

**KEPENTINGAN INDONESIA TIDAK MERATIFIKASI MARITIME LABOUR
CONVENTION (MLC) TAHUN 2006-2014**

Oleh:

Salmah Wati,¹

Salmah_wati22@yahoo.co.id

Pembimbing: Afrizal, S.IP, MA

**Jurusan Ilmu Hubungan Internasional – Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau**

**Kampus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28293-
Telp/fax. 0761-63277**

Abstract

This research discusses about the interests of Indonesia did not ratify the Maritime Labour Convention (MLC) in 2006-2014. International Labor Organization has established an international convention on seafarers. Based on the ILO survey that transport goods from one place to another, and from one country to another that is 90% done with the use of sea transport. Therefore, the ILO established a maritime labor convention to ensure the full protection of the rights of seafarers throughout the world.

The author analyzes this case use descriptive qualitative methods that collects data and facts through some literature such as books, journals, and websites. The theory is use to analyze the interests of Indonesia did not ratify the Maritime Labour Convention (MLC) is a theory of foreign policy realism perspective and the concept of national interest.

The results of this research shows there are interest of Indonesia did not ratify the Maritime Labour Convention are the political interests and economic interests. Political interests that conflict interests between the Ministry of Manpower and Transmigration Ministry of Transportation, while the economic interests unpreparedness national governments and ship owners to meet rights standards sailors, as well as an imminent government fears a domino effect in the economic sector.

Keywords: interest, Ratification, Seafarers, and Maritime Labour Convention

¹Mahasiswa Jurusan Hubungan Internasional angkatan 2010

PENDAHULUAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa kepentingan Indonesia tidak meratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) sejak tahun 2006-2014. Pembentukan *Maritime Labour Convention* (MLC) dilatarbelakangi oleh *International Labour Organization* (ILO) yang menyadari bahwa pelaut adalah pekerja yang memiliki karakter dan sifat pekerjaan yang berbeda dengan industri sektor lain. ILO juga menyadari bahwa sesuai dengan survei yang dilakukan berbagai organisasi, transportasi barang dari satu tempat ke tempat yang lain, dan dari satu negara ke negara lain 90% dilakukan dengan menggunakan transportasi laut. Saat ini 1,2 juta pelaut dunia yang bekerja mengantarkan barang-barang melalui kapal-kapal dimana mereka bekerja.² Oleh karena itu tidak hentinya para anggota ILO membahas cara meningkatkan kesejahteraan pelaut melalui ketentuan-ketentuan yang dapat diterima secara mendunia sehingga ILO membentuk *Maritime Labour Convention* (Konvensi Pekerja Maritim) tahun 2006.³

Maritime Labour Convention (MLC) merupakan konvensi internasional yang ditetapkan dalam sidang ILO (*International Labour Organization*) tahun 2006. Beberapa ketentuan MLC sudah tercantum dalam regulasi nasional. Antara lain dalam Undang-Undang Hukum Dagang UU 13/2003 Ketenagakerjaan, UU 17/2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP) No.7/2000 tentang kepelautan, PP No. 20/2010 tentang angkutan di perairan, dan PP No.51/2012

tentang peningkatan SDM pelaut yang mensyaratkan kesejahteraan.⁴

MLC bertujuan untuk menjamin perlindungan menyeluruh terhadap hak-hak pelaut diseluruh dunia, membangun tingkat penerapan bagi negara dan para pemilik kapal yang berkomitmen untuk menyediakan kondisi kerja dan kehidupan yang layak bagi pelaut, melindungi mereka dari persaingan tidak sehat terutama di kapal.

Pelaut merupakan pekerjaan yang sangat berat karena kondisi kerjanya berbeda dengan pekerja sektor lainnya. Pelaut bergerak terus mengarungi samudera dengan menembus badai, menerjang ombak dan kadang dihadang gerombolan perompak. Pekerja di atasnya tentulah akan sangat terpengaruh dengan kondisi tersebut, baik fisik maupun mental. Ketika sudah berhadapan dengan badai atau ombak yang menggunung, kemungkinannya hanya dua, meninggal atau selamat. Pekerja di darat juga tidak luput dari kecelakaan, tapi ancaman kematiannya masih jauh lebih kecil.⁵

Keuntungan negara meratifikasi MLC 2006 yaitu mendapatkan tempat kerja yang aman sesuai dengan standar keselamatan yang layak, Syarat perjanjian kerja yang wajar, kerja dan kondisi tempat kerja dikapal yang layak, dan Perlindungan kerja, perawatan kesehatan, kesejahteraan dan bentuk lainnya terhadap perlindungan sosial.

Jika negara tidak meratifikasi maka kapal-kapal bendera negaranya akan dipindah bendera negara asing, hal in akan menggagalkan Inpres 5/2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Selain itu, peluang bagi pelaut negara yang tidak meratifikasi bekerja di luar negeri

²Hak pelaut dilupakan, indonesia makin tersisih, diakses dari <http://www.myedisi.com/jurnal_maritim/artikel/412/1162/> pada 20 Juni 2014

³MLC.2013, diakses dari <<http://www.rmol.co/read/2014/01/25/141270/KPI-Desak-Pemerintah-Ratifikasi-Konvensi-Pekerja-Maritim-Hindari-San-ksi-Internasional>> pada 16 April 2014

⁴ Ibid.

⁵Indonesia belum meratifikasi, diakses dari <http://www.indonesia_maritimeclub.net/2013/09/29/indonesia-belum-juga-meratifikasi-mlc/> pada 20 April 2014

akan tertutup dan akan meningkatkan pengangguran bagi pelaut. Hal itu karena pemilik kapal tidak akan mempekerjakan pelaut dari negara yang tidak meratifikasi MLC, sehingga akan mencoreng nama negara dimata Internasional dan juga akan mengganggu perekonomian nasional.

Melihat dari fenomena MLC dan Indonesia tidak meratifikasi traktat tersebut dari tahun 2006 hingga tahun 2014, memberikan ketertarikan bagi penulis untuk melakukan penelitian dengan judul “kepentingan Indonesia tidak meratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) sejak tahun 2006-2014”

LANDASAN TEORITIS

Teori sangat diperlukan dalam penulisan karya ilmiah, karena kerangka dasar teori inilah yang nantinya akan penulis gunakan sebagai dasar penulisan penelitian ini. Teori berwujud dari sekumpulan generalisasi yang didalamnya terdapat konsep-konsep, atau bisa juga disebut bahwa teori adalah pernyataan yang menghubungkan konsep-konsep, sehingga teori dapat dikatakan sebagai hasil dari gabungan beberapa konsep yang membentuk suatu simpulan. Sedangkan konsep adalah abstraksi yang mewakili suatu obyek, sifat suatu obyek atau fenomena tertentu.

Untuk menjelaskan permasalahan di atas, konsep dan teori yang dipakai oleh penulis untuk membahas penelitian ini adalah Konsep kepentingan nasional dan Teori Kebijakan Luar Negeri.

1. Konsep Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional mengartikan bentuk dari intraksi kondisi internal dan eksternal yang digambarkan corak tujuan luar negeri suatu negara. Kepentingan nasional suatu negara secara khusus merupakan unsur-unsur yang membentuk kebutuhan secara visal, seperti pertahanan,

keamanan, militer, politik, dan kesejahteraan ekonomi.⁶

Kepentingan nasional merupakan suatu alasan atau dasar bagi negara dalam mengambil keputusan. Berdasarkan kepentingan nasional tersebut negara dapat bertindak dalam membina atau memutuskan suatu hubungan dengan negara lain atau kelompok negara dalam sebuah organisasi. Kepentingan nasional selama ini sering kali menjadi akar permasalahan yang menyebabkan suatu negara mengambil keputusan secara subjektif dalam suatu sistem internasional yang saling berinteraksi. Kepentingan nasional yang diperjuangkan tidak akan menjadi masalah jika kebijakan yang dilakukan negara bersifat harmonis dan sejalan dengan kepentingan nasional negara lain. Sebaliknya jika terjadi pertentangan kepentingan (*conflict of interest*) maka hal-hal seperti persaingan, permusuhan dan ketegangan, bahkan perang dapat terjadi.

Kepentingan nasional suatu negara digunakan untuk menjamin tercapainya kemajuan baik dibidang politik, ekonomi, perdagangan, maupun industri.⁷ Kepentingan inilah yang menjadi alasan Indonesia tidak meratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) sejak tahun 2006-2014.

2. Teori Kebijakan Luar Negeri

Kebijakan luar negeri adalah salah satu bidang kajian Hubungan Internasional dan kebijakan luar negeri merupakan studi yang kompleks karena tidak saja melibatkan aspek-aspek eksternal tetapi juga aspek-aspek internal suatu negara. Dalam kajian kebijakan luar negeri sebagai suatu sistem, rangsangan dari lingkungan eksternal dan domestik sebagai input yang mempengaruhi kebijakan luar negeri suatu

⁶ Jack. c. Plano, dkk. 1982. *The International Relation dictionary*. Terjemahan Wawan Juanda, Third Edition, Clio Press Ltd. Hal 66

⁷ *Ibid*, hal 128.

Negara dipersepsikan oleh para pembuat keputusan dalam suatu proses konversi menjadi output. Proses konversi yang terjadi dalam perumusan kebijakan luar negeri suatu Negara ini mengacu pada pemaknaan situasi, baik yang berlangsung dalam lingkungan eksternal maupun internal dengan mempertimbangkan tujuan yang ingin dicapai serta sarana dan kapabilitas yang dimilikinya.⁸

Kebijakan luar negeri jika dikaitkan dengan pengratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC), maka Indonesia dihadapi pada dua pilihan. Pilihan tersebut adalah apakah Indonesia meratifikasi atau tidak dan apakah keuntungan yang diperoleh Indonesia jika meratifikasinya dan apa pula kerugian Indonesia jika tidak meratifikasi.

Keuntungan Indonesia jika meratifikasi MLC yaitu mendapatkan tempat kerja yang aman sesuai dengan standar keselamatan yang layak, Syarat perjanjian kerja yang wajar, kerja dan kondisi tempat kerja dikapal yang layak, dan Perlindungan kerja, perawatan kesehatan, kesejahteraan dan bentuk lainnya terhadap perlindungan sosial.

Adapun beberapa kerugian Indonesia jika tidak meratifikasinya, yaitu kapal-kapal bendera merah putih pindah bendera ke asing akan menggagalkan Inpres No. 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional. Selain itu, peluang bagi pelaut Indonesia yang bekerja di luar negeri akan tertutup. Sebab pemilik kapal tidak akan mempekerjakan pelaut dari negara yang tidak meratifikasi MLC.

PEMBAHASAN DAN HASIL

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan atau sering disebut negara maritim terbesar di dunia yang dipersatukan dengan perairan. Oleh karena itu peranan perhubungan laut khususnya angkutan laut dan kepelabuhanan serta lingkungan maritim memegang peranan penting bagi kehidupan berbangsa dan bernegara. Menurut Kepala Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI), ada sekitar 250.000 pelaut Indonesia yang bekerja di berbagai kapal berbendera asing, dan merupakan jumlah terbesar ketiga di dunia setelah Filipina dan India.⁹ Meskipun setiap tahun pelaut Indonesia yang bekerja di kapal asing terus meningkat, namun sampai saat ini Indonesia masih kekurangan pelaut. Pengusaha pelayaran mengungkapkan Indonesia kekurangan pelaut sebanyak 25.000 orang dalam kurun waktu 5 tahun terakhir seiring dengan tingginya pertumbuhan jumlah armada pelayaran berbendera Merah Putih.

Berdasarkan data INSA, sejak 2005 hingga sekarang telah terjadi penambahan jumlah kapal niaga nasional sebanyak 2.700 unit atau 50,04%,¹⁰ dan secara nasional membutuhkan 27.000 pelaut. Adapun, Akademi Pelayaran di Indonesia selama ini hanya mampu mencetak sekitar 2.000 pelaut per tahun sehingga terjadi kekurangan sedikitnya 25.000 orang selama 2005-2009. Ketua Bidang Angkutan Air DPP INSA mengatakan bahwa permintaan terhadap pelaut tidak sebanding dengan lulusan yang dicetak oleh sejumlah akademi maritim di Indonesia, sehingga kebutuhan pelaut di tanah air tidak terpenuhi. Adapun Akademi Pelayaran di Indonesia selama ini hanya

⁸ Richard C. Snyder dalam James N Rosenau, *The International and Foreign policy, The Free Press*, (London : Mac Millan Publiker, 1962),hlm.205

⁹ Pelaut Indonesia terbesar ketiga didunia, diakses dari <<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/13/04/27/mlvz64-wow-pelaut-indonesia-terbesar-ketiga-di-dunia>> pada 9 Agustus 2014
¹⁰ Ibid.

mampu mencetak sekitar 2.000 pelaut per tahun sehingga terjadi kekurangan sedikitnya 25.000 orang selama 2005-2009.¹¹ Dapat kita lihat tabel dibawah ini kebutuhan pelaut dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2015 sebagai berikut :

Tabel 1.1
Kebutuhan Pelaut dilihat Secara Internasional¹²

Tahun	Kebutuhan Pelaut	Lulusan
1995	387.000	369.000
2000	420.000	404.000
2005	466.000	419.000
2010	481.000	435.000
2015	514.000	443.000

Dari tabel diatas, dapat kita lihat pada tahun 1995 kebutuhan pelaut mencapai 387.000 orang, sementara pelaut yang ada hanya 369.000. kemudian pada tahun 2000 kebutuhan terhadap pelaut mencapai 420.000 orang, pelaut yang ada hanya 404.000 orang. Begitu juga pada tahun 2010 kebutuhan terhadap pelaut mencapai 481.000 orang, namun pelaut yang ada hanya 435.000 orang. Oleh karena itu, dapat penulis simpulkan bahwa setiap tahunnya kebutuhan terhadap pelaut meningkat, baik Indonesia maupun internasional masih kekurangan banyak pelaut.

Masalah perburuhan sepanjang masa tidak pernah selesai, mulai dari masalah perlindungan hukum, pengupahan, kesejahteraan, pembinaan, dan pengawasan ketenagakerjaan. Hal ini

¹¹ Ibid.

¹²Data Dephub RI, diakses dari <<http://www.jurnal.net/konten.php?nama=BeritaUtama&topic=88id=1642>> pada 9 Agustus 2014

karena kelemahan pemerintah secara sistematis dalam mengimplementasikan undang-undang ketenagakerjaan, bahkan cenderung ada penyimpangan, adanya masalah koordinasi dan kinerja antar lembaga pemerintah belum optimal dan masih sangat memprihatinkan.

Perbedaan pelaut Indonesia dengan pelaut luar negeri yaitu pelaut Indonesia bekerja lebih dari 14jam/hari, istirahat kurang dan gajinya sekitar 3 juta rupiah, itu sangat rendah jika dibandingkan pelaut luar negeri yang gajinya sekitar 2.000 USD dan bekerja maksimal 14jam/hari dan waktu istirahat tidak boleh kurang 10 jam. Oleh karena itu, pelaut Indonesia lebih memilih kerja diluar negeri daripada dinegara sendiri. Namun, jika pemerintah Indonesia tetap tidak meratifikasi maritime labour convention maka pelaut Indonesia yang bekerja diluar negeri akan dipulangkan karena negara tidak akan mempekerjakan pelaut dari negara yang tidak meratifikasi *maritime labour convention*.¹³

Pelaut di Indonesia selama ini kurang mendapat perhatian dari pemerintah, meskipun sudah mempunyai undang-undang dan peraturan pemerintah namun dalam kenyataannya belum diterapkan secara resmi. Kondisi pelaut Indonesia masih bermasalah mulai dari perjanjian kerja, upah, jam kerja, jaminan sosial, lingkungan kerja, keselamatan dan kesejahteraan.

Gambaran Maritime Labour Convention (MLC)

Konvensi ketenagakerjaan Maritim (Maritime Labour Convention 2006) merupakan perjanjian internasional yang dibentuk pada tanggal 7 Februari 2006 di Jenewa, Swiss. Konvensi ini dari Organisasi Perburuhan Internasional (ILO)

¹³Pelayaran Indonesia, diakses dari <<http://pelayaran.info/berapa-sih-gaji-pelaut-itu/#more-176>> pada 10 Juni 2014

yang menyadari bahwa pelaut memiliki hak yang sama seperti pekerja disektor lain. Dengan adanya konvensi tersebut merupakan awal di bukanya lembaran baru akan hak-hak pekerja yang bekerja pada sektor kelautan dan persaingan yang adil bagi para pemilik kapal dalam industri perkapalan global.¹⁴ MLC ini sangat detail mengatur bagaimana seharusnya hubungan antara pekerja dalam sebuah kapal dengan pengusaha kapal tersebut, apa hak dan kewajiban masing-masing pihak dengan tujuan terjadi sinergi yang baik dalam proses bisnis. MLC lebih memperhatikan perjanjian kerjasama, apa kewajiban sebuah perusahaan agency, masa kerja, K3 serta kejelasan terhadap standard operational prosedur kerja yang jelas dan terarah.

MLC berusaha mewujudkan semua konvensi buruh maritim global yang ada dan terekomendasi. Konvensi ini berkaitan dengan semua kapal yang dioperasikan secara komersial dari 500gt atau lebih yang mengatasnamakan salah satu negara dengan ratifikasi efektif. Kapal-kapal akan diminta harus sesuai dengan konvensi, termasuk bidang-bidang seperti usia minimum, perjanjian kerja pelaut, 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.

MLC merupakan kemajuan yang signifikan dalam kampanye serikat buruh global untuk meningkatkan hak-hak tenaga kerja dan standar tenaga kerja pelaut. Ini adalah dasar yang benar dalam pelayaran internasional, yang menambahkan dasar hak buruh untuk standar yang ada (standar keselamatan dan keamanan). MLC yang merupakan pilar keempat resmi pada hukum maritim internasional, setelah Konvensi Internasional untuk Keselamatan

¹⁴ Ibid.

Jiwa di laut, ada juga Konvensi Internasional tentang Standar pelatihan, Sertifikasi dan Pengawasan untuk pelaut, dan konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran di laut. Federasi Buruh Transport 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.¹⁵

IMO tidak memiliki kapasitas untuk membuat instrumen hukum yang komprehensif tentang perlindungan terhadap para pelaut, sehingga ILO membuat MLC 2006 ini sebagai instrumen hukum internasional. Diterimanya MLC 2006 tersebut juga menjadi inspirator disahkannya tema Hari Maritim Sedunia (*World Maritime Day*) pada sidang Dewan IMO tahun 2009 bahwa pada tahun 2010 dicanangkan sebagai tahun untuk Pelaut (*Year of Seafarers*).¹⁶

MLC Sebagai Hukum Maritim Internasional

Hukum maritim adalah himpunan peraturan-peraturan termasuk perintah-perintah dan larangan-larangan yang bersangkutan paut dengan lingkungan maritim dalam arti luas yang mengurus tata tertib dalam masyarakat maritim dan oleh karena itu harus ditaati oleh masyarakat itu. Tujuan hukum maritim antara lain : Menjaga kepentingan tiap-tiap manusia dalam masyarakat maritim,

¹⁵ Konvensi Buruh Maritim 2006 Mulai Berlaku Pada 20 Agustus 2012, diakses dari <<http://www.shippingindonesia.com/highlights/konvensi-buruh-maritim-2006-mulai-berlaku-pada-20-agustus-2012>> pada 10 Juni 2014

¹⁶ Sekilas "Maritime Labour Convention, 2006" (MLC 2006), diakses dari <<https://infokapal.wordpress.com/2013/05/15/sekilas-maritime-labour-convention-2006-mlc-2006/#more-1297>> pada 12 Juli 2014

supaya kepentingannya tidak dapat diganggu, dan Setiap kasus yang menyangkut kemaritiman diselesaikan berdasarkan hukum maritim yang berlaku.

MLC mengakui bahwa pelaut adalah pekerja sebagaimana dengan pekerja lainnya. Dengan konvensi ini ada hukum baru bagi perlindungan kondisi kerja pelaut. MLC merupakan pilar keempat dalam hukum maritim internasional setelah SOLAS 1974, MARPOL 1973/1978 dan STCW 1978. MLC 2006 ini sebagai pilar yang ke 4 di sektor maritim, melengkapi 3 pilar utama instrumen hukum IMO yang telah ada sebelumnya yaitu untuk meningkatkan keselamatan maritim, keamanan maritim dan pencegahan pencemaran lingkungan maritim, dan IMO telah membuat instrumen yang cukup ketat (*stringent*) melalui 3 instrumen yaitu SOLAS, MARPOL dan STCW tersebut.

Ketentuan Dalam *Maritime Labour Convention* (MLC)

Dalam konvensi MLC terdapat 5 Peraturan-peraturan yang ditetapkan konvensi ini mengenai hak-hak dasar dan hak normatif pelaut, yaitu :

1. Persyaratan minimum bagi pelaut untuk bekerja di kapal.
2. Kondisi kerja.
3. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan catering.
4. Kesehatan perlindungan, kesejahteraan dan jaminan sosial.
5. Penerapan dan pelaksanaan.

Penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC)

Konvensi Pekerja Maritim (MLC 2006) berlaku bagi semua pelaut, baik yang bekerja didalam negeri maupun luar negeri. Konvensi ini akan banyak memberikan perlindungan bagi pelaut jika suatu negara yang telah meratifikasi konvensi tersebut, maka pemerintahnya

secara formal telah membuat komitmen untuk menerapkan seluruh kewajiban yang ditetapkan dalam konvensi tersebut.

Setiap negara bendera kapal punya hak untuk menentukan sendiri bagaimana memenuhi MLC sehingga kondisinya akan berbeda dari satu negara bendera ke negara bendera kapal yang lain. Ini diperbolehkan sepanjang hal-hal yang diminta oleh Konvensi terpenuhi dan kapal tersebut mematuhi standar negara benderanya, yang harus dijelaskan dalam Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC). Aturan DMLC setiap kapal berbobot lebih dari 500 GT, yang beroperasi di perairan internasional antar pelabuhan di negara yang berbeda, harus memiliki sertifikat buruh maritim.¹⁷ Sertifikat tersebut untuk mengkonfirmasi bahwa kapal tersebut telah memenuhi ketentuan Konvensi. Maritime Labour Certificate dan Declaration of Maritime Labour Compliance harus dikeluarkan oleh negara bendera kapal dan dokumen-dokumen tersebut harus berada diatas kapal pada saat diperiksa dinegara tempat singgahnya kapal.

Alasan Indonesia Tidak Meratifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC)

Konvensi-konvensi mengenai pekerja maritim sudah ada sejak lama, sejak tahun 1974 sudah terbentuknya SOLAS, MARPOL 1973/1978, STCW 1978/2010, kemudian pada tahun 2006 terbentuk lagi konvensi baru yaitu MLC. Konvensi-konvensi ini terbentuk dilatarbelakangi oleh banyaknya kasus-kasus yang terjadi dilaut, mulai dari kurangnya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim, pencemaran terhadap laut, kecelakaan dilaut, dan pelanggaran terhadap hak-hak pelaut.

Federasi Pekerja Transport Internasional atau International Transport workers Federation (ITF) mendesak

¹⁷ *Op Cit.*

pemerintah Indonesia segera meratifikasi Konvensi Pekerja Maritim (*Maritime Labour Convention*). Jika tidak diratifikasi akan mengancam masa depan pelaut Indonesia, karena mereka tidak akan direkrut oleh perusahaan pelayaran di seluruh dunia. Kapal-kapal Indonesia bisa menjadi target inspeksi, karena prosedur penempatan awak kapalnya tidak sesuai ketentuan MLC.¹⁸ Berdasarkan laporan yang diterima ITF, banyak agen pengawakan kapal yang melakukan pelanggaran, antara lain memungut biaya dari pelaut yang ditempatkan di kapal. Dalam ketentuan MLC, pelaut yang ditempatkan di kapal dilarang dipungut biaya apa pun, dan Pemilik kapal harus membuktikan kepada negara bendera kapal bahwa agen pengawakan yang merekrut pelaut harus dilaksanakan sesuai standar dan ketentuan MLC.

Meskipun banyak kasus yang terjadi tidak juga membuat pemerintah Indonesia mengambil langkah untuk segera meratifikasi MLC. Sementara peraturan-peraturan dan hukum yang mengatur mengenai laut dan pelaut telah banyak ditetapkan oleh pemerintah dan aktor yang berwenang dalam mengelola laut (kementerian perhubungan), baik peraturan yang kecil maupun peraturan yang bersifat universal. Namun peraturan tersebut terkadang hanya sebagai produk yang tidak pernah digunakan, karena pembuat peraturan tidak bisa menerapkan peraturan itu dengan baik.

Indonesia tidak meratifikasi konvensi pekerja maritime itu sejak tahun 2006 sampai 2014 karena setiap Negara memiliki alasan bagi negara dalam mengambil suatu keputusan. Berdasarkan kepentingan nasional negara dapat bertindak dalam membina atau memutuskan suatu hubungan dengan

negara lain atau kelompok negara dalam sebuah organisasi. Kepentingan nasional selama ini sering kali menjadi akar permasalahan yang menyebabkan suatu negara mengambil keputusan secara subjektif dalam suatu sistem internasional yang saling berinteraksi. Meskipun demikian hubungan kerjasama Indonesia dengan Negara-negara lain sudah banyak terjalin dan begitu juga partisipasi Indonesia yang sudah menandatangani konvensi MLC ini, namun tidak meratifikasinya. Beberapa alasan Indonesia tidak meratifikasi MLC akan dijelaskan secara rinci dibawah ini:

1. Beradu kepentingan antara Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi dengan Kementerian Perhubungan

Kepentingan politik pada umumnya merupakan kepentingan yang diperjuangkan oleh para pembuat keputusan terhadap kebijakan politik yang akan diambil dan kebijakan tersebut harus sesuai dengan kepentingannya. Kepentingan politik disini digambarkan dengan beradunya kepentingan antara Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi dengan Kementerian Perhubungan. Kemenakertrans ingin meratifikasi MLC, padahal Kemenakertrans tidak ada berhubungan sama sekali dengan pelaut, yang berhubungan langsung dengan pelaut adalah Kemhub. Sehingga kedua instansi ini saling beradu kepentingan dalam meratifikasi MLC. Dengan tidak jalannya koordinasi antara kedua lembaga tersebut, sehingga menjadi salah satu alasan Indonesia tidak meratifikasi MLC.

Indonesia memiliki peraturan yang mengatur kinerja dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi serta Kementerian Perhubungan. Adapun peraturan yang mengatur tentang kinerja Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, didalam PP No.12 tahun 2010 pasal 2 menyatakan :

¹⁸ Masa Depan Pelaut Indonesia Terancam, diakses dari <<http://possore.com/2014/02/13/masa-depan-pelaut-indonesia-terancam/>> pada 15 Agustus 2014

“Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi mempunyai tugas menyelenggarakan urusan dibidang ketenagakerjaan dan ketrasmigrasian dalam pemerintahan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara.”¹⁹”

Adapun peraturan yang mengatur tentang kinerja Kementerian Perhubungan, didalam PP No. 24 Tahun 2010, menyatakan :

“Tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan yaitu Membantu Presiden dalam menyelenggarakan sebagian tugas pemerintahan di bidang perhubungan.”

Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa tugas Kemenakertrans dan Kemhub adalah hanya membantu presiden menyelenggarakan pemerintahan negara dibidang masing-masing, namun untuk mengesahkan sebuah perjanjian internasional disahkan oleh presiden. Adapun untuk meratifikasi suatu perjanjian internasional dan mengikat diri terhadap perjanjian yang akan diratifikasi berdasarkan UU. No 24 tahun 2000 BAB 1 pasal 3 adalah sebagai berikut :

“Pemerintah Republik Indonesia mengikat diri pada perjanjian internasional dengan cara-cara sebagai berikut:

- a) Penanda tangan
- b) Pengesahan
- c) Penyerahan dokumen perjanjian
- d) Cara-cara lain sebagaimana prinsip yang terkandung dalam perjanjian internasional.

MLC merupakan konvensi internasional yang melingkupi permasalahan pelaut secara khusus dan

¹⁹Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia, diakses dari <<http://www.depakertrans.go.id/uploads/doc/perundangan/15464875724c905c9283cc2.pdf>> pada 25 Juni 2014

Laut secara umumnya. Sehingga konvensi ini jika diratifikasi oleh Indonesia harus disahkan dengan Rancangan Undang-Undang (RUU) hingga menjadi Undang-Undang Nasional Indonesia sendiri, sebagaimana yang diatur didalam UU No. 24 tahun 2000 BAB III pasal 10, yaitu :

“Perjanjian internasional disahkan berdasarkan undang-undang, apabila berkenaan dengan:

- a) Masalah politik, perdamaian, pertahanan dan keamanan negara.
- b) Perubahan wilayah/penetapan batas wilayah negara republik Indonesia.
- c) Kedaulatan / hak berdaulat Negara
- d) HAM dan lingkungan hidup
- e) Pembentukan kaidah hukum yang baru
- f) Pinjaman / hibah luar negeri.²⁰

MLC tidak diratifikasi alasannya juga karena lamanya waktu untuk membuat Rencana Undang-Undang (RUU) mengenai pengesahan perjanjian internasional tentang hak-hak pelaut. Hal ini dikarenakan belum disepakati secara bersama mengenai pendanaan kedepan apabila sudah meratifikasi, peningkatan sumber daya manusia, dan memenuhi kesejahteraan pelaut apakah akan ditanggung bersama-sama atau hanya negara pemilik kapal.

2. Ketidaksiapan Pemerintah dan Perusahaan Kapal Nasional Indonesia (INSA) Untuk Memenuhi Ketentuan-Ketentuan dalam MLC

Indonesian National Shipowners Association disingkat INSA) adalah satu-satunya asosiasi di Indonesia yang beranggotakan perusahaan pelayaran yang bersifat pribadi dan perusahaan pelayaran niaga milik negara. Asosiasi ini didirikan

²⁰ Undang-Undang Republik Indonesia, diakses dari <<http://www.sjdih.depkeu.go.id/fullText/2000/24TAHUN2000UU.htm>> pada 10 Agustus 2014

pada tahun 1967 serta diakui dan dilegalisir oleh Menteri Perhubungan RI melalui SK No. KP.B/AL-308/PHB-89 tanggal 28 Oktober 1969.

Pada tahun 1994, anggota INSA berjumlah 813 perusahaan pelayaran, terdiri dari 573 anggota biasa dan 40 anggota luar biasa yang berlokasi di seluruh Indonesia.²¹ Kekuatan armada niaga nasional anggota INSA, dijalankan untuk memenuhi permintaan dari pembangunan nasional armada yang terdiri dari 76 tipe kapal, yang dikelompokkan menjadi 6 tipe besar, yaitu:

- a) Kapal Kontainer yang khusus digunakan untuk mengangkut barang yang berbentuk peti kemas. Memiliki rongga (*cells*) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal diterminal peti kemas dengan menggunakan derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derek-derek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.
- b) Kapal Kargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya biasanya dalam bentuk curah. Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan derek dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran.
- c) Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan berbentuk cair (minyak) atau produk turunannya.²²

- d) Kapal Pesiar adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Kapal pesiar juga merupakan kapal yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti ruang kamar, restaurant, café, bar, casino, diskotik, pub, swimming pool dan berbagai sarana lainnya layaknya sebuah hotel bertaraf internasional. Kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatan.²³
- e) Kapal tunda digunakan untuk menarik kapal lain yang lebih besar ketika akan merapat atau meninggalkan pelabuhan yang sempit. Meski ukurannya kecil, tenaganya cukup besar untuk menarik kapal-kapal besar. Kadang-kadang, untuk menarik kapal yang berukuran super seperti kapal induk, diperlukan beberapa kapal tunda untuk menariknya.
- f) Kapal Tongkang adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung.²⁴

Mengembangkan industri maritim di Indonesia sebagai pilar pembangunan bangsa akan mampu membawa Indonesia menjadi lebih baik. Kemampuan bangsa pada industri maritim sebagai pilar strategi pembangunan bangsa kita kedepan, melalui industri maritim itu Indonesia dengan memiliki kemampuan perdagangan laut maka akan menjadikan bangsa

²¹ Asosiasi pemilik pelayaran nasional indonesia, diakses dari <http://www.tempo.co/read/news/2014/05/27/090580707/asosiasi_pemilik_pelayaran_nasional_indonesia> pada 14 Agustus 2014

²² Macam-macam Jenis Kapal, diakses dari <<http://farherfriends17.blogspot.com/2013/08/macam-acam-jenis-kapal-beserta.html>> pada 20 Agustus 2014

²³ Kapal Pesiar, diakses dari <<http://sidewa.wordpress.com/2011/09/26/pengertian-kapal-pesiar/>> pada 20 Agustus 2014

²⁴ Kapal Tongkang, diakses dari <<http://sewakap.tongkang.net/tag/pengertian-kapal-tongkang/>> pada 20 Agustus 2014

Indonesia lebih kuat, maju dan berkembang.²⁵

Meskipun sudah diatur dalam INPRES No. 5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional, namun didunia pelayaran Indonesia menghadapi banyak hambatan struktural dan sistematis di bidang finansial, seperti dipaparkan di bawah :

- a) Keterbatasan lingkup dan skala sumber dana. Anggaran Pemerintah hanya dialokasikan untuk pengadaan kapal pelayaran perintis. Pinjaman Bank Asing tersedia hanya untuk perusahaan pelayaran besar, sedangkan pinjaman Bank Swasta Nasional hanya disediakan dalam jumlah sangat kecil (Bank Mandiri hanya 0.25% dari jumlah total kredit tersalur).
- b) Tingkat suku bunga pinjaman domestik 15-17% untuk jangka waktu pinjaman 5 tahun.
- c) Jangka waktu pinjaman yang hanya 5 tahun terlalu singkat untuk industri pelayaran.
- d) Tidak ada program kredit untuk kapal *feeder* termasuk pelayaran rakyat, kecuali pinjaman jangka pendek berjumlah sangat kecil dari bank nasional. Program kredit lunak untuk pelayaran rakyat akan dihentikan, program untuk dok dan galangan kapal sudah dihapus.
- e) Tidak ada kebijakan pendukung.
- f) Prosedur peminjaman (appraisal, penyaluran, angsuran) kurang ringkas.²⁶

²⁵ Industri maritime sebagai pilar pembangunan bangsa, diakses dar I <<https://id.berita.yahoo.com/hatta-industri-maritim-sebagai-pilar-pembangunan-bangsa-145719264.html>> pada 7 Agustus 2014

²⁶ Hambatan industry maritime, diakses dari <<http://balianzahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/transportasi-maritim/>> pada 12 Agustus 2014

Ketidaksiapan Pemerintah dan perusahaan kapal nasional indonesia untuk memenuhi ketentuan-ketentuan yang harus menjadi tanggung jawabnya merupakan alasan Indonesia tidak meratifikasi MLC. Meskipun Indonesia merupakan negara yang memiliki banyak pelaut namun dalam hal meratifikasi MLC, pemerintah dan pemilik kapal Indonesia belum siap. Hal itu menjadi alasan utama mengapa sampai sekarang Indonesia tidak meratifikasi. Ketidaksiapan pemilik kapal nasional dalam hal meratifikasi karena belakangan ini industri maritim mengalami kelesuan dengan kondisi ekonomi dunia secara umum. Dengan kondisi ekonomi yang menurun sehingga pemilik kapal tidak siap untuk memenuhi tuntutan kesejahteraan bagi awak kapal dan hal itu cukup menjadi beban yang berat bagi perusahaan pelayaran.

Ketidaksiapan INSA dalam meratifikasi MLC karena INSA tidak yakin kapal nasional Indonesia bisa bersaing dengan kapal-kapal negara lain, dan untuk memenuhi semua ketentuan dari MLC harus memiliki modal yang banyak, seperti membayar upah para pelaut dengan standar internasional, menjaga keselamatan pelaut saat berada diatas kapal.²⁷

3. Pemerintah Khawatir Akan Muncul Efek Domino di Sektor Ekonomi

Kepentingan ekonomi yaitu kepentingan suatu negara untuk meningkatkan ekonomi negaranya dengan menumbuhkan relasi atau kerjasama dengan negara lain.²⁸ Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan dan berpotensi menjadi salah satu negara maritim terbesar di dunia. Wilayah perairan menjadi penting bagi Indonesia karena salah

²⁷ Ibid.

²⁸ Kepentingan Nasional, diakses dari <http://rosali.ajasmine-fisip13.web.unair.ac.id/artikel_detail-84819-SOH101%20%28Pengantar%20Ilmu%20Hubungan%20Internasional%29-Kepentingan%20Nasional.html> pada 8 Agustus 2014

satu perannya yang berfungsi sebagai penghubung antarpulau dan menjadi sumber penghasilan bagi nelayan dan pelayaran. Indonesia memiliki 17.508 pulau dengan garis pantai mencapai hingga 54.716 km dan luas wilayah mencapai 1,9 juta mil persegi dan menjadi negara kepulauan terbesar di dunia.²⁹ Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara yang memiliki garis pantai terluas di dunia setelah Kanada, dan Indonesia juga menjadi negara terbesar ketiga jumlah pelautnya.

Pada zaman bahari, Indonesia merupakan negara maritim yang mempunyai banyak pulau, luasnya laut menjadi modal utama untuk membangun bangsa ini. Indonesia adalah “Negara kepulauan”, “Indonesia adalah Nusantara”, Indonesia adalah Negara Maritim”, dan “Indonesia adalah Bangsa Bahari”, ”Berjiwa Bahari” serta “Nenek Moyangku Orang Pelaut” bukan hanya merupakan slogan belaka. Laut dijadikan ladang mata pencaharian, laut juga dijadikan sebagai tempat menggaling kekuatan, mempunyai armada laut yang kuat berarti bisa mempertahankan kerajaan dari serangan luar. Memang, laut dalam hal ini menjadi suatu yang sangat penting sejak zaman dahulu sampai zaman sekarang. Dengan mengoptimalkan potensi laut menjadikan bangsa Indonesia maju karena Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk mengembangkan laut. Laut akan memberikan manfaat yang sangat vital bagi pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Indonesia atau perdagangan pada khususnya.³⁰

Dengan melihat kejayaan masa lampau diperoleh karena mengoptimalkan potensi laut sebagai sarana dalam suksesnya perekonomian dan ketahanan politik suatu negara, maka menjadi suatu

hal yang wajar bila sekarang ini Indonesia harus lebih mengembangkan laut demi tercapainya tujuan nasional. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia sudah seharusnya Indonesia menjadi bangsa yang makmur dan disegani. Namun, kenyataannya dengan potensi sumber daya alam yang berlimpah, negara ini seakan tidak berdaya. Apalagi di bidang industri maritim, roda perekonomian Indonesia lumpuh terpenjara oleh kepentingan asing. Sehingga Indonesia khawatir jika MLC ini diratifikasi maka akan berpengaruh disektor perekonomian Indonesia, negara-negara asing akan melakukan perdagangan di Indonesia dan menguasai potensi laut Indonesia.³¹

KESIMPULAN

Pelaut merupakan pekerjaan yang sangat berat karena kondisi kerjanya berbeda dengan pekerja sektor lainnya. Pelaut bergerak terus mengarungi samudera dengan menembus badai, menerjang ombak dan kadang dihadang gerombolan perompak. Pekerja di atasnya tentulah akan sangat terpengaruh dengan kondisi tersebut, baik fisik maupun mental. Ketika sudah berhadapan dengan badai atau ombak yang menggunung, kemungkinannya hanya dua, meninggal atau selamat.

Maritime Labour Convention (MLC) merupakan konvensi internasional yang ditetapkan dalam sidang ILO (*International Labour Organization*) tahun 2006. Beberapa ketentuan MLC sudah tercantum dalam regulasi nasional. MLC bertujuan untuk menjamin perlindungan menyeluruh terhadap hak-hak pelaut diseluruh dunia, membangun tingkat penerapan bagi negara dan para pemilik kapal yang berkomitmen untuk menyediakan kondisi kerja dan kehidupan yang layak bagi pelaut, melindungi mereka

²⁹Negara maritime, diakses dari <<https://www.academia.edu/7392029>> pada 8 Agustus 2014

³⁰ Rahim, Ruslan. 2014. *Wawasan Kemaritiman*. Jakarta : Universitas Halu Oleo.

³¹ Industry maritim, diakses dari <<http://www.myedisi.com/maritime/artikel/124/315> /> pada 25 Juni 2014

dari persaingan tidak sehat terutama di kapal.

Penulis melihat dari data yang didapat bahwa alasan tidak diratifikasi MLC oleh Indonesia dikarenakan oleh adanya kepentingan politik dan ekonomi, yang terdiri dari beradanya kepentingan Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi dengan Kementerian Perhubungan, ketidaksiapan pemerintah dan perusahaan kapal nasional untuk memenuhi ketentuan-ketentuan yang harus menjadi tanggung jawabnya, adanya dugaan timbul efek domino disektor ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Jack. c. Plano, dkk. 1982. *The International Relation dictionary*. Terjemahan Wawan Juanda, Third Edition, Clio Press Ltd.

Richard C. Snyder dalam James N Rosenau. 1962. *The International and Foreign policy, The Free Press*. London : Mac Millan Publicer.

Rahim, Ruslan. 2014. *Wawasan Kemaritiman*. Jakarta : Universitas Halu Oleo.

Website :

Data Dephub RI, diakses dari <http://www.jurnalnet.com/konten.php?nama=Berita_Utama&topic=88id=1642> pada 9 Agustus 2014

Hak pelaut dilupakan indonesia makin tersisih, diakses dari <<http://www.myedisi.com/jurnalmaritim/artikel/412/1162/>> pada 20 Juni 2014

Hambatan industry maritime, diakses dari <<http://balianzahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/transportasi-maritim/>> pada 12 Agustus 2014

Indoesia belum meratifikasi, diakses dari <<http://www.indonesiamaritimeclub.net/2013/09/29/indonesia-belum-juga-meratifikasi-mlc/>> pada 20 April 2014.

Industry maritim, diakses dari <<http://www.myedisi.com/maritime/artikel/124/315/>> pada 25 Juni 2014.

Industri maritime sebagai pilar pembangunan bangsa, diakses dari <<https://id.berita.yahoo.com/hatta-industri-maritim-sebagai-pilar-pembangunan-bangsa-145719264.html>> pada 7 Agustus 2014

Kepentingan Nasional, diakses dari <http://rosaliajasmine-fisip13.web.unair.ac.id/artikel_detail-84819-SOH101%20%28Pengantar%20Ilmu%20Hubungan%20Internasional%29-Kepentingan%20Nasional.html> pada 8 Agustus 2014

Konvensi Buruh Maritim 2006 Mulai Berlaku Pada 20 Agustus 2012, diakses dari <<http://www.shippingindonesia.com/highlights/konvensi-buruh-maritim-2006-mulai-berlaku-pada-20-agustus-2012>> pada 10 Juni 2014

MLC.2013, diakses dari <<http://www.rmol.co/read/2014/01/25/141270/KPI-Desak-Pemerintah-Ratifikasi-Konvensi-Pekerja-Maritim-Hindari-Sanksi-Internasional.>> pada 16 April 2014

Masa Depan Pelaut Indonesia Terancam, diakses dari <<http://possore.com/2014/02/13/masa-depan-pelaut-indonesia-terancam/>> pada 15 Agustus 2014

Negara maritime, diakses dari <<https://www.academia.edu/7392029>> pada 8 Agustus 2014

Pelaut Indonesia terbesar ketiga didunia, diakses dari <<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/13/04/27/mlvz64-wow-pelaut-indonesia-terbesar-ketiga-di-dunia>> pada 9 Agustus 2014

Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia, diakses dari <<http://www.depknakertrans.go.id/uploads/doc/perundangan/15464875724c905c9283cc2.pdf>> pada 25 Juni 2014

Pelayaran Indonesia, diakses dari <<http://pelayaran.info/berapa-sih-gaji-pelaut-itu/#more-176>> pada 10 Juni 2014

Sekilas “Maritime Labour Convention, 2006” (MLC 2006), diakses dari <<https://info.kapal.wordpress.com/2013/05/15/sekilas-maritime-labour-convention-2006-mlc-2006/#more-1297>> pada 12 Juli 2014

Undang-Undang Republik Indonesia, diakses dari <<http://www.sjdih.depkpu.go.id/fullText/2000/24TAHUN2000UU.htm>> pada 10 Agustus 2014