

**STATUS KETENAGAKERJAAN PELAUT DALAM PERSPEKTIF HUKUM
POSITIF DI INDONESIA****Jaja Suparman¹, Hulman Panjaitan², Wiwik Sri Widiarty³**^{1,2,3}Universitas Kristen Indonesia Jakarta

Email:

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendokumentasikan kepastian status ketenagakerjaan pelaut dalam perspektif hukum positif Indonesia. Pelaut adalah kelompok pekerja yang memiliki karakteristik unik karena bekerja di kapal-kapal yang berlayar di perairan internasional, dan mereka seringkali dihadapkan pada kondisi kerja yang berbeda dari pekerja di darat. Penelitian ini memeriksa kerangka hukum yang mengatur status ketenagakerjaan pelaut di Indonesia, dengan fokus pada regulasi ketenagakerjaan, peraturan perburuhan, dan konvensi internasional yang relevan. Artikel ini juga mengeksplorasi berbagai isu yang sering timbul dalam praktik ketenagakerjaan pelaut, termasuk hak-hak mereka, syarat-syarat kerja, upah, perlindungan sosial, serta masalah yang berkaitan dengan perlindungan kesehatan dan keselamatan. Analisis dalam penelitian ini mempertimbangkan sejauh mana regulasi hukum di Indonesia memberikan kepastian status ketenagakerjaan pelaut, serta bagaimana implementasi regulasi ini berdampak pada praktik ketenagakerjaan pelaut sehari-hari. Selain itu, penelitian juga mengevaluasi hambatan dan tantangan yang dihadapi oleh pelaut dalam mendapatkan hak-hak mereka dan perlindungan hukum yang layak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam perspektif hukum positif Indonesia, kepastian status ketenagakerjaan pelaut masih memiliki beberapa celah dan tantangan yang perlu ditangani. Artikel ini memberikan wawasan yang lebih mendalam terkait dengan kerangka hukum yang mengatur ketenagakerjaan pelaut di Indonesia, serta mendorong pemahaman yang lebih baik mengenai perlindungan hak-hak ketenagakerjaan pelaut dan perbaikan dalam regulasi yang berlaku.

Kata kunci: ketenagakerjaan pelaut, hukum positif, hak-hak pekerja, regulasi, Indonesia.**Abstract**

This research aims to analyze and document the employment status certainty of seafarers from the perspective of Indonesian positive law. Seafarers are a unique group of workers as they work on ships that sail in international waters, and they are often faced with working conditions different from those onshore workers. The study examines the legal framework governing the employment status of seafarers in Indonesia, with a focus on

How to cite:Jaja Suparman, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty (2023), Status Ketenagakerjaan Pelaut Dalam Perspektif Hukum Positif Di Indonesia, (5) 12, <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2657>**E-ISSN:**[2684-883X](https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2657)**Published by:**[Ridwan Institute](https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2657)

labor regulations, labor standards, and relevant international conventions. The article also explores various issues that frequently arise in seafarer employment practices, including their rights, terms of employment, wages, social protection, as well as issues related to health and safety protection. The analysis in this research considers the extent to which legal regulations in Indonesia provide employment status certainty for seafarers and how the implementation of these regulations impacts day-to-day seafarer employment practices. Furthermore, the research also evaluates the barriers and challenges faced by seafarers in obtaining their rights and appropriate legal protection. The research findings indicate that from the perspective of Indonesian positive law, the employment status certainty of seafarers still has some gaps and challenges that need to be addressed. This article provides a deeper insight into the legal framework governing seafarer employment in Indonesia and encourages better understanding of the protection of seafarer employment rights and improvements in applicable regulations.

Keywords: *Seafarer Employment, Positive Law, Workers' Rights, Regulations, Indonesia.*

PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia dapat di golongankan sebagai bangsa pelaut yang ulung. Nenek moyang bangsa Indonesia sejak zaman dahulu kala sudah mengarungi lautan ke segala penjuru angin. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya ditemukan peninggalan-peninggalan purbakala di pelbagai tempat di muka bumi yang menunjukkan bukti-bukti keunggulan para pelaut dari pelbagai etnis di Indonesia. Bahkan, banyak di antara mereka yang kemudian menetap di wilayah daratan, yang disinggahi dan menurunkan keturunan dari generasi ke generasi, yang kini sudah menjadi warga negara dari wilayah yang sekarang sudah menjadi negara merdeka dan berdaulat.

Demikian pula dalam konteks pelayaran antarpulau (*inter-insulair*) maupun luar negeri, para nenek moyang bangsa Indonesia sejak zaman purba sudah berlayar antarpulau, baik dengan tujuan ekonomi-perdagangan maupun sosial-budaya. Banyak pula etnis-ethnis yang mendiami pulau-pulau dari kepulauan Nusantara itu yang menangkap ikan di perairan laut di sekitar, berada di tengah-tengah dan di antara pulau-pulau tersebut. Mereka bertemu dan berinteraksi di tengah laut dengan penuh kerukunan dan kedamaian, taapa memandangi perbedaan-perbedaan antara mereka atas dasar apa pun juga. Di tengah laut mereka merasa senasib dan sepenanggungan.

Di daratan, sebagai etnis pendatang mereka juga bertemu dan berinteraksi dengan penduduk etnis asli atau lokal sehingga tidak ada perasaan asing antara satu dan lainnya. Beberapa dari mereka itu ada yang menetap di daerah-daerah yang disinggahi, bahkan melangsungkan perkawinan campuran yang selanjutnya melahirkan generasi baru sebagai penerus keturunan mereka. Mereka pun meleburkan diri ke dalam masyarakat lokal dan sudah merasa dan memandang diri mereka sebagai bagian dari masyarakat etnis lokal.

Dari praktik dan perilaku yang terus berlangsung secara turun temurun dari generasi ke generasi ini dengan memanfaatkan laut di sekitar, di tengah-tengah, ataupun

di antara pulau-pulau dari kepulauan Nusantara ini, dapat disimpulkan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia tidak memandang laut tersebut sebagai jalur pemisah antara pulau ataupun antara etnis, tetapi justru memandangnya sebagai sarana yang menjembatani dan mempersatukan seluruh kepulauan Nusantara. Dengan demikian, laut itu pun dipandang tidak terpisahkan dengan daratan dan tanah di bawahnya dari pulau-pulau ataupun dari ruang udara di atas laut serta daratan tersebut. Ketiganya itu dipandang sebagai satu kesatuan yang saling menguatkan yang kemudian dikenal dengan sebutan tanah air.

Dalam konsepsi tanah air tersebut, terkandung adanya satu kesatuan antara ketiganya (darat, laut dan udara) dan di sanalah bangsa Indonesia sebagai penduduk yang tinggal di dalamnya.

Pada tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya dan pada tanggal 18 Agustus 1945 disahkanlah undang-undang dasarnya yang kemudian lebih dikenal dengan nama Undang-Undang Dasar 1945. Dengan demikian, secara hukum dan politik, berdirinya negara Indonesia yang merdeka dan berdaulat sudah sah. Akan tetapi, tak lama setelah bangsa Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya, meletuslah Revolusi Fisik Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Tidak dapat di ragukan lagi bahwasanya hampir sebagian besar dari penduduk di negara Indonesia banyak yang bermata pencaharian sebagai nelayan ataupun juga sebagai pelaut. Para pelaut ataupun nelayan ini juga sebagian mencari pekerjaan di dalam negeri adapun juga yang mencari pekerjaan demi menghidupi kebutuhan sehari-hari di luar negeri, sebagian besar dari pelaut-pelaut Indonesia berkeinginan untuk lebih memilih mencari pekerjaan di dalam negeri maupun luar negeri atau pun mereka bekerja di atas kapal-kapal negara asing.

Seorang pelaut yang sebagian besar pekerjaan mereka berada di atas kapal sebagian besar juga dapat dipanggil dengan sebutan anak kapal ataupun anak buah kapal, dapat juga di singkat dengan ABK (Astina, 2020a). Sebagian besar ABK rata-rata yang bekerja di kapal lokal atau kapal asing, juga ada pula yang bekerja di perusahaan-perusahaan asing. Pengertian Bekerja ialah suatu aktivitas yang bisa dikatakan sebagai sebuah profesi ialah dilakukan oleh setiap manusia agar dapat mempertahankan hidupnya, dengan memperhatikan kebutuhan yang melekat pada setiap orang dalam kehidupan manusia. Tempat kerja, orang yang terlibat dalam pekerjaan ini pasti akan mendapatkan upah, sehingga upah yang dihasilkan dari pekerjaan tersebut dapat memenuhi kebutuhan hidup dan dapat menjalani kehidupan yang layak (Shalihah, 2016), (Rohendra Fathammubina, 2018), (Amanah et al., 2022).

Berdasarkan Pasal 28 D ayat 2 UUD 1945 dijelaskan bahwasannya Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja (RACHMAWATI, 2019), (Frivanty & Ramadhani, 2020). Banyaknya tenaga kerja Indonesia memilih untuk bekerja sebagai Anak Buah Kapal (ABK) karena untuk mengurangi angka pengangguran di Indonesia, selain itu bekerja di kapal mendapatkan gaji sebagai Anak Buah Kapal (Astina, 2020b).

Tetapi terkadang apa yang diharapkan oleh tenaga kerja Indonesia tidak selalu berjalan dengan apa yang di janjikan, banyak terjadi nya pelanggaran yang terjadi kepada

Anak Buah Kapal Indonesia seperti tidak memiliki perjanjian kerja laut (PKL), jam kerja tidak jelas, gaji tidak dibayar sesuai perjanjian, meninggal karena kecelakaan kerja, sakit dan tidak bisa melakukan kerja di atas kapal.

Pelaut merupakan salah satu pekerjaan yang memiliki tanggung jawab besar dan berisiko tinggi seperti, kecelakaan kapal dan tenggelam (Adela, 2018). Untuk mencegah resiko, diperlukan kualifikasi pekerja sebagai pelaut yang lebih ketat dan pemberian perlindungan hukum bagi pelaut yang diatur secara komprehensif. Dilihat dari kasus Anak Buah Kapal belum mendapatkan kepastian ke Hak Asasiannya, Hak asasi manusia (selanjutnya disebut HAM) adalah hak-hak yang bersifat universal yang dimiliki setiap orang di dunia ini tanpa adanya pengecualian.

Pelanggaran hak asasi manusia tidak hanya terjadi di darat saja, tetapi juga di wilayah perairan. Korban pelanggaran HAM terjadi degan warga negara Indonesia dimana mata pencahariannya ialah bergantung pada anak buah kapal, atau disingkat menjadi ABK di perairan Indonesia. Padahal Pelaut/ABK memiliki peran penting dan strategis sebagai penggerak kelancaran perpindahan orang dan barang, menjamin komoditas di dunia berjalan dengan aman, lancar dan selamat sampai tujuan.

Tindakan pelanggaran hak asasi manusia merupakan tindakan dari perbuatan seseorang atau sekumpulan orang termasuk juga oleh instansi pemerintahan baik yang dilakukan dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja maupun tindakan kelalaian dimana tindakan tersebut dapat dikategorikan sebagai tindakan melawan hukum sebagai pengurang, penghalang, dan pembatas yang membatasi, dan atau sebagai pencabut hak asasi manusia baik individu ataupun kelompok orang yang dijamin oleh Undang-undang (van Voss & Tjandra, 2012).

Walaupun Indonesia sendiri sudah memberikan perlindungan tetapi nyatanya perlindungan itu belum maksimal. Sampai saat ini Pemerintah Indonesia masih membuat suatu regulasi terkait perlindungan hukum tersebut (Sujadmiko, n.d.). perlindungan terhadap hak-hak pelaut telah diatur dalam *Maritime Labour Convention* (MLC). Pada umumnya permasalahan timbul ketika para pihak terkait seperti perusahaan pemilik kapal, perusahaan asuransi, negara bendera, dan negara pelabuhan, saling melempar tanggung jawab dalam penyelesaian kasus penelantaran pelaut. Dalam pasal 28 D ayat (1) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 bahwasanya berisikan dimana setiap individu berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.

Perlu digaris bawahi setiap warga negara, yang anak buah kapal Indonesia yang bekerja di atas kapal asing termasuk di dalamnya. Anak Buah Kapal ialah semua pekerja yang bekerja di atas kapal, terkecuali nahkoda. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 memberikan jaminan bahwa kepada setiap masyarakat Indonesia mempunyai hak dan peluang yang sama guna semuanya dapat medapatkan suatu pekerjaan dan kehidupan yang layak tanpa adanya perbedaan. Bekerja merupakan salah satu hak yang dimiliki setiap individu yang harus dijaga, dijamin dan dihormati. Perlindungan terhadap Pelaut juga dibutuhkan dalam dilaksanakannya secara terintegrasi

dengan sistem yang melibatkan pemerintah pusat, pemerintah daerah dan masyarakat (Saragih, 2019).

Dari berbagai macam banyak permasalahan yang terjadi kepada ABK yang berasal dari Negara Indonesia disebabkan karena minimnya perlindungan akan berbagai bentuk-bentuk pelanggaran yang sangat banyak terjadi yang menimpa para ABK. Tidak adanya jaminan atas kepastian hukum bagi ABK Indonesia yang melakukan pekerjaannya di atas kapal yang berbendera asing di luar negeri guna mendapatkan perlindungan dan kepastian sepadan dengan tolak ukur syarat Hukum Internasional dan pemenuhan keharusan dalam syarat bekerja.

Oleh sebab itu, diperlukannya berupa upaya hukum dari Pemerintah Indonesia agar lebih mengkedepankan jaminan perlindungan hukum untuk pelaut Indonesia khususnya bagi mereka yang melakukan pekerjaan mereka di luar negeri dan di atas kapal berbendera negara asing. Dalam hal ini, penulis ingin membahas secara khusus terkait perlindungan hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam undang-undang nomor 18 tahun 2017 tentang perlindungan pekerja migran Indonesia, dimana Pelaut dikategorikan sebagai tenaga pekerja migran. Perlu di kritisi adanya konvensi *International Labour Organization* (ILO) pada pasal 11 yang menjelaskan bahwa pelaut tidak masuk dalam kategori Migran. Adanya kesadaran dari Konvensi ILO dengan pertimbangan yang baik, karena pada umumnya penanganan pekerja pelaut sebagai pekerja dilaut dengan aturan yang mengikat secara internasional tidak dapat di sama ratakan dengan pekerjaan umum yang di darat. Adapun juga ketentuan yang mengatur beberapa konvensi yang terkait perlindungan kepada tenaga migran dengan pertimbangan dari Konvensi ILO juga terdapat pada pasal 3 huruf f Undang-undang nomor 6 tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran Dan Anggota Keluarganya) dimana dalam pertimbangan undang-undang ini tidak berlaku bagi pelaut dimana pelaut bukan tenaga migran. Maka dari itu, Kepastian hukum bagi pelaut yang aktif dan masih berlayar khususnya diluar negeri dengan harus juga mengikuti standart pelayaran internasional, maka perlunya dibentuk suatu peraturan khusus dan mekanisme khusus.

Sebagaimana diketahui bahwa perlunya dukungan pemerintah dalam perlindungan kepada pelaut. Jika dikatakan pelaut yang bekerja di kapal asing maupun berlayar ke luar negeri dikatakan seorang migran. Akan banyak kerugian-kerugian yang ditimbulkan mulai dari Ketika memasuki suatu negara anak kapal indonesia harus tunduk kepada peraturan terkait pekerja migran dengan izin masuk/visa padahal kapal yang berlayar tersebut hanya 1 (satu) kali pelayaran saja

Adapun juga pengurusan dokumen sebagai pekerja migran membutuhkan waktu sedangkan kapal yang sedang belayar hanya singgah/berlabuh di suatu negara hanya sebentar dan/atau waktu yang singkat, selanjutnya pembengkakan beban biaya administrasi pengurusan dokumen pekerja migran yang akan memberatkan perusahaan pelayaran maupun pelaut dan adanya potensi pelaut Indonesia tidak dipekerjakan oleh perusahaan dalam negeri maupun perusahaan pelayaran asing dikarenakan dokumen yang

harus dilengkapi seorang pelaut sebagai pekerja migran. Maka dari itu, perlunya harmonisasi maupun sinkronisasi antar peraturan perundang-undangan terkait perlindungan kepada pelaut Indonesia.

Sebagaimana hak memperoleh pekerjaan, mendapatkan perlindungan dalam bekerja, hidup yang layak merupakan Hak Asasi Manusia dan yang diamanatkan oleh Undang-undang Dasar 1945 serta juga berdasarkan Ideologi Pancasila. Bila pelaut Indonesia merasakan mekanisme yang mempersulit maupun mempersempit peluang pekerjaan bagi pelaut untuk memperoleh pekerjaan, maka dari itu kewajiban negara harus memberikan solusi yang terbaik terhadap perlindungan kepada pelaut.

METODE PENELITIAN

Jenis dan Pendekatan Penelitian

Tipe yang dipergunakan dalam kajian penulisan tesis ini adalah Penelitian yuridis normatif merupakan tipe jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini. Hukum sebagai suatu sistem normatif yang bersifat mandiri serta berada jauh dari kehidupan masyarakat secara nyata merupakan pandangan hukum yang berasal dari konsep penelitian yuridis normatif yang memandang hukum sebagai norma-norma tertulis yang dibuat serta diundangkan oleh pejabat atau lembaga yang berwenang disana (Soemitro, 1988). Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji menyebut jenis penelitian hukum kepustakaan sebagai penelitian hukum normatif. Terkait hal ini Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji memberikan pengertian bahwa "cara meneliti data sekunder belaka atau dengan bahan kepustakaan merupakan penelitian hukum berjenis normatif" (Soekanto, 2006).

Objek penelitian yang berasal teori-teori hukum dengan kaitannya terhadap peraturan perundang-undangan merupakan ungkapan dari sifat dari penelitian deskriptif analitis. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan masukan kepada pelaku usaha angkutan laut maupun anak buah kapal terkait pelaksanaan perlindungan yang ada.

Dengan menggunakan metode yuridis normatif, artinya penekanan pada ilmu hukum normatif, dengan menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*statute approach*).

Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data sekunder yang memiliki pengertian yaitu tulisan atau hasil penelitian orang lain.

Sumber data sekunder biasanya diperoleh melalui metode pengumpulan data seperti penelaahan kepustakaan dan terdiri dari buku, jurnal, artikel, dan hasil penelitian lainnya. Adapun sumber data pada penelitian tesis ini terdiri dari: (Soekanto, 2006)

i. Bahan hukum Primer:

Bahan-bahan hukum primer merupakan peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum. Bahan hukum primer terdiri dari:

1. Kitab Undang-undang Hukum Perdata
2. Kitab Undang-undang Hukum Dagang

3. Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan
 4. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
 5. Undang-undang nomor 6 tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran Dan Anggota Keluarganya)
 6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan
- ii. Bahan hukum sekunder:
- Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku yang berkaitan, dan lain sebagainya.
- iii. Bahan hukum tesier
- Bahan hukum tersier sebagai bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus, maupun ensiklopedi.

Teknik pengumpulan data

Adapun teknik pengumpulan data yang diharapkan penulis ialah melalui studi kepustakaan (*library research*). Yang dimaksud studi kepustakaan meliputi bahan kepustakaan berupa bahan atau data sekunder. Studi kepustakaan dilakukan yaitu dengan mempelajari buku-buku yang terkait, yaitu berupa peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen dan hasil penelitian yang ada relevansi kuat dengan masalah yang diteliti serta juga informasi yang berasal dari media online maupun internet.

Teknik Analisa data

Analisa yang dilakukan dalam penelitian tesis ini adalah melalui pengolahan bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan terlebih dahulu, kemudian disusun secara sistematis dan terarah dengan menggunakan metode preskriptif yaitu setiap analisa akan dikembalikan pada norma hukum karena alat ujinya adalah norma hukum yang bersaranakan logika deduksi.

Dari hasil analisis tersebut, kemudian ditarik suatu kesimpulan yang merupakan jawaban atas isu hukum yang diajukan dalam penulisan tesis ini. Oleh karena itu yang diharapkan dari penelitian ini walaupun tidak menghasilkan asas hukum yang baru atau teori hukum yang baru, namun setidaknya menghasilkan argumentasi baru untuk memberikan preskripsi terhadap isu hukum yang diajukan serta ditariknya kesimpulan-kesimpulan maupun saran-saran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi perlindungan terhadap anak buah kapal dalam perspektif penegakan hukum

Indonesia adalah salah satu negara pengirim tenaga kerja terbesar di bidang perikanan, terutama ABK. Tenaga kerja Indonesia sering menghadapi berbagai

masalah baik sebelum, selama, dan setelah mereka dipekerjakan (Adha, 2022). Untuk mendapatkan perlindungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan, perlindungan dalam setiap fase tersebut sangat penting. Implementasi hukum

Hukum internasional mengatur hak-hak pelaut melalui *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006, yang telah diratifikasi oleh Indonesia dan berfungsi sebagai landasan untuk penegakan hak-hak pelaut (SURIJONO, 2023). Namun, karena definisi antara pelaut dan nelayan berbeda, MLC 2006 tidak dapat digunakan untuk menjamin hak-hak pekerja pelayaran. Akibatnya, belum ada aturan internasional yang mengatur hak-hak pelaut. Dengan demikian, Peraturan *International Labour Organization* (ILO) Nomor 188 Tahun 2007 dianggap relevan untuk upaya penegakan hak pekerja laut di Indonesia. Konvensi *International Labour Organization* (ILO) Nomor 188 Tahun 2007 berlaku tidak hanya bagi kapal yang beroperasi di yurisdiksi negara Indonesia, tetapi juga dapat digunakan sebagai dasar tuntutan jika kapal asing melanggar ketentuan dalam konvensi. Bagian VII, Pasal 43 Tentang Mematuhi dan Menegakkan Peraturan menyatakan:

Pasal 43 ayat (1)

“Apabila negara anggota, dimana sebuah kapal berlabuh dipelabuhannya, dalam melaksanakan usahanya yang normal atas alasan pengoperasian, menerima keluhan atau memperoleh bukti bahwa kapal tersebut tidak mematuhi persyaratan konvensi ini, maka negara anggota tersebut dapat membuat laporan yang di alamatkan ke pemerintah negara bendera dari kapal tersebut, dan mengirim salinannya ke Direktur Jenderal ILO, dan dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk meralat kondisi apapun dikapal tersebut yang secara jelas membahayakan keselamatan atau kesehatan”.

Dari uraian di atas, diketahui bahwa ada beberapa alasan mengapa upaya penegakan hak-hak pekerja di bidang pelayaran belum berhasil. Pertama adalah kewenangan yang tumpang tindih antara kementerian dan lembaga pemerintah, serta koordinasi yang buruk antara institusi pemerintah. kedua adalah pengawasan yang lemah karena sektor yang berbeda memiliki hukum internasional yang lemah.

Berdasarkan uraian sebelumnya, pemerintah Indonesia bertanggung jawab atas penegakan hak-hak pekerja pelayaran di negara itu. Peraturan yang dibuat oleh masing-masing instansi ini menyebabkan tumpang tindih dan ketidaksesuaian antara peraturan. Akibatnya, ketiga faktor di atas sangat berdampak pada penegakan hak-hak pekerja pelayaran, seperti yang disebutkan di atas, konvensi internasional *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006, yang telah diratifikasi, dianggap tidak relevan untuk dijadikan landasan penegakan hak pekerja pelayaran. Konvensi tersebut, seperti yang disebutkan sebelumnya, tidak ditujukan terhadap pekerja bidang pelayaran.

Untuk melindungi hak-hak pekerja kapal, negara memiliki kewajiban untuk melindungi berdasarkan tiga prinsip kewajiban negara:

- a. Kewajiban untuk memenuhi,
- b. Kewajiban untuk melindungi, dan
- c. Kewajiban untuk menghormati.

Peraturan Perundang-undangan seperti UU No.13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan dan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan di bawahnya, seperti Peraturan Pemerintah No.17 Tahun 2000 tentang kepelautan, tidak melengkapi undang-undang nasional yang mengatur keselamatan pelaut.

Maka dari itu dengan meratifikasi perjanjian internasional, Indonesia diwajibkan untuk memenuhi kewajiban yang ditetapkan dalam perjanjian tersebut dan juga akan memperoleh hak-hak yang ditetapkan dalam perjanjian tersebut.

Menurut penegakan hukum, perlindungan anak buah kapal (ABK) didefinisikan sebagai upaya pemerintah dan pihak-pihak terkait untuk memastikan bahwa ABK mendapatkan perlindungan hukum yang memadai dari segi keselamatan, keamanan, dan kesejahteraan.

Salah satu upaya penting untuk meningkatkan perlindungan hukum bagi ABK adalah penegakan hukum terhadap pelanggaran terhadap hak-hak ABK. Penegakan hukum yang tegas dan adil dapat membuat pelaku pelanggaran jera dan membuat ABK merasa aman dan aman. Berikut adalah beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penegakan hukum terhadap pelanggaran terhadap hak-hak ABK.

Pemerintah perlu memperkuat lembaga penegak hukum yang menangani kasus pelanggaran hak-hak ABK, meningkatkan kerjasama dengan negara lain dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran hak-hak ABK, dan meningkatkan kesadaran publik tentang pentingnya perlindungan hukum bagi ABK (Wiyantoro, n.d.).

Upaya lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan perlindungan hukum bagi ABK selain penegakan hukum adalah Pemerintah harus memberi tahu ABK tentang hak-hak mereka, dan pemerintah harus meningkatkan pengawasan terhadap peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perlindungan hukum ABK (Armansyah, 2019). Pemilik kapal juga harus meningkatkan kesadaran dan komitmen mereka untuk menghormati hak-hak ABK. Upaya-upaya ini diharapkan dapat meningkatkan penegakan hukum terhadap pelanggaran hak ABK. Ini akan membuat perlindungan hukum ABK di Indonesia lebih terjamin.

Berikut ini adalah beberapa contoh kasus di mana hak-hak ABK telah dilanggar di Indonesia:

- a. Upah yang tidak sesuai dengan ketentuan Kerja yang melebihi batas waktu Kerja yang berbahaya
- b. Pelecehan seksual
- c. Diskriminasi

Pemerintah harus melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan perlindungan hukum bagi ABK, termasuk penegakan hukum dan langkah-

langkah lain yang telah disebutkan sebelumnya. Dengan upaya-upaya ini, perlindungan hukum bagi ABK di Indonesia akan menjadi lebih baik, sehingga ABK dapat bekerja dengan aman dan nyaman. Untuk beberapa alasan, penegakan hukum terhadap pelanggaran hak-hak ABK sangat penting yaitu untuk memberikan kepastian hukum kepada ABK, mereka harus merasa bahwa hak-hak mereka dilindungi oleh hukum, sehingga mereka dapat bekerja dengan tenang dan nyaman, untuk memberikan efek jera bagi pelaku pelanggaran, penegakan hukum yang tegas dan adil dapat memotivasi pelaku pelanggaran untuk berhenti melakukan kesalahan yang sama.

Penegakan hukum yang tegas dan adil dapat meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya perlindungan hukum bagi ABK, sehingga masyarakat akan lebih peduli terhadap hak-hak ABK. Baik pemerintah, perusahaan swasta, maupun masyarakat dapat melakukan tindakan hukum terhadap pelanggaran hak-hak ABK. Pemerintah dan sektor swasta perlu meningkatkan kesadaran dan komitmen untuk menghormati hak-hak ABK; masyarakat perlu meningkatkan kepedulian terhadap hak-hak ABK dan melaporkan pelanggaran kepada pihak yang berwenang.

B. Penyelesaian Perselisihan Terhadap anak buah kapal

Pasal 1 angka (15) UU No 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan menyatakan bahwa Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Jadi, perjanjian kerja merupakan dasar terciptanya hubungan hukum diantara pekerja dengan pengusaha. Hubungan antara pekerja dan pengusaha tersebut dapat terganggu dan berpotensi menimbulkan perselisihan, apabila salah satu pihak tidak melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan apa yang telah disepakati didalam perjanjian kerja.

Pasal 1 angka (1) UU No 2 Tahun 2004 tentang penyelesaian perselisihan hubungan industrial, menyatakan bahwa perselisihan hubungan industrial adalah perbedaan pendapat yang mengakibatkan pertentangan antara pengusaha atau gabungan pengusaha dengan pekerja (buruh)/serikat pekerja (serikat buruh) karena adanya perselisihan mengenai hak, kepentingan, pemutusan hubungan kerja dan perselisihan antar serikat pekerja/buruh dalam satu perusahaan.

Selanjutnya dalam Pasal 2 menyebutkan bahwa jenis-jenis perselisihan hubungan industrial meliputi; perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan pemutusan hubungan kerja dan perselisihan antara serikat pekerja/buruh hanya dalam satu perusahaan. Mekanisme seperti bipatrit, mediasi, konsiliasi, dan arbitrsi dapat digunakan untuk menyelesaikan perselisihan dalam hubungan industri.

Selain itu, Lebih lanjut, dalam Pasal 8 UU No 2 Tahun 2004, menyebutkan bahwa penyelesaian perselisihan melalui mediasi dilakukan oleh mediator di setiap kantor instansi yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan Kabupaten/Kota. Dengan demikian dapat diketahui bahwa, pihak Disnakertrans

merupakan pihak ketiga dalam proses penyelesaian perselisihan antara pekerja dan pengusaha di tingkat mediasi.

Sementara itu, dasar hubungan kerja antara perusahaan pelayaran dan ABK adalah PKL (Perjanjian Kerja Laut), yang diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD). Menurut Pasal 395 KUHD, PKL (Perjanjian Kerja Laut) ialah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal di satu pihak dan seorang buruh di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk bertindak di bawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai nahkoda atau anak-kapal, engan demikian dapat diketahui bahwa dalam suatu PKL juga terpenuhi unsur-unsur dari suatu perjanjian kerja pada umumnya, yaitu: adanya pekerjaan, perintah dan upah. berdasarkan UU Nomor 2 Tahun 2004, dapat disimpulkan bahwa Disnakertrans juga memiliki otoritas untuk menyelesaikan sengketa antara perusahaan pelayaran dan ABK.

Adapun Lembaga lain yang menaungi penyelesaian perselisihan ABK yaitu Syahbandar. Hubungan kerja yang tercipta di antara Perusahaan dan ABK membentuk kewenangan pihak Syahbandar. Menurut Kunthoro dkk., karena ABK dan PKL memiliki karakteristik khusus, pengaturan tentang ABK dan PKL berbeda dari pengaturan tentang pekerja dan perjanjian kerja pada umumnya.¹

Untuk dapat melakukan pekerjaan di atas kapal, seorang ABK harus memenuhi persyaratan tertentu, seperti:

- a. Umur Minimum: Pasal 17 b PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan menetapkan bahwa seseorang harus berumur sekurang-kurangnya 18 tahun untuk dapat bekerja sebagai anak kapal.
- b. Pemeriksaan Kesehatan: Pasal 17c PP No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan menyatakan bahwa seorang anak kapal harus memenuhi persyaratan dalam hal kesehatan jasmani dan rohani, berdasarkan hasil pemeriksanaan kesehatan khusus yang dilakukan untuk mereka.
- c. Sertifikasi Kepelautan, dalam pasal 4, 5, 6 dan 14 PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, disebutkan bahwa sertifikasi kepelautan terdiri dari sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut.

Sedangkan dalam pada BAB II susunan pengawakan kapal niaga pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 tentang pengawakan kapal niaga, berrbunyi sebagai berikut:

- (1) Susunan pengawakan Kapal Niaga meliputi:
 - a. Nakhoda;
 - b. Perwira:
 1. Mualim I (*Chief Mate*);

¹ Kunthoro dkk. 1999, *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Perlindungan Anak Buah Kapal (ABK)*, Badan Pembinaan Hukum Nasional-Departemen Kehakiman Dan HAM, Hlm. 20

2. Perwira Yang Melaksanakan Tugas Jaga di Anjungan (*Watchkeeping Officer*);
 3. Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*);
 4. Masinis II (*Second Engineer Officer*);
 5. Masinis Yang Melaksanakan Tugas Jaga di Kamar Mesin (*Watchkeeping Engineer Officer*); dan
 6. Perwira Teknik Elektro (*Electro Technical Officer*);
- c. Rating:
1. Pelaut Terampil Bagian Dek (*Able Seafarer Deck*);
 2. Juru Mudi;
 3. Rating bagian dek lainnya meliputi namun tidak terbatas pada:
 - iv. Kelasi (*Ordinary Sailor*);
 - v. Juru Masak Kapal (*Ship's Cook*); dan
 - vi. Pelayan (*Mess Boy*).
 4. Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer Engine*);
 5. Juru Minyak;
 6. Rating Teknik Elektro (*Electro Technical Rating*); dan
 7. Rating bagian mesin lainnya meliputi namun tidak terbatas pada:
 - i. Wiper; dan
 - ii. Plumber;
- d. Jabatan tertentu untuk Kapal tertentu meliputi namun tidak terbatas pada:
1. dokter; dan
 2. *surveyor*.
- (2) Pengawakan Kapal Niaga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan: a. jenis Kapal; b. daerah pelayaran; c. Tonase kotor kapal (gross tonnage/GT);

Selanjutnya PP ini juga mengatur kewajiban para pelaut untuk memiliki sertifikat sebagai berikut ini:

Pasal 5:

- (1) Jenis Sertifikat Kepelautan terdiri atas:
 - a. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*);
 - b. Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*);
 - c. Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/CoP*); dan
 - d. Sertifikat Pengakuan (*Certificate of Recognition/CoR*).
- (2) Setiap Awak Kapal harus memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c.
- (3) Selain memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pelaut warga negara asing yang bekerja di atas Kapal berbendera Indonesia harus memiliki Sertifikat Pengakuan (*Certificate of Recognition/CoR*).
- (4) Sertifikat Pengakuan (*Certificate of Recognition/CoR*) sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan oleh Direktur Jenderal dan

diberikan untuk jabatan Nahkoda, Mualim I (Chief Mate), Kepala Kamar Mesin (Chief Engineer), dan Masinis II (Second Engineer Officer).

Pasal 6

Jenis Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a terdiri atas:

- a. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut nautika;
- b. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut teknika;
- c. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut teknik elektro; dan
- d. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut operator radio GMDSS.

Pasal 7

(1) Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut nautika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a terdiri atas:

- a. sertifikat ahli nautika tingkat I (ANT I);
- b. sertifikat ahli nautika tingkat II (ANT II);
- c. sertifikat ahli nautika tingkat III (ANT III) manajemen;
- d. sertifikat ahli nautika tingkat III (ANT III);
- e. sertifikat ahli nautika tingkat IV (ANT IV) manajemen;
- f. sertifikat ahli nautika tingkat IV (ANT IV);
- g. sertifikat ahli nautika tingkat V (ANT V) manajemen; dan
- h. sertifikat ahli nautika tingkat V (ANT V).

(2) Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut teknika sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf b terdiri atas:

- a. sertifikat ahli teknika tingkat I (ATT I);
- b. sertifikat ahli teknika tingkat II (ATT II);
- c. sertifikat ahli teknika tingkat III (ATT III) manajemen;
- d. sertifikat ahli teknika tingkat III (ATT III);
- e. sertifikat ahli teknika tingkat IV (ATT IV) manajemen;
- f. sertifikat ahli teknika tingkat IV (ATT IV);
- g. sertifikat ahli teknika tingkat V (ATT V) manajemen; dan
- h. sertifikat ahli teknika tingkat V (ATT V).

(3) Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut teknik elektro sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf c merupakan sertifikat *electro technical officers* (ETO).

(4) Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) Pelaut Operator Radio GMDSS sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d merupakan sertifikat GMDSS radio operators.

Pasal 8

Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b, diberikan terhadap Pelaut yang telah memiliki Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency/CoC*) sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dan ketentuan internasional.

Pasal 9

Jenis Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/CoP*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf c terdiri atas:

- a. sertifikat keterampilan dasar;
- b. sertifikat keterampilan khusus; dan
- c. sertifikat keterampilan untuk Kapal jenis tertentu.

Pasal 10

(1) Sertifikat keterampilan dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a merupakan sertifikat keterampilan dasar keselamatan (*basic safety training*).

(2) Sertifikat keterampilan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b terdiri atas:

- a. sertifikat keterampilan keselamatan Kapal Tangki Minyak (*Oil Tanker*), Kapal Tangki Bahan Kimia (*Chemical Tanker*), dan Kapal Tangki Gas Cair (*Liquefied Gas Tanker*) meliputi:
 1. *basic training for oil and chemical tanker (BOCT) certificate*;
 2. *basic training for liquefied gas tanker (BLGT) certificate*;
 3. *advance training for oil tanker cargo operation (AOT) certificate*;
 4. *advance training for chemical tanker cargo operation (ACT) certificate*; dan
 5. *Advance training for liquefied gas tanker cargo operation (ALGT) certificate*
- b. sertifikat keterampilan keselamatan Kapal Penumpang dan Kapal Ro-ro Penumpang (*Ro-ro Passenger Ship*) meliputi:
 1. *crowd management training certificate*;
 2. *crisis management and human behaviour training certificate*; dan
 3. *Ro-ro passenger safety, cargo safety, and hull integrity training certificate*;
- c. *sertifikat keterampilan survival craft and rescue boats other than fast rescue boat (SCRB)*;
- d. *sertifikat keterampilan fast rescue boats (FRB)*;
- e. *sertifikat keterampilan advanced fire fighting (AFF)*;
- f. *sertifikat keterampilan medical first aid (MFA)*;
- g. *sertifikat keterampilan medical care (MC)*;
- h. *sertifikat keterampilan radar observation (RADAR simulator)*;

- i. sertifikat keterampilan *automatic radar plotting aid simulator* (ARPA simulator);
- j. sertifikat keterampilan *electronics charts display and information system* (ECDIS);
- k. sertifikat keterampilan *bridge resource management* (BRM);
- l. sertifikat keterampilan *engine room resource management* (ERM);
- m. sertifikat keterampilan *security awareness training* (SAT);
- n. sertifikat keterampilan *security training for seafarers with designated security duties* (SDSD);
- o. sertifikat keterampilan *ship security officers* (SSO);
- p. sertifikat keterampilan *International Maritime Dangerous Good Cargo* (IMDG) Code; q.
- q. sertifikat keterampilan Pelaut Terampil Bagian Dek (*Able Seafarer Deck*);
- r. sertifikat keterampilan Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer Engine*);
- s. sertifikat keterampilan Rating dinas jaga dek;
- t. sertifikat keterampilan Rating dinas jaga mesin;
- u. sertifikat keterampilan Rating teknik elektro;
- v. sertifikat keterampilan *marine high voltage*;
- w. sertifikat keterampilan *leadership and teamwork*;
- x. sertifikat keterampilan *on board assessment*;
- y. Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/CoP*) bagi Awak Kapal yang berlayar di daerah kutub meliputi:
 1. Sertifikat keterampilan *basic training for ships operating in polar water (the international code for ships operating in polar waters certificate (the polar code))*; dan/atau
 2. Sertifikat keterampilan *advance training for ships operating in polar water (the international code for ships operating in polar waters certificate (the polar code))*; dan
 - z. sertifikat keterampilan juru masak (*ship's cook certificate*).
- (3) Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/CoP*) untuk Kapal jenis tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c merupakan sertifikat yang diberikan untuk:
 - a. Kapal Dengan Kecepatan Tinggi (*High Speed Craft*);
 - b. Kapal berdaya dukung dinamis (*dynamically supported craft*);
 - c. *mobile offshore unit* (MOU);
 - d. Kapal Anchor Handling Tug Supply (AHTS);
 - e. Kapal Tunda dengan panjang tundaan lebih dari 100 m (seratus meter);
 - f. Kapal dengan karakteristik olah gerak khusus; dan

- g. Kapal dengan bahan bakar gas yang terdiri atas:
 1. *basic code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels* (basic IGF-Code) *certificate*; dan/atau
 2. *advance code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels* (advanced IGF-Code) *certificate*.

Sebagaimana sudah diuraikan diatas Kementerian Perhubungan khususnya menjamin kelaiklautan kapal serta melaksanakan konvensi internasional standar Pendidikan dan pelatihan, sertifikasi serta dinas jaga (*standards of training, certification and watchkeeping for seafares*) untuk mengatur pengawakan kapal niaga dan juga pengaturan mengenai kapal niaga harus diatur secara komprehensif.

Inilah yang membedakan pekerja umum dari ABK, Adapun juga dampak Kekhususan Perjanjian Kerja Laut (PKL). Namun, PKL memiliki beberapa karakteristik, yaitu:

1. Pertama, PKL antara nahkoda atau perwira cukup dibuat secara tertulis antara mereka dan pengusaha kapal (Pasal 399 KUHD), tetapi PKL ABK dengan perusahaan harus dibuat secara tertulis dan dengan akta otentik di depan pejabat pemerintah yang berwenang, dalam hal ini Syahbandar (Pasal 400 ayat (1) KUHD).
2. Kedua, pengaturan tempat bekerja dan tempat perselisihan terjadi. PKL memiliki aturan tempat bekerja. Karena mereka berada di atas kapal dan selalu bergerak, tidak dapat dipastikan di mana area yang menjadi tujuan dan di mana perselisihan terjadi (Djumadi, 2006). Hal ini sangat memengaruhi ketentuan yang digunakan untuk menyelesaikan perselisihan. Misalnya, jika PKL dibuat di Jakarta tetapi perselisihan terjadi di Medan, para pihak tidak dapat membawa masalah ini ke Disnakertrans Jakarta untuk diselesaikan.

Karena karakteristik unik ABK dan PKL, Syahbandar dapat dianggap sebagai pihak ketiga dalam proses penyelesaian perselisihan antara ABK dan perusahaan pelayaran. Dalam hal dualisme pengaturan dalam proses penyelesaian perselisihan antara perusahaan Pelayaran dan ABK, serta dualisme kewenangan sebagai pihak ketiga dalam proses tersebut, Mertokusumo berpendapat bahwa meskipun terjadi interaksi antara unsur-unsur atau bagian-bagian dalam suatu sistim hukum, konflik dapat terjadi jika ada interaksi antara unsur-unsur tersebut (Mertokusumo, 2007).

Telah dijelaskan bahwa ABK dan PKL berbeda dari pekerja dan perjanjian kerja umumnya. Lebih lanjut, pasal 1 KUHD menyatakan bahwa KUHD adalah ketentuan khusus terhadap KUHPerdara, dan pasal 396 KUHD menunjukkan bahwa ketentuan PKL di dalam KUHD berbeda dengan ketentuan yang ada di bab VII A Buku III KUHPerdara, yang mengatur perjanjian-perjanjian untuk melakukan pekerjaan. Dengan demikian, ketentuan PKL di dalam KUHD memiliki sifat khusus.

Sementara itu, UU No 2 Tahun 2004 tentang penyelesaian perselisihan hubungan industrial mengatur masalah yang dimaksud secara umum, tanpa menjelaskan masalah yang berkaitan dengan pekerjaan tertentu. Ini juga menunjukkan bahwa UU No 2 Tahun 2004 adalah ketentuan yang sifatnya umum. Oleh karena itu, KUHD dan UU No 2 Tahun 2004 adalah ketentuan yang sederajat yang mengatur masalah yang sama, yaitu proses penyelesaian PHK antara perusahaan.

Karena itu, asas *lex specialis derogat legi generalis* peraturan khusus mengesampingkan peraturan umum digunakan untuk menyelesaikan pertentangan di antara UU No 2 Tahun 2004 tentang PPHI dan KUHD. Oleh karena itu, ketentuan yang seharusnya digunakan sebagai dasar dalam proses penyelesaian PHK antara Perusahaan Pelayaran dan ABK adalah ketentuan yang ada dalam KUHD.

Namun, Manan menyatakan bahwa salah satu prinsip yang harus diperhatikan saat menggunakan asas *lex specialis derogat legi generalis* adalah bahwa ketentuan *lex specialis* harus berada dalam lingkungan hukum yang sama dengan *lex generalis* (Manan, 2004). Oleh karena itu, perlu juga diperiksa apakah UU No 2 Tahun 2004 dan KUHD berada dalam lingkungan yang sama.

Bagian dari ketentuan hukum ketenagakerjaan UU No 2 Tahun 2004 mengatur mekanisme penyelesaian sengketa dalam hubungan industrial. Pada awalnya, hukum ketenagakerjaan merupakan bagian dari hukum privat (diatur dalam KUHPerduta), tetapi sebagai akibat dari proses sosialisasi, yaitu pergeseran dari hukum publik ke hukum privat yang membatasi kebebasan individu, hukum ketenagakerjaan tidak lagi murni hukum privat (perdata).

Ini disebabkan oleh campur tangan pemerintah dalam pengaturan hukum ketenagakerjaan untuk memberikan peluang pekerjaan yang lebih baik. Oleh karena itu, hukum ketenagakerjaan terdiri dari kombinasi hukum publik dan privat. Untuk saat ini, jelas bahwa KUHD termasuk dalam domain hukum privat atau perdata. Namun, pengkajian lebih lanjut terhadap KUHD, terutama yang mengatur PKL, menunjukkan bahwa pemerintah campur tangan dalam pembuatan PKL dan mengawasinya untuk melindungi hak-hak ABK (pekerja).

Oleh karena itu, penulis berpendapat bahwa PKL tidak hanya aturan yang bersifat privat atau perdata. Dengan demikian, penulis berpendapat bahwa ketentuan yang diatur dalam KUHD terdiri dari kombinasi ketentuan yang bersifat publik dan privat. Selain itu, dengan ditetapkannya UU No 21 tahun 1992 tentang Pelayaran dan PP No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, ketentuan dalam KUHD yang berkaitan dengan pelayaran semakin beralih ke arah hukum publik. Dalam penjelasan umum UU Pelayaran dijelaskan bahwa ketentuan yang terdapat dalam UU lain yang berkaitan dengan pelayaran seperti KUHD sangat erat terkait dengan UU ini.

Selanjutnya, pasal 18 ayat 2 PP No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan menyatakan bahwa perjanjian kerja laut (PKL) harus mencakup hak dan

kewajiban setiap pihak dan dibuat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ada korelasi antara KUHD dan UU No 21 tahun 1992 dan PP No 7 Tahun 2000 ketika PKL dibuat antara perusahaan pelayaran dan ABK.

Oleh karena itu, seperti yang diketahui, ketentuan mengenai PKL terdiri dari kombinasi hukum publik dan hukum privat (perdata). Dengan demikian, penulis berpendapat bahwa, karena kedua ketentuan tersebut memiliki sifat publik, asas hukum *lex specialis derogat legi generalis* dapat digunakan untuk menyelesaikan perselisihan di antara UU No 2 Tahun 2004 dan KUHD. Oleh karena itu, KUHD seharusnya menjadi dasar perselisihan ABK dengan perusahaan pelayaran. Ini adalah ketentuan khusus dalam hal ini UU dan Syahbandar berwenang sebagai pihak ketiga.

Namun, setelah mempelajari lebih lanjut, ditemukan bahwa ABK dan PKL yang dibuat oleh perusahaan pelayaran tidak memiliki karakteristik khusus seperti ABK dan PKL pada umumnya sebagai berikut:

- a. Tinjauan Kekhususan ABK: Pasal 41 ayat (1 & 2) PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan menyatakan bahwa hanya pihak nahkoda dan beberapa perwira kapal tertentu yang diharuskan memiliki sertifikasi keahlian dan ketrampilan dasar pelaut. Dengan demikian, hanya pihak nahkoda dan beberapa perwira kapal tertentu yang diharuskan memiliki sertifikasi-sertifikasi kepelautan.

Namun, di dunia pekerjaan saat ini, telah menjadi jelas bahwa untuk menduduki posisi strategis dalam perusahaan, seperti manajer, diperlukan kualifikasi tertentu. Namun, bekerja sebagai pegawai biasa di perusahaan tersebut tidak memerlukan banyak kualifikasi yang sama seperti menjadi manajer. Ini menunjukkan bahwa ada kesamaan dalam proses penerimaan ABK, perwira di kapal, dan pemimpin perusahaan.

Menjadi ABK biasa di atas kapal dan pekerja biasa di perusahaan tidak memerlukan sertifikasi tertentu, tetapi menjadi pemimpin di perusahaan dan perwira di kapal memerlukan sertifikasi. Oleh karena itu, karakteristik yang dimiliki oleh seorang ABK dari sudut pandang kualifikasi dan persyaratan untuk menjadi ABK tidak lagi eksklusif untuk ABK yang bekerja pada perusahaan.

- b. Tinjauan Karakteristik PKL

- 1) PKL harus ditulis dan dibuat di hadapan pejabat pemerintah. Ini adalah ciri khas PKL. Menurut Pasal 400 ayat (1) KUHD, ABK harus dibuat dengan akta otentik di depan pejabat pemerintah yang berwenang.

Ini adalah keuntungan dari PKL karena menjaga agar hak dan kewajiban para pihak diketahui dan dipahami serta dilaksanakan. Sangat menguntungkan jika karakteristik ini tidak hanya berlaku untuk PKL tetapi juga untuk perjanjian kerja umum.

- 2) Berhubungan Dengan Tempat Kerja. PKL juga diatur tentang tempat bekerja, yang selalu bergerak, tidak dapat dipastikan di mana area yang

menjadi tujuan atau di mana perselisihan terjadi. Misalnya, ABK bekerja untuk perusahaan pelayaran di mana tujuan perusahaan selalu berubah-ubah, sehingga tidak jelas kapan dan dimana terjadi perselisihan antara ABK dan pihak perusahaan.

Akibatnya, apabila perselisihan terjadi di daerah yang bukan tempat PKL dibuat, KUHD akan bertindak sebagai dasar hukumnya dan syahbandar akan bertindak sebagai pihak penengah. Misalnya, jika PKL dibuat di Jakarta tetapi perselisihan terjadi di Medan, para pihak tidak dapat membawa masalah tersebut ke Disnakertrans Kota Jakarta untuk diselesaikan.

Soekanto mengatakan bahwa asas *lex specialis derogat legi generali* tidak hanya berlaku untuk ketentuan khusus yang menyampingkan ketentuan umum (sederajat), tetapi juga untuk peristiwa khusus yang harus diperlakukan oleh undang-undang yang menyebutkannya (walaupun undang-undang yang lebih luas atau lebih umum juga dapat mencakup peristiwa khusus) (Soekanto, 2006).

Dengan mempertahankan prinsip *lex specialis derogat legi generali* yang berkaitan dengan dualisme peraturan yang terkait dengan proses PHK perusahaan pelayaran terhadap ABK, ketentuan umum UU No 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial dan khusus (KUHD) dapat digunakan bersama untuk mengisi kekosongan hukum yang terjadi antara ABK dan Perusahaan. Dengan melibatkan Syahbandar dan Disnakertrans secara bersama-sama sebagai pihak ketiga atau penengah, ini akan memungkinkan penyelesaian yang lebih baik.

KESIMPULAN

Perlindungan hukum anak buah kapal diatur dalam hukum Indonesia maupun Internasional. Anak buah kapal dilindungi dari berbagai aspek keselamatan dan kesehatan kerja, seperti perlindungan dari kecelakaan kerja, penyakit yang disebabkan oleh kerja, dan kondisi kerja yang berbahaya; aspek upah dan kesejahteraan, seperti jaminan upah yang layak, kesehatan, pensiun, dan jaminan sosial lainnya; dan aspek hubungan kerja, seperti jaminan kontrak kerja yang adil, perlindungan dari diskriminasi, dan perlindungan dari kekerasan di tempat kerja.

Implementasi perlindungan hukum terhadap anak buah kapal (ABK) di Indonesia secara umum telah cukup memadai. Hal ini terlihat dari adanya pengaturan yang cukup komprehensif dalam peraturan perundang-undangan, baik yang bersifat nasional maupun internasional.

BIBLIOGRAFI

- Adela, N. F. (2018). *Perlindungan pelaut Indonesia di luar negeri melalui ratifikasi maritime labour convention, 2006 (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS AIRLANGGA)*.
- Adha, L. H. (2022). Perlindungan Hukum Pekerja Migran Indonesia Yang Bekerja Sebagai Awak Kapal Perikanan (AKP) Asing. *Private Law*, 2(3), 795–815.
- Amanah, S., Tania, R. S., Putri, A., Mahendra, J. P. J., & Hakim, L. (2022). *Paradigma Pemerintah Terhadap Upah Guru Honorer Dalam Persepektif Hukum*.
- Armansyah, A. A. (2019). Penegakan Hukum Keimigrasian Terhadap Warga Negara Asing Anak Buah Kapal (ABK) Tangkap Ikan Secara Ilegal. *Pleno Jure*, 8(2), 17–36.
- Astina, Y. I. (2020a). *Tanggung Jawab Negara Dalam Melindungi Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia Di Kapal Asing Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS AIRLANGGA)*.
- Astina, Y. I. (2020b). *Tanggung Jawab Negara Dalam Melindungi Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia Di Kapal Asing Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS AIRLANGGA)*.
- Djumadi. (2006). *Hukum Perburuhan – Perjanjian Kerja*. PT Raja Grafindo Persada.
- Frivanty, S., & Ramadhani, D. A. (2020). Pandemi Covid-19 sebagai Alasan Perusahaan untuk Melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) Secara Sepihak. *National Conference on Law Studies (NCOLS)*, 2(1), 422–434.
- Manan, B. (2004). *Hukum positif Indonesia: satu kajian teoritik*. FH UII Press.
- Mertokusumo, S. (2007). *Penemuan hukum: Sebuah pengantar*.
- Rachmawati, M. (2019). *Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Yang Kehilangan Hak Untuk Beribadah (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surabaya)*.
- Rohendra Fathammubina, S. H. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Pemutusan Hubungan Kerja Sepihak Bagi Pekerja. *Jurnal Ilmiah Hukum DE'JURE: Kajian Ilmiah Hukum*, 3(1), 108–130.
- Saragih, I. Y. (2019). *Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal (Abk) Indonesia Di Kapal Asing (Doctoral dissertation, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta)*.
- Shalihah, F. (2016). Implementasi Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) Dalam Hubungan Kerja Di Indonesia. *Jurnal Selat*, 4(1), 70–100.
- Sockanto, S. & S. M. (2006). *Penelitian Hukum Normatif*. Raja Grafindo Persada.

- Soemitro, R. (1988). *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Ghalia Indonesia.
- Sujadmiko, B. (n.d.). *Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional Dan Internasional*.
- Surijono, O. (2023). *Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Yang Bekerja Pada Perusahaan Perkapalan Nasional Di Tinjau Dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan (Doctoral Dissertation, Universitas Bosowa)*.
- van Voss, G. H., & Tjandra, S. (2012). *Bab-bab tentang hukum perburuhan Indonesia*. Pustaka Larasan bekerja sama dengan Universitas Indonesia, Universitas.
- Wiyantoro, S. L. A. (n.d.). *Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Ikan Asing Berdasarkan Uu No. 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Dan Konvensi Ilo (International Labour Organization) No. 188 Tahun 2007 (Bachelor's thesis, Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta)*.

Copyright Holder:

Jaja Suparman, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty (2023)

First publication right:

Syntax Idea

This article is licensed under:

