

PENGATURAN HAK UPAH PELAUT DI INDONESIA MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 15 TAHUN 2016

Nafisa Shafwatillah Az-Zahra¹, Pinastika Prajna Paramita², Isdiayana Kusuma Ayu³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

Jl. Mayjen Haryono Nomor 193 Kota Malang, 65144, 0341 551932, Fax: 0341-552249

Email: 22101021119@unisma.ac.id

ABSTRACT

*The Maritime Labour Convention 2006 (MLC), which has been ratified by Indonesia through Law Number 15 of 2016, has not yet been fully implemented in practice, as many Indonesian and foreign shipping companies still fail to provide proper rights and protections to their seafarers. This study involves a review of literature and secondary legal data. The research adopts a normative legal approach, which examines statutory regulations both from the perspective of legal hierarchy (vertical) and harmonization of laws (horizontal). The findings indicate that despite Indonesia's ratification of MLC 2006, the **wage system for seafarers** has not yet aligned with international standards.*

Keywords: *Maritime Labour Convention 2006, Law Number 15 of 2016, seafarers' rights, crew wages*

ABSTRAK

Maritime Labour Convention 2006 (MLC) yang telah diratifikasi di Indonesia menjadi Undang-Undang No.15 Tahun 2016, masih banyak perusahaan kapal Indonesia maupun perusahaan kapal asing yang belum memberikan hak-hak yang sebagaimana mestinya kepada setiap ABK. Mencakup studi terhadap bahan Pustaka atau data sekunder yang relevan dengan hukum. Penelitian hukum normatif diartikan sebagai penelitian atas aturan-aturan perundangan, baik ditinjau dari sudut pandang hierarki perundang-undangan (vertikal) maupun hubungan harmoni perundang-undangan (horizontal). Hasil dari penelitian meskipun Indonesia telah meratifikasi MLC 2006, Indonesia masih belum menerapkan sistem pengupahan sesuai standar internasional.

Kata Kunci: *Maritime Labour Convention 2006, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016, hak-hak pelaut, pengupahan*

PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia telah menyadari pentingnya sebuah pekerjaan sebagai suatu kebutuhan hak asasi bagi setiap warga negara, yang telah diamanatkan di dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945. Dalam pasal tersebut berbunyi “*Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*” pasal tersebut berimplikasi kepada kewajiban negara untuk memberikan fasilitas serta kesempatan kerja seluas-luasnya bagi setiap kehidupan warga negaranya, oleh sebab itu perencanaan yang ada di bidang

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

³ Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

ketenagakerjaan perlu direncanakan dengan baik dalam mengimplementasikan kewajiban negara tersebut.⁴

Indonesia memegang peranan yang sangat penting tentunya dalam dunia maritim, salah satunya adanya penyediaan pelaut pada pasar perekrutan kru pelaut di dalam maupun luar negeri hal ini disebabkan adanya pusat pelatihan pelaut yang telah disesuaikan dengan standar persyaratan yang ditetapkan oleh organisasi *Internatinal Maritime Organization* (IMO) yang merupakan badan khusus PBB. *Maritime Labour Convention* (MLC) adalah konvensi internasional yang ditetapkan dalam sidang *International Labour Organization* (ILO) pada tahun 2006 di Genewa Swiss. Dalam sidang tersebut, ILO memastikan hak-hak para pelaut diseluruh dunia serta memberikan pedoman bagi negara dan pemilik kapal untuk menjamin lingkungan kerja yang aman serta nyaman bagi pelaut diseluruh dunia.⁵

Dalam suatu lingkup kapal terdiri dari Nahkoda dan ABK Nahkoda kapal sendiri pada Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah pemimpin perahu atau kapal dan juga seorang pewira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal⁶, karena kapal merupakan suatu lingkup khusus maka nahkoda memiliki peran khusus dalam memberikan tugas dan wewenang otonom, dapat dikatakan juga Nahkoda yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal mulai dari kapal itu sendiri, ABK, muatan, dan tentunya penumpang yang berada di kapal tersebut.

ABK adalah seseorang yang diangkat oleh suatu Perusahaan dalam negri maupun asing untuk diperkerjakan di atas kapal dan memiliki tugas dinas yang jelas kecuali nahkoda yang diantaranya mengoperasikan serta memelihara kapal beserta muatannya.⁷

Penduduk Indonesia yang bekerja sebagai ABK mengharapkan kehidupan yang layak, namun pada kenyataan nya sangat banyak kasus yang terjadi pada anak buah kapal. Banyak dari mereka yang tidak mendapatkan hak-hak sebagai mana mestinya di perusahaan kapal Indonesia maupun Perusahaan kapal asing, dalam beberapa industri termasuk perikanan yang berada di Asia. Hak-hak yang tidak didapatkan para ABK diantara nya adalah pendapatan atau upah yang rendah, pelanggaran di tempat kerja kapal, adanya pemotongan gaji, diskriminasi gender, adanya eksploitasi dalam memperkerjakan anak dibawah umur, dan kerja paksa.

⁴ Sutedi Adrian, *Hukum Perburuhan*, 1st edn (Sinar Grafika, 2011).

⁵ 'Maritime Labour Convention 2006' <<https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006>>.

⁶ Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis: Prinsip dan Pelaksanaan nya*, 4 (Rajawali Pers, 2014).

⁷ Djohari Santoso, *Pokok-pokok hukum perkapalan*, 340 (UII Press, 2004).

Meskipun dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) yang telah diratifikasi di Indonesia menjadi Undang-Undang No.15 Tahun 2016, masih banyak perusahaan kapal Indonesia maupun perusahaan kapal asing yang belum memberikan hak-hak yang sebagaimana mestinya kepada setiap ABK. Tidak hanya banyak nya kapal kapal yang juga tidak memenuhi syarat untuk berlayar sebagaimana yang telah tertulis pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2022 pasal 11.

Tidak hanya ABK saja nahkoda dalam melaksanakan tugasnya juga ada yang tidak mendapatkan hak-haknya selama bekerja di kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing, dan tidak menutup kemungkinan juga nahkoda mendapatkan perlakuan yang tidak baik dari para bawahannya.⁸

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis mengangkat penelitian dengan judul Analisis Tinjauan Yuridis Pengaturan Hak Upah Pelaut di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016.

Berdasarkan latar belakang sebagaimana telah diuraikan diatas, penulis merasa perlu untuk mengkaji dan meneliti permasalahan sebagai berikut: Bagaimana pengaturan hak upah terhadap pelaut di Indonesia menurut undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang pelayaran? Bagaimana peran pemerintah dalam melakukan pemenuhan kesejahteraan pelaut? Tujuan penelitian yaitu untuk Untuk menelaah pengaturan hak upah terhadap pelaut di Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 15 tahun 2016 tentang Pelayaran dan untuk mengetahui peran pemerintah dalam memenuhi kesejahteraan pelaut.

. Manfaat dari penelitian antara lain pada manfaat teoritis penulis berharap agar dapat memberi pandangan baru untuk menjadi salah satu dasar dalam pendalaman ilmu hukum khususnya pada bidang hukum maritim, serta menjadi motivasi untuk menambah dan memperluas wawasan akademik.

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah jenis penelitian yuridis normatif, dengan menggunakan pendekatan statue approach atau pendekatan undang-undang. . Metode ini mencakup studi terhadap bahan Pustaka atau data sekunder yang relevan dengan hukum. Penelitian hukum normatif diartikan sebagai penelitian atas aturan-aturan perundangan, baik ditinjau dari sudut pandang hierarki perundang-undangan (vertikal) maupun hubungan harmoni perundang-undangan (horizontal).⁹ Penelitian hukum ini juga bisa disebut dengan penelitian

⁸ Muchamad Agustri Wahyudi, Budi Parmono, and Pinastika Prajna Paramita, 'PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK-HAK AWAK KAPAL INDONESIA YANG BEKERJA DI KAPAL NASIONAL DAN KAPAL ASING', 30 (2024). Hlm.3

⁹ Elisabeth Nurhaini, *Metode Penelitian Hukum* (PT. Refika Aditama, 2018).

hukum doktriner atau juga disebut dengan penelitian perpustakaan. Biasa disebut penelitian doktriner karena penelitian ini hanya ditujukan pada penelitian peraturan-peraturan tertulis, sehingga penelitian ini sangat erat hubungannya dengan perpustakaan karena hukum normatif ini akan membutuhkan data yang bersifat sekunder pada perpustakaan.¹⁰

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hak Upah Terhadap Pelaut di Indonesia Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pelayaran

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 adalah instrument internasional yang diadopsi oleh *International Labour Organization* (ILO) pada tanggal 23 Februari 2006, dengan adanya tujuan untuk menetapkan standar dasar bagi tenaga kerja di sektor maritim. Konvensi ini tentunya berlaku tidak hanya untuk ABK, namun juga berlaku untuk perusahaan pelayaran dengan mencakup hak-hak dasar ABK yang ada di seluruh dunia. Fokus konvensi ini meliputi pada kondisi kerja, keselamatan, serta kesejahteraan mereka. Sebelum adanya MLC 2006, banyak konvensi dan rekomendasi yang mengatur kinerja ABK, namun belum ada instrumen jelas dan tunggal yang menyatukan semua standar tersebut. Hal ini tentunya membuat kebingungan dan ketidakpastian dalam penerapan hak-hak ABK di seluruh dunia. Dalam pengadopsian nya MLC 2006 diadopsi pada sesi ke-94 pada ILO yang telah berlangsung di Jenewa Swiss, pada tanggal 7 Februari 2006. Konvensi ini tentunya bertujuan untuk menciptakan instrumen hukum yang komprehensif dan dapat dengan mudah dipahami hak-hak pelaut sebagaimana mestinya.

MLC sendiri memiliki beberapa tujuan yaitu:

1. Melindungi ABK dalam hal kesejahteraan dan hak-hak ABK di seluruh dunia dengan standar internasional.
2. Memastikan ABK mendapatkan kondisi kerja yang aman mencakup kondisi tempat tinggal selama berada di kapal, gaji, jam kerja, kesehatan, keselamatan, makanan, dan perlindungan sosial agar terhindari dari adanya eksploitasi.
3. Menggabungkan serta memperbaharui dari 37 konvensi dan rekomendasi menjadi satu dokumen
4. Menciptakan persaingan yang adil bagi Perusahaan kapal agar menjamin semua ABK memiliki hak yang sama terhadap kesejahteraan mereka.

¹⁰ *Ibid.*

Konvensi ini tentunya tidak langsung berlaku, MLC mulai berlaku pada 20 Agustus 2013, setelah mendapatkan ratifikasi dari 30 negara yang tentunya mewakili lebih dari 33% tonase bruto dunia. Sejak saat itulah konvensi ini mulai diratifikasi lebih dari 100 negara, jika di presentasikan mencakup 96% tonase dunia.¹¹

Hak upah sendiri dalam KBBI, hak adalah sesuatu hal yang benar, milik, kepunyaan, kewenangan, kekuasaan, untuk berbuat sesuatu (ditentukan oleh undang-undang, aturan, dan sebagainya)¹², kekuasaan yang atas sesuatu atau untuk menuntut sesuatu, derajat atau martabat, dan wewenang menurut hukum. Hak secara umum diartikan sebagai peluang yang diberikan kepada setiap individu untuk memperoleh, melakukan, dan memiliki sesuatu yang diinginkan, hak terbagi menjadi dua yaitu:

1. Hak Mutlak: Kekuasaan mutlak yang telah diberikan kepada subjek hukum untuk bertindak sesuai dengan kepentingannya, termasuk hak pokok manusia/asas, hak publik, serta hak privasi.
2. Hak Relatif: Kekuasaan atau kewenangan yang diberikan kepada subjek hukum tertentu untuk melakukan sesuatu, tidak melakukan sesuatu, atau memberikan sesuatu.

Contohnya adalah hak publik relatif, hak keluarga relatif, dan hak kekayaan relatif.

Dasar Hukum Upah:

1. Pasal 1 Angka 30 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan
2. PP Nomor 78 Tahun 2015
3. PP Nomor 36 Tahun 2021

Untuk melakukan kebijakan nya pemerintah Indonesia telah menetapkan kebijakan nya melalui penetapan Upah Minimum Provinsi (UMP) serta Upah Minimum Kota (UMK). UMP ditetapkan berdasarkan kondisi ekonomi dan ketenagakerjaan oleh gubernur sedangkan UMK ditetapkan jika hasil perhitungan lebih tinggi dari UMP, kedua faktor ini penetapan nya dilakukan setiap tahun dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang terjadi seperti inflasi dan pertumbuhan ekonomi. Pada Pasal 23 Ayat (3) PP 36/2012 berbunyi “Pengusaha dilarang membayar upah lebih rendah dari upah minimum”.

Perlindungan hukum terhadap pembayaran upah telah diatur dalam pasal 67 sampai pasal 101 UU No. 13 Tahun 2003, pemberian upah tertentu harus sesuai dengan kesepakatan yang

¹¹ ‘Maritime Labour Convention 2006’.

¹² ‘Kamus Besar Bahasa Indonesia’.

ada pada perjanjian kerja, dan para pekerja berhak mendapatkan sebagaimana mestinya yang telah tercatat pada perjanjian kerja tersebut.¹³

Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 memiliki pokok-pokok konvensi ketenagakerjaan yang mencakup definisi dan ruang lingkup serta tujuan. Definisi dan Ruang Lingkup *Maritime Labour Convention* terdapat istilah "seafarer" pada konvensi ini memiliki 2 (dua) makna yaitu "pelaut" dan "awak kapal". Hal ini juga sesuai dengan pelaksanaannya menggunakan istilah pelaut dan awak kapal. Konvensi ini berlaku bagi semua kapal yang dimiliki oleh umum maupun perseorangan, yang dipakai untuk kegiatan komersial selain daripada kapal-kapal yang digunakan dalam kegiatan penangkapan ikan atau melakukan kegiatan yang serupa dan kapal-kapal yang dibangun secara tradisional dan dibuat seperti *dhow*s dan *junks*. Pada konvensi ini tidak berlaku pada kapal perang atau kapal angkatan laut.

Tujuan undang-undang ini adalah dalam rangka memberikan perlindungan kepada pelaut dan awak kapal terkait pemenuhan hak dasar antara lain upah, syarat kerja termasuk waktu kerja dan waktu istirahat, perawatan medik, jaminan kesehatan, perekrutan dan penempatan, pelatihan, dan pengawasan maka pemerintah memiliki kewajiban menyusun pedoman yang akan menjadi panduan bagi pemilik kapal serta awak kapal dan pelaut.

Pada keputusan MLC 2006 telah menyepakati kenaikan upah minimum ILO bagi para pelaut menjadi \$658 atau setara dengan Rp. 10,500,000 pada per 1 Januari 2023, tarif tersebut akan naik setiap tahun nya per 1 Januari. Pada 1 Januari 2024 tarif tersebut naik menjadi \$666 setara dengan Rp. 10,600,000 dan pada 1 Januari 2025 naik menjadi \$673 setara dengan Rp. 10,700,000. Gaji pokok ini telah di tetapkan secara berkala oleh *Joint Maritime Commission* (JMC) dan tidak boleh kurang dari penetapan yang sudah ada.

Pada pasal yang tertulis pada MLC 2006 *Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers* ayat 1 berbunyi "*The basic pay or wages for a calender month of service for an able seafarer should be no less than amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director – General shall notify any revised amount to the Member of the Organization.*"¹⁴ Jika diartikan ke dalam Bahasa Indonesia pasal ini memiliki arti bahwa gaji pokok atau upah bagi seorang pelaut yang cakap 1 bulan bekerja di kapal untuk satu bulan kalender pelayanan seharusnya tidak boleh kurang dari jumlah yang telah ditetapkan secara berkala oleh JMC ataupun badan lain yang

¹³ *Peraturan Perundang Undangan Upah & Pesangon* (Indonesia Legal Center Publishing).h.1

¹⁴ 'Maritime Labour Convention 2006 Guide Line B2.2.4' (International Labour Organization, 2006).

telah diberikan wewenang oleh Badan Pimpinan ILO. Dalam pemberian upah dari perusahaan kepada pelaut, upah harus dibayarkan secara teratur dan tanpa adanya penundaan secara tidak wajar dari Perusahaan, pemberian upah terhadap pelaut juga tidak boleh dikurangi oleh biaya biaya yang tidak sah. Keberlakuan MLC sendiri di Indonesia dalam penerapannya pada kapal kapal berbendera Indonesia terjadi pada tanggal 12 Juni 2018, peran Kementrian Direktorat Jendral Perhubungan Laut memiliki peran yang sangat penting dalam memastikan keberlangsungan MLC 2006 di Indonesia yang telah di ratifikasi menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016.

Penetapan Upah Minimum Provinsi (UMP) di Indonesia diatur oleh Gubernur atas usulan dari Bupati dan Walikota, jika mengikuti acuan UMP yang ditetapkan oleh Gubernur maka hasilnya jauh di bawah dari kesepakatan MLC 2006 yang di mana Indonesia juga telah mengakui hasil dari Keputusan MLC 2006 pada hal ini diberi contoh jika tertinggi pada kawasan Jakarta adalah +/- Rp. 5.000.000 yang artinya jumlah tersebut tidak mengikuti kesepakatan MLC yang telah diratifikasi di Indonesia.

Negara yang telah meratifikasi MLC 2006 seperti Indonesia wajib menerapkan dan memastikan bahwa kapal berbendera Indonesia memenuhi standar pengupahan Internasional sebagaimana yang telah tertulis pada MLC 2006, sebagaimana yang tertulis pada MLC 2006 Pasal 1 ayat 1 yang berbunyi *“Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provision in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment”¹⁵* jika di artikan ke dalam Bahasa Indonesia *“Setiap Negara Anggota yang meratifikasi Konvensi ini harus memberlakukan ketentuan-ketentuan ini secara penuh dengan sebagaimana diatur dalam Pasal VI guna menjamin hak semua awak kapal atas pekerjaan yang layak”*. pengawasan ini mencakup perjanjian kerja laut (PKL) serta pembayaran gaji yang teratur. Namun, terjadi ketidaksesuaian antara Kebijakan Nasional serta standar Internasional salah satu yang terjadi adalah isu utama dalam pengimplementasian nya terjadi perbedaan yang signifikan antara ketentuan internasional tentang upah minimum pelaut dengan kebijakan yang telah ditetapkan pemerintah Indonesia yaitu kebijakan nasional. Ketentuan internasional pada MLC 2006 menyatakan bahwa para pelaut khususnya pada pelaut yang cakap (*able seafarer*), berhak memperoleh upah minimum yang tentunya telah ditetapkan dan disepakati oleh Dewan Pengurus ILO dan Indonesia telah memiliki kewajiban dalam pengimplementasian nya karena MLC 2006 telah diratifikasi di Indonesia yang dimana negara-

¹⁵ ‘Maritime Labour Convention 2006’ (International Labour Organization, 2006).

negara yang telah meratifikasi MLC 2006 memiliki kewajiban untuk memenuhi standar yang telah ditetapkan oleh MLC 2006.

Pada sisi lain Surat Edaran Direktorat Jendral Perhubungan Laut (DJPL) Kementerian perhubungan Nomor SE-DJPL-20 Tahun 2024 telah mengungkapkan dan menetapkan bahwa saat ini acuan upah minimum pelaut dalam negeri disesuaikan dengan upah minimum provinsi (UMP) yang dimana ketetapan ini menimbulkan banyak konflik karena jumlah UMP di Indonesia yang terbilang sangat rendah jika dibandingkan dengan standar upah minimum internasional, surat edaran ini tidak hanya berlaku untuk pelaut Indonesia yang bekerja di kapal Indonesia saja namun, juga berlaku kepada pelaut asing yang bekerja di atas kapal berbendera Indonesia. Surat edaran ini telah dilatarbelakangi oleh ketentuan dalam Pasal 45 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun 2021 tentang sertifikasi MLC dan Pasal 94 Konvensi PBB mengenai Hukum Laut 1982.¹⁶

Surat Edaran SE-DJPL-20 Tahun 2024 pada dasarnya bukan merupakan peraturan perundang-undangan yang bersifat mengikat secara umum seperti undang-undang, peraturan pemerintah, atau peraturan menteri. Surat ini adalah instrumen administrative yang berfungsi sebagai pedoman dan petunjuk pelaksanaan bagi pejabat atau instansi di lingkungan, surat edaran ini menjadi pedoman teknis dan administrative bagi pejabat pelabuhan dan operator kapal dalam melaksanakan pengawasan dan penetapan gaji pokok awak kapal.¹⁷

B. Peran Pemerintah Dalam Melakukan Pemenuhan Kesejahteraan Pelaut

Pemerintah mengadopsi standar internasional yang melalui ratifikasi MLC 2006 menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016. Pemerintah juga berperan penting sebagai fasilitator dalam penyelesaian sengketa pembayaran gaji yang tertunda atau tidak sesuai dengan standar pada kasus ini terdapat contoh kasus dimana pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan menunjukkan komitmen yang nyata dalam melindungi hak-hak ABK nasional, salah satunya adalah fasilitas pembayaran gaji bagi para ABK Kapal Bintang Mutiara XXXI, kasus keterlambatan gaji yang terjadi di sektor maritim bukan lah hal baru yang pertama kali didengar sehingga Kemenhub menjadi salah satu penengah antara pekerja dengan perusahaan tempat dimana ABK bekerja dan dipekerjakan. Kasus ini selesai pada hari Rabu tanggal 4

¹⁶ 'Riuh, Gaji Pelaut Standar UMP Lebih Rendah Dari Ketetapan ILO, Indonesia Tak Ikuti Putusan MLC 2006', *Indonesia Maritime News*, 21 June 2024 <https://www.indonesiamaritimeneews.com/riuh-gaji-pelaut-standar-ump-lebih-rendah-dari-ketetapan-ilo-indonesia-tak-ikuti-putusan-mlc-2006?utm_source=chatgpt.com>.

¹⁷ 'Surat Edaran Dirjen Perhubungan Laut no.20 tahun 2024 Sebagai Regulasi Gaji Pokok Awak Kapal', *ShippingCargo.co.id*, 29 July 2024 <<https://shippingcargo.co.id/posts/321968/surat-edaran-dirjen-perhubungan-laut-no-20-tahun-2024-sebagai-regulasi-gaji-pokok-awak-kapal>>.

Desember 2024 dapat menjadi pengingat bagi Perusahaan tentang pentingnya menjaga transparansi, kepatuhan terhadap hukum, dan perlu diingat bahwa peran yang ABK miliki tidak hanya vital bagi operasional saat berada di kapal tetapi juga vital bagi konektivitas ekonomi nasional mengingat Indonesia adalah negara maritim serta produktivitas dan stabilitas sektor maritim memiliki pengaruh yang besar terhadap perekonomian negara.¹⁸

Pemerintah juga melakukan pengembangan sumber daya manusia dan keprofesionalitasan pelaut dengan cara mengadakan pendidikan, pelatihan, serta sertifikasi pelaut. Kesejahteraan para pelaut tidak hanya berkaitan dengan aspek ekonomi namun juga pengembangan kapasitas dan kompetensi. Pemerintah banyak memberikan pelatihan serta sertifikasi untuk memastikan pelaut Indonesia dapat bersaing secara kompeten dan profesional dengan para pelaut asing. Hal ini dapat dilihat dari Kementerian Perhubungan yang telah menyatakan gelaran *Indonesia Maritime Week* (IMW) pada tahun 2025 menjadi salah satu momentum untuk memperkuat posisi Indonesia di panggung dan kaca maritim Dunia.

Kementerian Perhubungan pada khusus nya Direktorat Jendral Perhubungan Laut (DJPL) memiliki kewenangan untuk:

1. Melakukan pemeriksaan dokumen pelaut serta perjanjian kerja pelaut dengan perusahaan, untuk memastikan bahwa pelaut akan mendapatkan hak nya dengan layak termasuk gaji, jam kerja, dan cuti.
2. Adanya pengawasan kondisi kerja dan akomodasi saat berada di kapal yang harus disesuaikan dengan standar MLC.
3. Melakukan penindakan tegas terhadap pelanggaran yang terjadi oleh pemilik kapal atau operator pelayaran yang telah melanggar hak-hak pelaut selama bekerja dan berada di atas kapal.
4. Pemerintah juga melakukan audit MLC terhadap kapal-kapal berbendera Indonesia atau nasional untuk memastikan kepatuhan nya terhadap standar MLC yang telah ditetapkan.

Adapun pemerintah juga wajib memberikan jaminan sosial serta perlindungan terhadap tenaga kerja ABK yang tentunya meliputi BPJS Kesehatan yang menjamin akses layanan Kesehatan saat para pekerja ABK berada di darat saat mereka cuti dari pekerjaan nya, BPJS Ketenagakerjaan yang memberikan perlindungan terhadap kecelakaan kerja yang bisa saja terjadi padaa pekerja ABK saat mereka melakukan pekerjaan nya diatas kapal, BPJS

¹⁸ Darmawi Siadari, 'Kemenhub dan Hak ABK: Komitmen terhadap Kesejahteraan Pelaut Indonesia', *ShippingCargo.co.id*, Senin, Desember 2024 <<https://shippingcargo.co.id/posts/492963/kemenhub-dan-hak-abk-komitmen-terhadap-kesejahteraan-pelaut-indonesia>>.

Ketenagakerjaan ini juga memberikan perlindungan tidak hanya fokus pada kecelakaan kerja yang mungkin terjadi saja namun juga memberikan perlindungan kematian, dan juga hari tua, dan yang terakhir pemerintah memberikan asuransi tambahan yang sangat diwajibkan oleh perusahaan pelayaran terhadap mereka para ABK yang bekerja di jalur internasional.

Robotik atau juga yang dikenal dengan nama lain Robotic Surgery adalah bentuk dari pengembangan teknologi kesehatan yang menggunakan sistem robot medis untuk membantu prosedur pembedahan. Walaupun bersifat robotik yang dilengkapi komputer, Sistem ini tidak memiliki kemampuan untuk membuat keputusan secara mandiri dalam prosedur pembedahan, sehingga peran dokter spesialis tetap diperlukan dalam pelaksanaan operasinya.

Pelaut di Indonesia secara resmi dinaungi dan diatur oleh pemerintah melalui beberapa instansi yaitu, Direktorat Jendral Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) yang berada di bawah Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP), Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker), dan Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI).

Dalam upaya nya Ditjen Hubla berupaya melindungi hak-hak pelaut, memastikan pembayaran gaji tepat waktu dan menyelesaikan sengketa kerja yang dialami pelaut, Ditjen Hubla berperan sebagai fasilitator dalam menyelesaikan masalah ketenagakerjaan dalam sektor maritim seperti kasus keterlambatan gaji sehingga kesejahteraan pelaut dapat terjaga dan hak-hak mereka terpenuhi seluruhnya.¹⁹ Selain itu juga ditjen Hubla juga mengawal pelaksanaan MLC 2006 yang telah di ratifikasi di Indonesia, guna menjamin hak dasar pelaut seperti upah, waktu kerja, waktu istirahat, perawatan medis, jaminan Kesehatan, serta perekrutan dan penempatan kerja, Ditjen Hubla juga memberikan pelatihan keterampilan berlayar secara gratis kepada para pelaut Indonesia.²⁰ Selain itu Ditjen Hubla juga terlibat kerjasama bilateral dan multilateral dengan Singapura Kerjasama ini berupa workshop kelaiklautan kapal bertajuk “*Stay Compliant, Stay Sailing; International Shipping Without Detention*” yang berlokasi di Movenpick Hotel Jakarta, workshop ini merupakan salah satu implementasi dari *Memorandum of Understanding* (MoU) yang diperbarui pada 3 Februari 2025 antara Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Maritime and Port Authority of Singapore (MPA).²¹

¹⁹ Siadari, ‘Kemenhub dan Hak ABK: Komitmen terhadap Kesejahteraan Pelaut Indonesia’.

²⁰ Jessica, ‘Kemenhub serahkan 1.891 alat keselamatan pelayaran di Kepri’, *ANTARA NEWS* (Batam) <<https://www.antaranews.com/berita/4530883/kemenhub-serahkan-1891-alat-keselamatan-pelayaran-di-kepri>>.

²¹ ‘Indonesia Gandeng Singapura Perkuat Komitmen Keselamatan Pelayaran Internasional’, *MIMBARMARITIM.COM*, 27 June 2025.

Kementrian Ketenaga Kerjaan (Kemnaker) memiliki peran dalam pemenuhan kesejahteraan pelaut melalui aspek perlindungan ketenagakerjaan dan juga pengatran penempatan awak kapal, kemenaker turut aktif dalam mendukung peningkatan perlindungan bagi awak kapal melalui amandemen MLC 2006 untuk memastikan kerja layak serta perlindungan yang memadai bagi ABK di Indonesia.²² Kemnaker adalah regulator utama dalam penempatan serta perlindungan kepada pelaut imigran yang bekerja di kapal berbendera asing, kemenaker menetapkan persyaratan perusahaan penempatan, syarat kerja seperti upah, waktu kerja, jaminan sosial, pencegahan kecelakaan saat sedang bekerja, pelayanan Kesehatan, dan hak-hak kesejahteraan pelabuhan, pada tanggal 19 Juni 2019 telah ditandatangani kesepakatan oleh perwakilan dari Kemnaker, Kemhub, KKP, BNP2TKI, Kemlu, Kemenkumham HAM, Kementrian PPPA, Setkab, dan Kemenko PMK yang akhirnya disepakati Kemnaker menjadi regulator.²³ Selain itu Kemnaker juga turut aktif berkoordinasi dengan Kemenhub, Kementrian Kelautan dan Perikanan, dan Lembaga lain dalam penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) untuk awak kapal niaga dan juga awak kapal ikan untuk menyelaraskan pembagian tugas dan meningkatkan perlindungan laut.

Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) berperan penting khususnya pelaut migran yaitu melakukan pembenahan tata Kelola penempatan dan perlindungan pelaut migran, melalui aksinya BP2MI aktif melakukan kajian teknis dan fasilitas untuk mendorong tata kelola penempatan serta perlindungan awak kapal migran yang lebih terpadu serta terlindungi dalam diskusi intensif yang berlangsung menghasilkan berbagai rekomendasi penting agar terciptanya tata kelola penempatan dan perlindungan awak kapal migran yang lebih baik, terdata, dan juga terlindungi, poin penting yang dihasilkan dalam diskusi tersebut adalah penyusunan aturan yang kontekstual dan mencerminkan praktik negara penempatan, panduan teknis masa transisi guna memperjelas implementasi pada saat di lapangan, penguatan sistem pendataan, dan perlindungan terintegrasi, peningkatan kompetensi dan sertifikasi awak kapal sesuai kebutuhan negara tujuan, dan kolaborasi antar pihak termasuk sebagai peran aktif serikat pekerja dalam pengawasan.²⁴

²² Hana Nushratu Uzma, 'Kemnaker Dukung Terwujudnya Kerja Layak Bagi Pekerja Digital-Pelaut Dunia', *detikNews*, 8 June 2025.

²³ 'Pemerintah matangkan Penyusunan RPP Bagi Awak Kapal Migran', *Dinas Tenaga Kerja Provinsi Sumatera Utara*, 14 February 2020 <<https://disnaker.sumutprov.go.id/artikel/pemerintah-matangkan-penyusunan-rpp-bagi-awak-kapal-migran>>.

²⁴ 'KemenP2MI Adakan Kajian Teknis Dorong Tata Kelola Awak Kapal Migran yang Lebih Terpadu dan Terlindungi', *Kementrian Perlindungan Pekerja Migran Indonesia/Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia*, Mei 2025 <<https://bp2mi.go.id/berita-detail/kemenp2mi-adakan-kajian-teknis-dorong-tata-kelola-awak-kapal-migran-yang-lebih-terpadu-dan-terlindungi>>.

BP2MI mendapatkan dukungan penuh dari berbagai Kementrian dan Lembaga, *Non-Governmental Organization* (NGO), serta asosiasi Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI) dalam pembenahan tata kelola serta perlindungan menyeluruh kepada PMI Pelaut Perikanan, pada rapat tersebut dijelaskan bahwa pada tahun 2020, dari 1.812 kasus, hanya 64% kasus yang dapat diselesaikan, sementara 36% kasus masih berada dalam proses. Presentase ini meningkat pada tahun 2021, di mana dari 1.702 kasus hanya 59% kasus yang dapat diselesaikan dan 41% nya masih dalam proses, sehingga dalam 2 tahun terakhir saja (tahun 2020 dan 2021) ada akumulasi sebanyak 1.345 kasus yang belum selesai penanganannya.²⁵

Selain itu BP2MI bekerjasama dengan Kementrian Kelautan dan Perikanan (KKP) untuk memperkuat perlindungan awak kapal migran, Kerjasama ini memberikan Solusi berbagai permasalahan yang dihadapi oleh pekerja migran Indonesia, khususnya pada sektor maritim mulai dari kurangnya keterampilan dan pelatihan adanya penipuan kepada calon ABK pada proses rekrutmen sehingga timbul proses penempatan yang tidak sesuai dengan prosedur, kerjasama ini bertujuan untuk melindungi awak kapal migran pada semua proses.²⁶ Selain membentuk satgas guna mengawasi para ABK migran agar tidak terjadinya eksploitasi kedua kementrian juga sepakat bekerjasama dalam menyediakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang handal dan kedepan nya dapat dikirimkan ke berbagai negara sebagai PMI.²⁷

KESIMPULAN

1. Ratifikasi Indonesia terhadap *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 telah menjadi tonggak penting dalam perlindungan hak-hak pelaut, khususnya terkait pengupahan. Meskipun konvensi ini telah menetapkan standar internasional upah layak serta perlindungan terhadap ABK, terjadi kesenjangan pada standar internasional dengan standar nasional. ILO mengeluarkan kebijakan upah \$658 perbulan namun pemerintah yang mengacu pada UMP. Meskipun pemerintah menerbitkan Surat

²⁵ 'Rakor Fasilitasi PMI Pelaut Perikanan, BP2MI Raih Dukungan Dari Berbagai Stakeholder', *Kementrian Perlindungan Pekerja Migran Indonesia/Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia*, 18 April 2022 <<https://www.bp2mi.go.id/berita-detail/rakor-fasilitasi-pmi-pelaut-perikanan-bp2mi-raih-duktungan-dari-berbagai-stakeholder>>.

²⁶ 'Sinergi KKP - KP2MI Lindungi Awak Kapal Perikanan Indonesia dari Eksploitasi', *Kementrian Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia*, 22 January 2025 <<https://kkp.go.id/news/news-detail/sinergi-kkp-kp2mi-lindungi-awak-kapal-perikanan-indonesia-dari-eksploitasi-r296.html>>.

²⁷ 'Kementrian P2MI dan KKP Sepakat Bentuk Satgas Awasi PMI yang Bekerja di Perikanan', *Warta Ekonomi.co.id*, 26 November 2024 <<https://wartaekonomi.co.id/read550607/kementrian-p2mi-dan-kkp-sepakat-bentuk-satgas-awasi-pmi-yang-bekerja-di-perikanan>>.

Edaran DJPL Nomor SE-DJPL 20 Tahun 2024 guna memberikan kepastian hukum dinilai belum mencerminkan komitmen Indonesia terhadap MLC 2006.

2. Pemerintah Indonesia memiliki peran yang strategis untuk menjamin kesejahteraan pelaut dari aspek ekonomi, hukum, sosial, dan profesionalisme. Penting mengingat kontribusi besar ABK terhadap perekonomian Indonesia sebagai negara maritim. Upaya yang telah dilakukan pemerintah salah satunya adalah meratifikasi MLC 2006, pengawasan kondisi kerja, audit perusahaan, perlindungan sosial dan kesehatan, peningkatan kompetisi ABK, dan menyediakan pelayanan pengaduan serta penyelesaian sengketa.

DAFTAR PUSTAKA

Adrian, Sutedi, *Hukum Perburuhan*, 1st edn (Sinar Grafika, 2011)

Asyhadie, Zaeni, *Hukum Bisnis: Prinsip dan Pelaksanaannya*, 4 (Rajawali Pers, 2014)

‘Indonesia Gandeng Singapura Perkuat Komitmen Keselamatan Pelayaran Internasional’, *MIMBARMARITIM.COM*, 27 June 2025

Jessica, ‘Kemenhub serahkan 1.891 alat keselamatan pelayaran di Kepri’, *ANTARA NEWS* (Batam) <<https://www.antaranews.com/berita/4530883/kemenhub-serahkan-1891-alat-keselamatan-pelayaran-di-kepri>>

‘Kamus Besar Bahasa Indonesia’

‘KemenP2MI Adakan Kajian Teknis Dorong Tata Kelola Awak Kapal Migran yang Lebih Terpadu dan Terlindungi’, *Kementerian Perlindungan Pekerja Migran Indonesia/Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia*, Mei 2025 <<https://bp2mi.go.id/berita-detail/kemenp2mi-adakan-kajian-teknis-dorong-tata-kelola-awak-kapal-migran-yang-lebih-terpadu-dan-terlindungi>>

‘Kementerian P2MI dan KKP Sepakat Bentuk Satgas Awasi PMI yang Bekerja di Perikanan’, *Warta Ekonomi.co.id*, 26 November 2024 <<https://wartaekonomi.co.id/read550607/kementerian-p2mi-dan-kkp-sepakat-bentuk-satgas-awasi-pmi-yang-bekerja-di-perikanan>>

‘Maritime Labour Convention 2006’ <<https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006>>

‘——’ (International Labour Organization, 2006)

‘Maritime Labour Convention 2006 Guide Line B2.2.4’ (International Labour Organization, 2006)

Nurhaini, Elisabeth, *Metode Penelitian Hukum* (PT. Refika Aditama, 2018)

Nushratu Uzma, Hana, 'Kemnaker Dukung Terwujudnya Kerja Layak Bagi Pekerja Digital-Pelaut Dunia', *detikNews*, 8 June 2025

'Pemerintah matangkan Penyusunan RPP Bagi Awak Kapal Migran', *Dinas Tenaga Kerja Provinsi Sumatera Utara*, 14 February 2020
<<https://disnaker.sumutprov.go.id/artikel/pemerintah-matangkan-penyusunan-rpp-bagi-awak-kapal-migran>>

Peraturan Perundang Undangan Upah & Pesangon (Indonesia Legal Center Publishing)

'Rakor Fasilitasi PMI Pelaut Perikanan, BP2MI Raih Dukungan Dari Berbagai Stakeholder', *Kementrian Perlindungan Pekerja Migran Indonesia/Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia*, 18 April 2022 <<https://www.bp2mi.go.id/berita-detail/rakor-fasilitasi-pmi-pelaut-perikanan-bp2mi-raih-duktungan-dari-berbagai-stakeholder>>

'Riuh, Gaji Pelaut Standar UMP Lebih Rendah Dari Ketetapan ILO, Indonesia Tak Ikuti Putusan MLC 2006', *Indonesia Maritime News*, 21 June 2024
<https://www.indonesiamaritimeneews.com/riuh-gaji-pelaut-standar-ump-lebih-rendah-dari-ketetapan-ilo-indonesia-tak-ikuti--putusan-mlc-2006?utm_source=chatgpt.com>

Santoso, Djohari, *Pokok-pokok hukum perkapalan*, 340 (UII Press, 2004)

Siadari, Darmawi, 'Kemenhub dan Hak ABK: Komitmen terhadap Kesejahteraan Pelaut Indonesia', *ShippingCargo.co.id*, Senin, Desember 2024
<<https://shippingcargo.co.id/posts/492963/kemenhub-dan-hak-abk-komitmen-terhadap-kesejahteraan-pelaut-indonesia>>

'Sinergi KKP - KP2MI Lindungi Awak Kapal Perikanan Indonesia dari Eksploitasi', *Kementrian Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia*, 22 January 2025
<<https://kkp.go.id/news/news-detail/sinergi-kkp-kp2mi-lindungi-awak-kapal-perikanan-indonesia-dari-eksploitasi-r296.html>>

'Surat Edaran Dirjen Perhubungan Laut no.20 tahun 2024 Sebagai Regulasi Gaji Pokok Awak Kapal', *ShippingCargo.co.id*, 29 July 2024
<<https://shippingcargo.co.id/posts/321968/surat-edaran-dirjen-perhubungan-laut-no-20-tahun-2024-sebagai-regulasi-gaji-pokok-awak-kapal>>

Wahyudi, Muchamad Agustri, Budi Parmono, and Pinastika Prajna Paramita, 'PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK-HAK AWAK KAPAL INDONESIA YANG BEKERJA DI KAPAL NASIONAL DAN KAPAL ASING', 30 (2024)