

No	Jenis kapal	Jumlah
1	Kapal Ikan	2782
2	Kapal Kargo	300
3	Kapal Tunda	84
4	Kapal Tanker	73
5	Kapal Pesiar	72

Sumber : Data Jumlah Kasus Awak Kapal Berdasarkan Jenis Kapal⁴⁹

Berdasarkan data yang ditampilkan diatas pada table 3 dapat diketahui bahwa jumlah kasus awak kapal berdasarkan jenis kapal yang menempati posisi pertama yaitu kasus pada kapal ikan dengan jumlah kasus sebanyak 2.782 kasus. Kemudian pada posisi kedua disusul dengan kasus pada kapal kargo sebanyak 300 kasus yang terjadi di kapal kargo. Selanjutnya pada posisi ketiga yaitu kasus pada kapal tunda sebanyak 84 kasus. Kemudian pada posisi keempat ialah kasus pada kapal tanker sebanyak 73 kasus. Lalu pada posisi terakhir ialah kasus pada kapal pesiar sebanyak 72 kasus.

⁴⁹ Aris Wahyudi. (2020). Peran Kementerian Ketenagakerjaan Dalam Perlindungan Pekerja Migran Indonesia yang Bekerja di Kapal Berbendera Asing. Jakarta. hlm.1

2. Peran Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan Hukum terhadap Anak Buah Kapal Indonesia di Laut Bebas.

Pemerintah Indonesia bertanggung jawab dalam memberikan perlindungan kepada tenaga kerjanya. Pemerintah Indonesia terus berupaya dalam memberikan perlindungan terhadap anak buah kapal Indonesia melalui regulasi dan kebijakan yang diambil untuk mengatasi permasalahan anak buah kapal Indonesia yang bekerja di luar negeri. Salah satunya yaitu Indonesia bergabung dengan *International Labour Organization* (ILO) tahun 1950. Pada tahun 2018 terdapat 17 konvensi yang telah diratifikasi Indonesia yang terdiri dari 8 konvensi inti dan 9 konvensi lainnya. Adapun 8 konvensi inti itu meliputi : ⁵⁰

- a. Konvensi ILO Nomor 29 Tahun 1930 tentang Kerja Paksa
- b. Konvensi ILO Nomor 98 Tahun 1949 tentang Hak Berorganisasi dan Berunding Bersama/Secara Kolektif
- c. Konvensi ILO Nomor 100 Tahun 1951 tentang Kesamaan Pengupahan
- d. Konvensi ILO Nomor 87 Tahun 1948 tentang Kebebasan Berserikat dan Perlindungan atas Hak Berorganisasi
- e. Konvensi ILO Nomor 105 Tahun 1957 tentang Penghapusan Kerja Paksa

⁵⁰ Veronica Puti, Guntur Mahesa dkk. (2020). *Perjalanan Panjang Perlindungan Pekerja Migran Di Asia Tenggara*. Surabaya. Hlm.14

- f. Konvensi ILO Nomor 111 Tahun 1958 tentang Diskriminasi (Pekerjaan dan Jabatan)
- g. Konvensi ILO Nomor 138 Tahun 1973 tentang Usia Minimum
- h. Konvensi ILO Nomor 182 Tahun 1999 tentang Penghapusan dan Tindakan Segera Penghapusan Bentuk–Bentuk Terburuk Pekerjaan Untuk Anak.

Selain 8 konvensi diatas, 9 konvensi lain yang telah diratifikasi Indonesia adalah:⁵¹

- a. Konvensi ILO Nomor 19 Tahun 1925 tentang Kecelakaan Kerja
- b. Konvensi ILO Nomor 27 Tahun 1929 tentang Pemberian Tanda Berat Pada Barang-Barang Besar yang diangkut dengan Kapal
- c. Konvensi ILO Nomor 45 tentang Kerja Wanita Dalam Segala Macam Tambang dibawah Tanah
- d. Konvensi ILO Nomor 69 Tahun 1946 tentang Sertifikasi Juru Masak
- e. Konvensi ILO Nomor 81 Tahun 1947 tentang Inspeksi Ketenagakerjaan
- f. Konvensi ILO Nomor 88 Tahun 1948 tentang Lembaga Pelayanan Penempatan Tenaga Kerja
- g. Konvensi ILO Nomor 120 tentang Kebersihan di Tempat Dagang dan Kantor

⁵¹ Ibid , Hlm.15

- h. Konvensi ILO Nomor 106 Tahun 1957 tentang Istirahat Mingguan di Perdagangan dan Kantor
- i. Konvensi ILO Nomor 144 Tahun 1976 tentang Konsultasi Tripartit untuk Mempromosikan Pelaksanaan Standar Perburuhan Internasional.

Terdapat regulasi yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia terkait Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia di Laut Bebas. Salah satunya yaitu UU No.15 Tahun 2016 Tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim) Tahun 2006⁵². Dalam Konvensi Ketenagakerjaan Maritim Tahun 2006 diatur mengenai Prinsip dan Hak dasar bagi para negara anggota yang meratifikasi konvensi tersebut harus mematuhi dan menjaga hal-hal yang tertulis dalam Pasal 3 Konvensi Ketenagakerjaan Maritim Tahun 2006 yang menyatakan bahwa:

Setiap Negara Anggota harus memastikan bahwa ketentuan peraturan perundang undangannya, dalam konteks Konvensi ini, menghormati hak-hak dasar terhadap:

- a) Kebebasan berserikat dan pengakuan yang efektif terhadap hak atas perundingan bersama;
- b) Penghapusan segala bentuk kerja paksa atau wajib kerja;
- c) Penghapusan efektif pekerja anak

⁵² Undang-Undang Tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006. UU No. 15 Tahun 2016.

d) Penghapusan diskriminasi berkaitan dengan pekerjaan dan jabatan.

Dalam Konvensi tersebut juga diatur mengenai Hak Bekerja dan Sosial bagi para awak kapal yang terdapat dalam Pasal 4 Konvensi Ketenagakerjaan Maritim Tahun 2006 yang menyatakan bahwa:

1. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan;
2. Setiap awak kapal mempunyai hak atas syarat-syarat kerja yang adil;
3. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal;
4. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medis, tingkat kesejahteraan dan bentuk-bentuk perlindungan sosial lainnya;
5. Setiap Negara Anggota harus memastikan, dalam batas-batas wilayah hukumnya, bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal yang diatur pada ayat sebelumnya dalam Pasal ini 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 kerja bersama atau melalui kebijakan lain atau sesuai praktik yang berlaku.

Dalam MLC 2006 perlu diketahui terdapat bagian-bagian yang menjelaskan bagaimana bentuk perlindungan hukum terhadap ABK.

Pengaturan dalam MLC terdiri dari 5 bab yaitu:

- (1) Bab 1 : Syarat minimum bagi para pelaut untuk bekerja di kapal
(minimum requirements for seafarer to work on a ship)
- (2) Bab 2 : Kondisi kerja *(condition of employment)*
- (3) Bab 3 : Akomodasi, fasilitas-fasilitas, rekreasi, makanan dan *catering*
(accommodation, recreational facilities, food and catering)
- (4) Bab 4 : Perlindungan Kesehatan, perawatan medis, perlindungan keamanan dan kesejahteraan sosial *(health protection, medical care, welfare and social security protection)*
- (5) Bab 5 : Penerapan dan penegakkan hukum *(compliance and enforcement)*

Berikut Analisa perlindungan ABK menurut MLC 2006 :

a. Usia minimum

Pada MLC 2006. Mengatur tentang pembatasan jam kerja lebih spesifik dari peraturan perundang-undangan yang ada. MLC 2006 menyebutkan bahwa setiap pelaut muda yang berumur 16 – 18 tahun dilarang dipekerjakan pada waktu tengah malam dan sebelum jam 5 pagi. Peran hukum nasional wajib mendefenisikan waktu tengah malam pada setiap negara anggota. Dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan hanya mendefenisikan waktu siang. Oleh karena itu, perlu dilakukan penafsiran

hukum yaitu penafsiran sistematis, yaitu menafsirkan beberapa ketentuan hukum yang mengatur tentang hal yang sama.⁵³

Pada pasal 1 angka 27 Undang-Undang Ketenagakerjaan menyebutkan bahwa siang hari adalah waktu antara pukul 06.00 sampai dengan pukul 18.00. Sebagai suatu penyelesaian, dapat dilakukan penafsiran berlawanan atau disebut juga dengan *argumentum a contrario*. Apabila Undang-Undang Ketenagakerjaan mendefinisikan siang hari pukul 06.00 hingga 18.00, maka malam adalah diluar jam tersebut. Sehingga, malam adalah di atas pukul 18.00 – 05.00. Maka, mengacu pada ketentuan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan MLC 2006 terhadap jam kerja ABK muda dilarang untuk dipekerjakan di atas pukul 18.00 hingga 05.00 kecuali dalam keadaan darurat atau kegiatan tertentu.

b. Kualitas Pelatihan

Pada Konvensi Ketenagakerjaan Maritime (MLC) 2006 tidak mengatur standar terhadap pelatihan ABK, tetapi pada setiap negara anggota MLC 2006 harus memiliki standar pelatihan masing-masing. Jenis dan bentuk pelatihan wajib ditentukan hukum nasional sesuai dengan kebutuhan negara. Dalam *Handbook Guidance on Implementing the Maritime Labour Convention 2006* pada intinya menjelaskan bahwa MLC mengerti apabila setiap negara dianggap paling tahu terkait teritorial dan sumber daya manusia yang ada dan kebutuhan pelaut saat berlayar, sehingga pengelolaan pelatihan pelaut adalah kewenangan negara

⁵³ Asri Wijayanti. (2011). Strategi Penulisan Hukum. Lubuk Agung. Bandung.hlm.27

anggota.⁵⁴ Ketentuan standar pelatihan setiap negara wajib mengatur standar keamanan kerja dan bagi pelaut yang telah terlatih wajib menunjukkan sertifikasi oleh pihak yang berwenang dan sesuai dengan jabatan pelaut.

c. Perjanjian Kerja Laut

MLC 2006 telah memuat sedikitnya identitas pelaut, jumlah upah, pemutusan perjanjian, manfaat perlindungan, jaminan kesehatan dan sosial, hak pemulangan, dan rujukan untuk perjanjian kerja.

d. Jam Kerja dan Jam Istirahat

Menurut MLC 2006 berdasarkan *Regulation 2.3* dalam Pasal 5 ditentukan maksimal waktu kerja pelaut, bahwa jam kerja pelaut tidak lebih dari 14 jam untuk periode 24 jam dan 72 jam untuk periode seminggu atau minimum waktu istirahat tidak kurang dari 10 jam dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode seminggu.

e. Hak Cuti

Dalam ketentuan MLC 2006, *Regulation 2.4* Pasal 2 menyatakan bahwa cuti minimal dihitung atas dasar 2,5 hari kalender per bulan kerja. Maka dalam 1 tahun, pelaut memiliki hak cuti selama 2,5 hari x 12 bulan = 30 hari cuti, dengan syarat cuti tidak termasuk absen.

⁵⁴ International Labour Organization. (2012). Handbook Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 Model National Provisions, Geneva. hlm.40

f. Standar Pengawakan Kapal

Menurut *Guide Book* MLC 2006, setiap pelaut dianggap layak dalam mengawaki kapal harus memiliki *Safe Manning Document* (SMD)⁵⁵ sebagai bukti. Oleh karena itu, MLC 2006 memberikan hak kepada negara anggota masing-masing untuk mengatur ketentuan tentang pengawakan sepanjang tidak melanggar ketentuan jam kerja, jam istirahat dan jenis jabatan pekerja.

g. Makanan dan Katering Pelaut

MLC 2006 mengatur lebih spesifik dengan menjamin hak atas kehidupan yang layak bagi pelaut. Makanan harus bervariasi, bernutrisi, dan higienis, serta wajib dikelola oleh staf catering dan koki pelat terlatih yang memiliki keahlian dalam memasak makanan praktis, menjaga kebersihan pribadi, memiliki kemampuan mengelola stok makanan dan bertanggung jawab atas perlindungan lingkungan, Kesehatan, dan keamanan *catering*. Kemudian, *Port State Control* wajib untuk mengecek persediaan makanan dan minuman kapal sebelum berlayar, mengecek ruangan dan alat makan layak pakai, termasuk keadaan dapur dan peralatan dalam pelayanan makanan. MLC 2006 juga memberlakukan larangan bagi koki pelaut muda di bawah 18 tahun, untuk mencegah kelalaian terhadap pelaut yang belum berpengalaman.

⁵⁵ Peraturan Menteri Perhubungan No. 70 tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan.

h. Perawatan Medis saat Kapal Berlayar dan Mendarat

Pada MLC 2006, memperluas penyediaan jasa medis dan akses obat-obatan tidak terbatas hanya pada kapal penumpang, tetapi mencakup terhadap segala jenis kapal. Pada MLC 2006 mewajibkan bagi kapal yang membawa 100 penumpang atau lebih dan melakukan perjalanan internasional dan lebih dari 3 hari wajib memiliki dokter yang berkualitas dan bertanggung jawab untuk menyediakan perawatan medis, hal ini untuk mencegah apabila terdapat penumpang atau pelaut yang sakit dan sulit terhadap akses daratan karena waktu perjalanan yang lama. Sedangkan, bagi kapal yang mengangkut di bawah 100 penumpang dan perjalanan tergolong singkat dapat meminta bantuan dari pelaut yang bersertifikasi medis.

MLC 2006 juga mewajibkan adanya sistem komunikasi melalui radio atau satelit untuk berkomunikasi di dalam kapal apabila terdapat pasien yang sakit, komunikasi disambungkan ke daratan terdekat dengan tujuan untuk memberikan saran dari para ahli spesialis terhadap penanganan pasien dan jika memungkinkan tersedia dalam 24 jam dan biaya ringan. Dengan demikian, ketentuan dalam MLC 2006 sangat menjamin kesehatan dan keselamatan pelaut saat sakit.

i. Perlindungan Kesehatan dan Keamanan dan Perlindungan terhadap Kecelakaan

Pada MLC 2006, mengatur peran yang besar dan spesifik bagi *Port State Control*. Dalam hal ini, *Port State Control* harus melakukan

meningkatkan kemampuan secara aktif terhadap keamanan dan keselamatan kerja di atas kapal serta melakukan evaluasi resiko terhadap pekerjaan di atas kapal. *Port State Control* juga melakukan inspeksi berkala, selain hanya melakukan investigasi juga berperan aktif untuk menganalisa statistik kecelakaan, aktif menerima keluhan dan pelaporan terhadap pelanggaran hukum di atas kapal atau pelanggaran hak pelaut oleh pemberi kerja dan melakukan riset terhadap peristiwa kapal dan pelaut yang sering terjadi.

Inspeksi dilakukan oleh inspektur yang diberikan mandat dan memiliki wewenang untuk menaiki kapal yang terdaftar di wilayah negara anggota dan memasuki tempat yang perlu diinvestigasi. Kemudian, inspektur melakukan pemeriksaan, pengujian dan meminta keterangan penting untuk memuaskan diri mereka bahwa ketentuan hukum yang berlaku masih diawasi dengan ketat. Apabila terdapat kecacatan, maka diminta untuk diperbaiki. Bilamana kecacatan tersebut dapat membahayakan kesehatan dan keselamatan pelaut, secara administratif inspektur dapat melarang kapal agar tidak meninggalkan pelabuhan sampai dilakukan tindakan yang diperlukan.⁵⁶

⁵⁶ 5 Labour Inspection (Seafarers) Convention. (1966) No. 178, Hlm. 5

Selain dari regulasi diatas, Pemerintah Indonesia memiliki peranan yang bertugas untuk memberikan perlindungan terhadap anak buah kapal Indonesia yang bekerja di laut bebas. Perlunya Kerjasama antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Ketenagakerjaan dan Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) untuk bersama-sama mengatasi permasalahan para anak buah kapal Indonesia. Berikut ini akan dijelaskan mengenai peranan masing-masing kementerian sebagai berikut:

1. Peranan Kementerian Perhubungan dalam melindungi anak buah kapal Indonesia yang bekerja di kapal Asing dengan melakukan upaya pengawasan dan perlindungan awak kapal perikanan seperti:⁵⁷
 - a. Melakukan peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) Perikanan, dengan melakukan berbagai metode seperti Sertifikasi kewenangan peta jabatan (*endorsement*), Menyusun tingkat pengawakan kapal perikanan (*safe manning*), Persetujuan (*Approval*) standar lembaga Diklat Perikanan terhadap sarana prasarana, dan menjaga kesehatan pelaut (*medical standard*);
 - b. Melakukan Koordinasi dan Harmonisasi kementerian/lembaga terkait, seperti: Memberikan perlindungan pelaut perikanan pada pra kerja, sedang bekerja, dan pasca kerja, melakukan pemberian kewenangan secara komprehensif pada kementerian/lembaga

⁵⁷ Sudiono. (2020). Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Asing. Jakarta. hlm.5.

terkait, Melakukan koordinasi dan harmonisasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih antara kementerian/ lembaga terkait, Membangun sistem informasi yang terintegrasi antara kementerian/ lembaga terkait;

- c. Melakukan Implementasi standar perikanan, seperti: Mewajibkan buku pelaut sebagai dokumen perjalanan pelaut perikanan, Melakukan Pengawasan dan Pengecekan Perjanjian Kerja Laut (PKL) agar dapat diketahui pejabat pemerintah yang berwenang, Perlunya mewajibkan jaminan sosial dan ketenagakerjaan bagi setiap pelaut yang akan bekerja, Perlunya menerapkan standar upah minimum bagi pelaut yang bekerja di kapal perikanan;
- d. Melakukan Pengawasan dan Penegakan Hukum dalam hal perizinan bagi para anak buah kapal yang akan bekerja di Kapal Asing, dengan berbagai cara yaitu: Menetapkan mekanisme penilaian atau investigasi perselisihan hubungan kerja, Menindak tegas bagi para pengusaha keagenan awak kapal yang tidak memiliki perizinan, Membuka pelayanan pelaporan/pengaduan satu atap yang terintegrasi dengan sistem informasi pelaut perikanan, dan Melakukan Verifikasi pengusaha keagenan awak kapal secara annual.

2. Peranan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia Dalam membenahi Tata Kelola Perlindungan Anak Buah Kapal di Luar Negeri. Upaya yang dilakukan oleh Kementerian Luar Republik Indonesia seperti:⁵⁸

- a. Dalam penanganan kasus yang terjadi pada para ABK Indonesia, Kementerian luar negeri RI telah melakukan perlindungan dengan menetapkan perwakilan RI sebagai *first responder* dengan melakukan 3 langkah yaitu Pencegahan terhadap permasalahan WNI yang terjadi di luar negeri, Deteksi dini terhadap permasalahan yang muncul dan merespon dengan cepat dalam menyelesaikan kasus para WNI termasuk menjamin hak-haknya. Dalam mendukung perwakilan RI sebagai *First Responder* maka Kementerian Luar Negeri memberikan dua cara dalam melaporkan kasus yang dialami para WNI ketika berada atau sedang bekerja di luar negeri yaitu dengan cara konvensional seperti melakukan pengaduan dengan datang langsung ke kantor perwakilan RI/Direktorat Perlindungan WNI dan BHI Kementerian luar negeri, melakukan pengaduan melalui telepon ke nomor kantor perwakilan RI di luar negeri atau jika dalam kondisi darurat dapat menghubungi melalui *hotline* yang dapat dilihat di *SMS Blast* maupun *safe travel* dan mengirimkan surat elektronik melalui pwni.bhi@kemlu.go.id. Sedangkan dengan cara modern

⁵⁸ Cecep Herawan. (2020). Peranan Kementerian Luar Negeri Dalam Membenahi Tata Kelola Perlindungan ABK di Luar Negeri. Jakarta. Hlm. 3-5 & 7-9

dapat melalui aplikasi pada handphone dengan menekan tombol darurat pada aplikasi *safe travel* atau dengan melakukan pengaduan kasus yang dialami WNI dapat melalui laman pada portal peduli WNI di *peduliwni.kemlu.go.id*;

- b. Penguatan Kelembagaan yang dilakukan oleh Kementerian luar negeri RI dengan membuat perjanjian kerjasama atau nota kesepahaman antar kementerian dan lembaga tentang pencegahan dan penanganan WNI sebagai korban tindak pidana perdagangan orang;
 - c. Diplomasi antar negara yang dilakukan oleh Kementerian Luar Negeri melalui perwakilan RI yang berada di luar negeri dengan cara mengadakan perundingan secara bilateral antar kedua negara dalam membahas kasus dan penyelesaian terhadap kasus yang dialami oleh WNI ketika sedang bekerja di luar negeri.
3. Peranan Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam memberikan perlindungan hukum bagi pekerja migran Indonesia khususnya yang bekerja di Kapal Berbendera Asing seperti:⁵⁹
- a. Memberlakukan Syarat masuk bekerja menjadi anak buah kapal di kapal asing harus mempunyai sertifikasi agar tenaga kerja mendapatkan perlindungan dalam hal ini asuransi bagi anak buah kapal (ABK);

⁵⁹ M Ambari. (2019). Usaha Pemenuhan Hak Dasar Tenaga Kerja Perikanan yang Terabaikan sejak lama. Jakarta.

- b. Memberlakukan aturan kepada setiap perusahaan kapal asing agar menerapkan perlindungan Hak Asasi Manusia bagi para anak buah kapal tersebut,;
 - c. Memberikan kepastian hukum untuk pengusaha dan ABK dalam bentuk Perjanjian Kerja Laut (PKL);
 - d. Menyelenggarakan Pelatihan Hak Asasi Manusia bagi para anak buah kapal dan juga melakukan penilaian terhadap perusahaan kapal asing;
 - e. Mengusahakan agar setiap perusahaan mendaftarkan anak buah kapal asing ke dalam asuransi; dan
 - f. Mendorong kolaborasi antara Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) untuk memastikan kondisi kerja, Perjanjian Kerja Laut dan akomodasi di atas kapal.⁶⁰
4. Peran dan Tindakan Kementerian Ketenagakerjaan dalam memberikan perlindungan hukum bagi pekerja migran Indonesia yang bekerja sebagai anak buah kapal seperti:⁶¹
- a. Melakukan ratifikasi *Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006) yang sudah diratifikasi ke dalam bentuk UU No. 15 Tahun

⁶⁰ Rahmad Fauzan. (2020). *Ini Terobosan KKP untuk Melindungi Awak Kapal Perikanan*. Jakarta.

⁶¹ Aries Wahyudi. (2020). *Peran Kementerian Ketenagakerjaan Dalam Perlindungan Pekerja Migran Indonesia yang bekerja di Kapal Berbendera Asing*. Jakarta. Hlm. 4

2016 Tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention* Tahun 2006.;

- b. Melakukan perbaikan tata kelola penempatan dan perlindungan Pekerja Migran Indonesia hingga awak kapal.;
 - c. Melakukan koordinasi antara kementerian dan Lembaga dalam penyusunan Rancangan Peraturan Perundang-undangan (RPP) awak kapal guna perbaikan mekanisme penempatan dan perlindungan awak kapal yang bekerja di kapal berbendera asing.
 - d. Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI) yang menempatkan awak kapal.
 - e. Melakukan kerjasama dengan *International Labour Organization* (ILO) terkait pelaksanaan *joint inspection* di kapal-kapal antara pengawas ketenagakerjaan dengan *marine inspector*.
5. Peran dan Tindakan Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia dalam upaya melindungi pekerja migran Indonesia yang bekerja sebagai anak buah kapal seperti:⁶²
- a. Penegasan kewenangan, tugas dan fungsi antar institusi yang menangani tata Kelola penempatan dan perlindungan ABK yang implementatif..;

⁶² Op.Cit. hlm.6

- b. Membangun *database* terpadu terintegrasi antar institusi terkait (Kementerian Perhubungan, Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Luar Negeri, dan Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI).;
- c. Membentuk tim investigasi (internal BP2MI) dan sinergi koordinasi antara kementerian dan lembaga untuk penyelidikan menyeluruh terhadap dugaan pelanggaran HAM, tindak pidana bidang ketenagakerjaan, Tindak Pidana Perdagangan Orang (TPPO) dan tindak pidana lainnya.
- d. Moratorium/penghentian sementara pengiriman anak buah kapal khususnya anak buah kapal perikanan yang bekerja di Perairan Internasional (ABK *Letter of Guarantee*) sampai hasil investigasi selesai dan/atau setelah diterbitkannya Peraturan Pemerintah Penempatan dan Perlindungan ABK.

3. Upaya Pencegahan Terjadinya Pelanggaran Hak Asasi Manusia yang dialami Anak Buah Kapal Indonesia di Laut Bebas

Dalam melakukan perlindungan hukum bagi para anak buah kapal Indonesia diperlukan beberapa tindakan dan upaya pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran hak asasi manusia yang dialami oleh anak buah kapal Indonesia Ketika bekerja di kapal asing dimulai dari proses rekrutmen dan persiapan di negara asal (Indonesia) serta perlindungan di negara tujuan baik secara formal maupun non formal. Berikut ini beberapa tahapan dan upaya pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran hak asasi manusia terhadap anak buah kapal Indonesia ketika bekerja di kapal asing:⁶³

1. Tahapan Sebelum Keberangkatan Anak Buah Kapal Ke Kapal Asing

Pada saat sebelum keberangkatan anak buah kapal bekerja di kapal asing para anak buah kapal harus memenuhi beberapa persiapan sebelum keberangkatan yang diselenggarakan oleh agen penyalur awak kapal yaitu:

- a. Persiapan dokumen dan berkas sebagai persyaratan bekerja di kapal asing.

Dalam proses rekrutmen anak buah kapal yang dilakukan oleh agen penyalur awak kapal perikanan untuk bekerja di kapal asing

⁶³ Mita. (2020). *Perlindungan Pekerja Migran Indonesia Kesepakatan dan Implementasinya*. Jakarta. hlm.78-86

maka terdapat beberapa dokumen dan berkas yang menjadi persyaratan untuk bekerja di kapal asing yaitu:⁶⁴

- 1) PKL (Perjanjian Kerja Laut)⁶⁵
- 2) Kompetensi;
- 3) Kesehatan;
- 4) Asuransi;
- 5) Perjalanan (paspor);
- 6) Ketenagakerjaan (visa kerja).

Selain beberapa dokumen diatas yang wajib dipenuhi terdapat beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh setiap pekerja migran Indonesia termasuk para anak buah kapal sebagai berikut:⁶⁶

- 1) Berusia minimal 18 (delapan belas) tahun;
- 2) Memiliki kompetensi;
- 3) Sehat jasmani dan rohani;
- 4) Terdaftar dan memiliki nomor kepesertaan Jaminan Sosial dan;
- 5) Memiliki dokumen lengkap yang dipersyaratkan.

⁶⁴ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.42 Tahun 2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut, Pasal 45 ayat (5).

⁶⁵ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.42 Tahun 2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut, Pasal 46.

⁶⁶ Undang-Undang No.18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, Pasal 5

b. Persiapan fisik dan mental sebelum bekerja di kapal asing⁶⁷

Kesiapan fisik dan mental para anak buah kapal sangat diperlukan, hal ini mencakup kondisi kesehatan serta kesiapan mental calon pekerja migran Indonesia yang termuat dalam UU No.18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (PPMI) mengamanatkan bahwa calon pekerja migran Indonesia yang akan bekerja wajib memiliki dokumen berupa surat keterangan sehat berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan dan psikologi.

Pemeriksaan kesehatan ini adalah pemeriksaan terhadap kesehatan calon pekerja migran Indonesia yang akan bekerja diluar negeri berupa pemeriksaan fisik lengkap dan jiwa serta pemeriksaan penunjang, oleh dokter penanggung jawab sarana kesehatan yang menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan, hal ini menjadi kewajiban dikarenakan maraknya pandemi covid-19 di semua negara termasuk Indonesia sebagai pengirim tenaga kerja migran dan juga didukung dengan adanya Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor 294 Tahun 2020 Tentang Pelaksanaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia pada Masa Adaptasi Kebiasaan Baru.

⁶⁷ Op.Cit. hlm. 79-82.

c. Persiapan non fisik⁶⁸

Para anak buah kapal Indonesia yang akan bekerja ke luar negeri harus dipersiapkan dalam rangka pemahaman tentang macam dan jenis pekerjaan yang akan dilakukan sesuai dengan kemampuan, kompetensi, hak dan kewajibannya sesuai dengan perjanjian kerja laut serta pemahaman tentang kondisi sosial, budaya dan bahasa yang digunakan di negara tujuan/penerima pekerja migran Indonesia.

Kegiatan persiapan non fisik harus dilakukan dengan berbasis kompetensi sesuai yang tercantum pada Pasal 5 huruf c UU No.18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia dan Pasal 45 ayat (5) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.42 Tahun 2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut. Kompetensi ini dimaksudkan untuk menyesuaikan dengan permintaan dan kebutuhan pemberi kerja di negara tujuan/penerima anak buah kapal Indonesia. Namun dalam persiapan kompetensi ini bergantung pada penyelenggara yakni agen penyalur awak kapal dalam memberikan pelatihan kepada para anak buah kapal Indonesia. Akan tetapi, permasalahan yang dihadapi hingga sekarang pelatihan berbasis kompetensi yang diberikan hanya sebatas hal-hal yang bersifat umum saja tidak berdasarkan kemampuan kerja yang dimiliki ABK Indonesia.

⁶⁸ *Ibid.*, hlm.82-86

2. Upaya Formal yang Dapat Dilakukan untuk Perlindungan Anak Buah Kapal di Negara Tujuan Bekerja.⁶⁹

Dalam melindungi anak buah kapal Indonesia ketika sampai pada negara tujuan, maka perlindungan yang dapat dilakukan oleh negara Indonesia dengan cara melakukan pemantauan keberadaan dan kondisi para anak buah kapal Indonesia yang bekerja di luar negeri. Kewajiban negara dalam melakukan pemantauan mengacu pada UU No.18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia dan Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No.9 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penempatan Pekerja Migran Indonesia meliputi, nama dan alamat pengguna, kesesuaian jabatan dan tempat kerja, pemenuhan hak-hak pekerja migran Indonesia, serta kondisi dan masalah yang dihadapi pekerja migran Indonesia.

Akan tetapi yang jadi permasalahan dalam pemantauan yaitu tempat kerja anak buah kapal Indonesia yang berada di tengah laut. sehingga untuk pemantauan secara langsung tidak dapat dilakukan. Namun pemantauan ini dapat dilakukan dengan cara berkomunikasi menggunakan alat komunikasi berupa *handphone* atau media komunikasi lainnya sehingga para anak buah kapal Indonesia tetap terhubung ke negara asal (Indonesia) khususnya dengan agen penyalur awak kapal, hal ini dikarenakan perusahaan agen penyalur awak kapal ini merupakan ujung tombak para anak buah kapal

⁶⁹ *Ibid.*, hlm.86-91

Indonesia dalam proses pemberangkatan maupun penempatan di luar negeri.

Secara umum permasalahan yang paling sering dialami anak buah kapal sebagai pekerja migran Indonesia seperti gaji yang ditunda atau tidak dibayar, jam kerja yang melebihi batas kerja, dan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perjanjian kerja laut. Kemudian para anak buah kapal Indonesia dapat melakukan pengaduan kepada agen penyalur awak kapal (rekanan perusahaan pengarah tenaga kerja Indonesia) di luar negeri.

Namun kebanyakan kasus tidak dapat diselesaikan melalui agen dan terkadang agen penyalur awak kapal tidak menanggapi pengaduan-pengaduan atas pelanggaran hak yang dialami anak buah kapal Indonesia. Oleh karena itu negara Indonesia harus hadir dalam rangka memberikan perlindungan hukum kepada seluruh anak buah kapal Indonesia melalui upaya diplomasi kepada negara-negara menjadi tujuan anak buah kapal Indonesia.

Diplomasi antar negara secara damai sebagai upaya negara Indonesia untuk melindungi anak buah kapal Indonesia dari kegiatan yang merugikan supaya tidak berlanjut. Namun jika cara-cara damai seperti diplomasi ini tidak berhasil untuk memperoleh tujuan diinginkan, maka diplomasi yang digunakan dengan cara ancaman atau kekuatan sebagai cara untuk mencapai tujuan-tujuannya. Selain itu juga negara Indonesia dalam rangka melindungi anak buah kapal

Indonesia melalui kementerian luar negeri dapat memberikan fasilitas berupa pemulangan secara paksa jika cara-cara yang ditempuh untuk melindungi anak buah kapal Indonesia tidak tercapai

B. Kendala yang dihadapi Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan terhadap Anak Buah Kapal Indonesia di laut bebas.

Pemerintah Indonesia mempunyai peran yang sangat besar dalam melakukan perlindungan terhadap ABK Indonesia di laut bebas terutama diatas kapal-kapal asing. Peran yang dilakukan Pemerintah Indonesia selama ini untuk melakukan perlindungan terhadap ABK Indonesia diluar negeri dapat dikatakan masih sangat kurang dan belum efektif. Hal ini dapat dilihat dari bagaimana kebijakan perikanan Indonesia yang dinilai masih belum berdampak positif bagi perlindungan ABK. Hal ini di tegaskan Ketua Harian DPP Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia (KNTI) Marthin Hadiwinata.⁷⁰

Masih minimnya kehadiran Pemerintah dalam melindungi ABK untuk saat ini. Banyak pekerja-pekerja ABK masih belum memiliki kontrak kerja atau perjanjian kerja di atas laut. Sehingga terjadi ketidakpastian hubungan kerja. Pihak ABK pun dalam posisi lemah, tidak mendapatkan kedudukan hukum. Hal ini dikarenakan tak ada pengawasan lapangan dari Pemerintah terhadap perjanjian kerja laut dan tidak terintegrasi dalam perizinan. Sehingga sampai saat ini pelanggaran Hak asasi manusia masih saja terjadi di atas kapal-kapal asing yang memperkerjakan ABK Indonesia.

Dalam melakukan perlindungan hukum ABK Indonesia yang bekerja di laut bebas terutama di kapal asing terdapat beberapa tantangan atau

⁷⁰ Sutanto. (2018). Pemerintah Indonesia tak serius bela Anak Buah Kapal Indonesia

permasalahan utama yang perlu dihadapi seperti:⁷¹ Ketiadaan Perangkat hukum perlindungan ABK dan Lemahnya Pengawasan, Tumpah Tindih Kewenangan penerbitan izin Perekrutan dan Penempatan, dan Tidak Adanya *Database* terpadu ABK Indonesia. Selain itu para ABK perlu diberikan pengetahuan mengenai berbagai macam bentuk kekerasan seperti: Tenaga atau Fisik, Psikologis, Seksual, Ekonomi.⁷² Dalam menyelesaikan permasalahan yang sering muncul seperti upah tenaga kerja di Negara Indonesia lebih rendah daripada di luar negeri sehingga kebanyakan ABK Indonesia bekerja di luar negeri yang rata-rata upah tenaga kerja Anak buah kapal yang lebih tinggi.

Adapun beberapa permasalahan yang dimiliki oleh Pemerintah Indonesia dalam memberikan perlindungan terhadap ABK Indonesia antara lain:

1. Ketiadaan pelindungan hukum terhadap ABK Indonesia di kapal asing dan lemahnya pengawasan Pemerintah terhadap *manning agency* memberikan kontribusi terhadap banyaknya pelanggaran ketenagakerjaan, praktik kerja paksa dan perdagangan manusia. Peraturan pelaksanaan berupa peraturan menteri ketenagakerjaan mengenai penempatan dan pelindungan ABK Indonesia di kapal asing sebenarnya sudah diamanatkan sejak tahun 2004.⁷³ Namun

⁷¹ Fadilla Octaviani. (2020). "Peluncuran Rekomendasi Kebijakan Perbaikan Tata Kelola Perlindungan ABK Indonesia". Jakarta. Hlm. 8

⁷² Hariyanto Suwarno. (2020). "Mengungkap Perbudakan Modern di Laut Jeratan Kotor Perbudakan Modern di Laut". Jakarta. Hlm. 3

⁷³ Undang-Undang tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, UU No. 39 Tahun 2004, Ps. 28.

sampai dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (UUPPMI) diundangkan, peraturan menteri tersebut tidak pernah diterbitkan. Peraturan Pemerintah yang diamanatkan oleh UUPPMI mengenai (i) penempatan dan pelindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dan (ii) pengawasan terhadap pelaksanaan penempatan dan pelindungan PMI belum diselesaikan sampai dengan tenggat waktu 2 (dua) tahun setelah diterbitkannya UUPPMI.⁷⁴

2. Permasalahan selanjutnya adalah tumpang tindih kewenangan dalam penerbitan izin keagenan perusahaan perekrutan dan penempatan awak kapal (*manning agency*). Saat ini, ada 3 (tiga) jenis izin penempatan ABK Indonesia di kapal ikan asing: Pertama, *manning agency* yang memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) dari Kementerian Perhubungan ;Kedua, *manning agency* yang memiliki Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (SIP3MI) dari Kementerian Ketenagakerjaan dan Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) dari BP2MI, Ketiga, *manning agency* yang memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dari Kementerian Perdagangan atau Dinas Perdagangan pada Pemerintah Daerah. Anehnya ditemukan juga *manning agency* yang

⁷⁴ Direktorat Jenderal Pembinaan Penempatan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan. (2020). Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing.

melakukan penempatan secara non-prosedural. Pada praktiknya, penempatan ABK secara non-prosedural ini sering disebut dengan istilah *Letter of Guarantee* (LG). ABK LG ini tidak tercatat sebagai tenaga kerja oleh Pemerintah Indonesia maupun negara penempatan.

3. Mengenai SIUPPAK yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”) dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, sebenarnya hanya ditujukan untuk operasional pengangkutan di perairan Indonesia. Namun oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, ternyata Surat Izin Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) juga digunakan sebagai izin untuk menempatkan ABK Indonesia di kapal berbendera asing yang beroperasi di luar negeri. Terbitnya UUPPMI diharapkan dapat menyelesaikan tumpang tindih kewenangan dalam pemberian izin kepada *manning agency* karena UUPPMI tersebut mempertegas kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan dalam menerbitkan SIP3MI dan kewenangan BP2MI dalam menerbitkan SIP2MI.
4. Permasalahan selanjutnya, tidak adanya *single-database* yang berisi informasi mengenai data *manning agency* di dalam dan luar negeri, jumlah ABK Indonesia di kapal asing, dan pemilik kapal

asing. Hal ini mengakibatkan tidak diketahui secara pasti jumlah ABK Indonesia di luar negeri sehingga menyulitkan perlindungan terhadap mereka.

Berdasarkan pemaparan di atas, paling tidak ada 3 (tiga) akar permasalahan lemahnya perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di kapal asing. Pertama, ketiadaan perangkat hukum perlindungan ABK sejak dari proses perekrutan serta lemahnya pengawasan terhadap *manning agency*; Kedua, tumpang tindih kewenangan penerbitan izin usaha *manning agency* yang mengakibatkan penerbitan izin perekrutan dan penempatan ABK tidak dilakukan melalui satu pintu; dan Ketiga, ketiadaan *database* terpadu tentang ABK Indonesia di kapal asing yang mengakibatkan sulitnya melakukan perlindungan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan permasalahan yang telah diuraikan penulis diatas dapat dilihat bahwa perlindungan hukum anak buah kapal Indonesia yang diberikan pemerintah Indonesia masih sangat lemah yang terbukti dari adanya kasus pelanggaran hak asasi manusia yang terjadi setiap tahunnya dan regulasi dan kebijakan yang ada belum mampu mengakomodasi perlindungan hukum bagi anak buah kapal, hal ini dikarenakan regulasi dan kebijakan yang ada masih bersifat administratif dan masih adanya kepentingan sektoral antar kementerian dan lembaga pemerintah Indonesia sehingga perlindungan hukum bagi anak buah kapal Indonesia sangat lemah dan rentan terjadinya pelanggaran hak asasi manusia.

Padahal Indonesia memiliki konsekuensi hukum dalam melindungi warga negaranya yang sesuai diamanatkan pada pembukaan pembukaan UUD 1945 bahwa “negara melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”, maka dari itu Indonesia memiliki konsekuensi hukum untuk memberikan perlindungan hukum terhadap anak buah kapal Indonesia yang bekerja di kapal asing berupa mempersiapkan perangkat hukum nasional yang mampu menggabungkan beberapa kebijakan dan regulasi antar kementerian

dan lembaga terkait, dalam rangka memberikan perlindungan dan keadilan hukum atas pelanggaran hak asasi manusia yang dialami anak buah kapal Indonesia, mempersiapkan pelatihan berbasis kompetensi yang bersifat nasional bagi anak buah kapal Indonesia supaya tidak adanya perbedaan pelatihan yang didapatkan dan supaya terciptanya sinkronisasi antara kebutuhan pemilik kapal asing dengan kompetensi yang dimiliki anak buah kapal Indonesia, mempersiapkan *datacenter* terpadu yang bertujuan untuk pengawasan terhadap keberadaan anak buah kapal Indonesia, hal ini dikarenakan keberadaan anak buah kapal Indonesia yang berada di tengah laut wilayah negara lain.

B. SARAN

Adapun saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah hendaknya melakukan pendataan terhadap penempatan dan lokasi kerja setiap ABK. Sehingga petugas pengawas di luar negeri sewaktu-waktu dapat melaksanakan *monitoring* terhadap pemenuhan hak-hak pekerja ABK Indonesia di setiap kapal. Selain itu, keterbatasan petugas pengawas tenaga kerja di luar negeri juga merupakan salah satu hambatan efektifitas pengawasan selama ini.
2. Pemerintah Indonesia hendaknya segera membuat peraturan Perundang-Undangan yang khusus mengatur mengenai ABK dan Mengratifikasi Konvensi Ketenagakerjaan Maritim yang telah mengatur dan memberikan perlindungan sesuai dengan standar internasional bagi ABK. Untuk memberikan perlindungan hukum yang maksimal dan memastikan para ABK Indonesia mendapatkan pemenuhan akan syarat minimal ketika bekerja maupun pada fase prapenempatan dan purna penempatan.

DAFTAR PUSTAKA

Literatur

Al-Qur'an dan Terjemahan, Bogor: SABIQ

Amir Hamzah. (1988). Pengantar Ilmu Hukum. FH-UB, Malang.

Aries Wahyudi. (2020). Peran Kementerian Ketenagakerjaan Dalam Perlindungan Pekerja Migran Indonesia yang bekerja di Kapal Berbendera Asing. Jakarta. Hlm. 4

Aris Wahyudi. (2020). Peran Kementerian Ketenagakerjaan Dalam Perlindungan Pekerja Migran Indonesia yang Bekerja di Kapal Berbendera Asing. Jakarta.

Asri Wijayanti. (2011). Strategi Penulisan Hukum. Lubuk Agung. Bandung.

Bagir Manan. (2006). Konvensi Ketatanegaraan. Penerbit FH UII Press. Cetakan pertama, Yogyakarta.

Benny Rhamdani. (2020). Peran Pemerintah Dalam Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia di Kapal Ikan Asing. Jakarta.

C.S.T Kansil (2003). Modul hukum internasional. Penerbit djembatan, Malang.

..... (1986). Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia. Bogor.

..... (1989). Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia. Balai Pustaka. Jakarta.

Cecep Herawan. (2020). Peranan Kementerian Luar Negeri Dalam Membenahi Tata Kelola Perlindungan ABK di Luar Negeri. Jakarta.

Diana Arfati. (2015). Pengelolaan Sumberdaya Ikan Di Perairan Umum. Gunung Samudera, Tangerang.

Direktur Jenderal Pembinaan Penempatan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan. (2020). Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing.

Fadilla Octaviani. (2020). "Peluncuran Rekomendasi Kebijakan Perbaikan Tata Kelola Perlindungan ABK Indonesia". Jakarta.

- Hariyanto Suwarno. (2020). "Mengungkap Perbudakan Modern di Laut Jeratan Kotor Perbudakan Modern di Laut". Jakarta.
- Herman Budi Sasono. (2003). Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor. Yogyakarta. CV.Andi Offset.
- Ifma. (2006). Kepentingan Pemerintah tidak meratifikasi MLC. <http://ifma.or.id/kepentingan-Pemerintah-tidak-meratifikasi-mlc-2006/>, Jakarta..
- International Labour Organization. (2012). Handbook Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 Model National Provisions*, Geneva.
- Ishaq. (2009). Dasar-dasar Ilmu Hukum. Jakarta. Sinar Grafika.
- Ismah Rustam (2017). Kebijakan keamanan maritime di perbatasan Indonesia: kasus kejahatan di Laut Sulawesi – Laut Sulu. Mataram.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).
- M Ambari. (2019). Usaha Pemenuhan Hak Dasar Tenaga Kerja Perikanan yang Terabaikan sejak lama. Jakarta.
- Marhaeni Ria Siombo. (2010). Hukum Perikanan Nasional dan Internasional. Gramedia Pustaka utama. Jakarta.
- Mita (2020). Perlindungan Pekerja Migran Indonesia Kesepakatan dan Implementasinya. Jakarta
- Multiple. (2013). Pengantar Maritim Labour Convention. Jakarta.
- Peter Mahmud Marzuki. (2008). Pengantar Ilmu Hukum. Jakarta, Kencana.
- Philipus M. Hajong. (2011). Pengantar Hukum Administrasi Indonesia. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Rahmad Fauzan. (2020). Ini Terobosan KKP untuk Melindungi Awak Kapal Perikanan. Jakarta.
- Reynold E.P. Hutagalung. (2019). Perbudakan Modern Anak Buah Kapal Ikan (ABKI) Asal Indonesia. Depok, LKPS.
- Rosihan Polhaupessy. (2017). Diktat Hukum Maritim & Peraturan Perikanan. Ambon.

- Satjipto Rahardjo. (2000). Ilmu Hukum. Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Sefriani. (2010). Hukum Internasional Suatu Pengantar, PT. RajaGrafindo persada. Makassar.
- Setiono. (2004). *Rule Of Law* (Supermasi Hukum). Surakarta, Magister Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret.
- Sudiono. (2020). Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Asing. Jakarta.
- Suharso. (2014). Kamus Besar Bahasa Indonesia. Semarang, Widya Karya.
- Sutanto. (2018). Pemerintah Indonesia tak serius bela Anak Buah Kapal Indonesia
- T. May Rudy. (2002). Hukum Internasional 2. Refika Aditama. Bandung.
- Veronica Puti, Guntur Mahesa dkk. (2020). Perjalanan Panjang Perlindungan Pekerja Migran Di Asia Tenggara. Surabaya.
- Zaynur Ridwan. (2011). Indonesia Incorporated : Konspirasi Penjarahan Kekayaan Alam Indonesia Melalui Isu Pemanasan Global. Pustaka Al Kautsar. Banjarmasin.

Artikel

- Amanda Kusumawardhani. (2017). Menaker serahkan Instrumen Ratifikasi. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20170612/12/661861/menaker-serahkan-instrumen-ratifikasi-konvensi-pekerja-maritim-ke-dirjen-ilo> diakses pada 24 Juni 2022. Jakarta.
- Arthur Fathonio. (2013). Pengertian Perjanjian Internasional Menurut Para Ahli. <https://www.zonasiswa.com/2014/11/pengertian-perjanjian-internasional.html>. Diakses pada 13 Januari 2022. Tangerang.
- Capt. Hadi Supriyono. (2013). Sekilas maritime labour convention. <https://www.hadisupriyonommm.com/2013/05/sekilas-maritime-labour-convention-.html?m=1>. Balikpapan.
- Capt. Prolin Taringan. S. (2014). Hukum Maritim (Nautika). Makassar. <https://japragroup.wordpress.com/2017/09/11/apa-itu-abk-anak-buah-kapal/>.
- Ikhsa Wicaksono. (2010). Perspektif Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK). <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://eprin>

ts.umm.ac.id/44759/3/BAB%2520II.pdfved=2ahUKEwiF09XHvtDtA
HXSZSsKH YLLATI QFIACegQIBRAF&Uusg=AOvVaw3E6x7W6rhq
TOgxHLw6vodu , Malang,

Indah Mutiara Kami. (2016). UU Konvensi Ketenagakerjaan Maritim,
<https://news.detik.com/berita/d-3294053/uu-konvensi-ketenagakerjaan-maritim-disahkan-hakawakkapal-dijamin>

International Labour Organization (ILO) in Indonesia and Timor-Leste.
(1919)
<https://www.ilo.org/public/Indonesia/region/asro/jakarta/download/faktailojkt.pdf> .

Media neliti. Kepentingan Indonesia tidak meratifikasi MLC.
<https://media.neliti.com/media/publications/31795-ID-kepentingan-Indonesia-tidakmeratifikasimaritime-labour-convention-mlc-tahun-20.pdf>.

Yaharmas. (2017). Apa Itu Anak Buah Kapal.
<https://japragroup.wordpress.com/2017/09/11/apa-itu-abk-anak-buah-kapal/> . Jakarta

Peraturan Perundang-undangan

5 *Labour Inspection (Seafarers) Convention*. (1966) No. 178

Konvensi Hukum Laut 1982 (*UNCLOS*)

Konvensi *International Labour Organization* No. 188 *Tentang Work In Fishing* 2007.

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim (MLC) 2006.

Pasal 1 angka 40 Undang-undang no 17 tahun 2008.

Pasal 1 huruf e Konvensi ILO No.188 tahun 2007.

Pasal 31 Konvensi ILO No. 188 Tahun 2007.

Pasal 38 Konvensi ILO No.188 Tahun 2007.

Pasal 4 Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006.

Standard A2.2-Upah Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006.

Undang-Undang No.12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, Pasal 7 Ayat 1.

Undang-Undang No. 1 Tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006. UU No. 15 Tahun 2016.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 70 tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.42 Tahun 2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut, Pasal 45 ayat (5).

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.42 Tahun 2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut, Pasal 46.

Undang-Undang No.18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, Pasal 5.

Undang-Undang tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, UU No. 39 Tahun 2004, Ps. 28.

Undang–Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri.