

# PENGEMBANGAN SUMBER DAYA KELAUTAN DALAM INDUSTRI MARITIM DUNIA

Dicky R. Munaf<sup>1</sup> dan Retno Windari<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Dosen KK-Ilmu Kemanusiaan FSRD ITB dan Laboratorium Forensik Linguistik ITB

<sup>2</sup> Staf Ahli Bakamla Bidang Kolaborasi IMO

*dicky\_munaf@yahoo.com*

## ABSTRAK

Indonesia memegang peran penting dalam industri maritim dunia. Salah satunya melalui penyediaan pelaut untuk pasar utama perekrutan kru pelaut di Eropa, Amerika Utara, dan Timur Jauh. Dalam hal kualitas, pelaut Indonesia berada di level yang sama dengan pelaut Filipina, India, Vietnam, Sri Lanka, Bangladesh, dan negara lainnya yang menyediakan pelaut karena pusat pelatihan pelaut di Indonesia sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) yang tertulis dalam *Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1995. Pasar kru pelaut di dunia meningkat selama dua puluh tahun terakhir karena generasi muda di negara pasar kehilangan keinginan untuk menjadi pelaut pedagang. Mereka lebih suka bekerja di darat karena bahaya yang lebih kecil daripada bekerja di laut. Namun dalam kenyataannya, para pelaut Indonesia kesulitan meraih kesempatan karena terdapat kekurangan pada individu dan institusi. Masalah individu terdapat pada kompetensi pelaut dalam menjalankan tugasnya di atas kapal. Sementara pada aspek kelembagaan, Indonesia berhadapan dengan kebijakan dan peraturan yang diterapkan oleh pemerintah untuk mendukung sektor ini.

**Kata kunci:** pelaut, STCW 1995, kompetensi, dokumen identitas tunggal, industri maritim

## ABSTRACT

*Indonesia plays important roles in the world's maritime industry. One of them is providing sailors for the main market of sailor crew recruitment in Europe, North America, and the Far East. In terms of quality, Indonesian sailors are on the same level as sailors from the Philippines, India, Vietnam, Sri Lanka, Bangladesh, and other countries which provide seafarers for training centers for sailors in Indonesia in accordance with the requirements set by the International Maritime Organization (IMO) written in the Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995. The market of sailor crew in the world has increased over the last twenty years because the younger generation in the market country have lost their desire to become a merchant seaman. They prefer to work on land because the danger is smaller than the work at sea. However, in reality the Indonesian sailors are facing difficulty to seize the opportunity because of the weakness of the individuals and institutions. Individual issues deal with the competence of seafarers in carrying out their duties on board. In terms of institutional aspect, Indonesia is facing policies and regulations adopted by the government to support the sector.*

**Keywords:** sailors, STCW, 1995, competence, single identity document, maritime industry

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan luas wilayah yang besar. Sekitar 70% luas negara Indonesia merupakan laut yaitu seluas 5,8 juta km<sup>2</sup> dengan panjang garis pantai kedua terpanjang di dunia setelah Rusia yaitu sepanjang 95.181 km. Melihat kondisi geografis tersebut, lautan Indonesia memiliki sumber daya yang sangat besar untuk dimanfaatkan. Sumber daya tersebut dapat berupa kelimpahan alam seperti ikan, biota laut, maupun minyak dan gas. Selain itu, laut juga merupakan penghubung antarpulau yang ada di Indonesia sehingga opsi transportasi yang dapat digunakan oleh masyarakat Indonesia bertambah. Oleh karena itu, tidak dapat

disangsikan lagi bahwa masyarakat Indonesia banyak yang bekerja di atas kapal.

Menjadi pekerja di atas kapal atau lazim dikenal sebagai pelaut, sejatinya telah sejak lama dijalani oleh manusia Indonesia. Berdasarkan berbagai catatan sejarah yang berhasil ditemukan di berbagai wilayah di tanah air maupun di luar negeri, ribuan tahun lalu pelaut Indonesia telah berlayar mengarungi samudera luas sampai ke Madagaskar dan Afrika Selatan. Indonesia juga memiliki legenda mengenai para pelaut di Kepulauan Riau seperti Hang Tuah, Hang Nadim, Hang Jebat, Hang Lekiu, dan Hang Lekir. Dengan pengetahuan kelautan yang ada dan alat bantu navigasi sederhana, mereka telah

melayari berbagai perairan di daerah tersebut. Masih banyak cerita dari daerah lain di Indonesia yang menggambarkan para pelaut dan kehidupan yang mereka miliki. Di atas itu semua, Indonesia memiliki lagu yang menggambarkan karakter utama negeri dengan syair yang terkenal “*nenek moyangku seorang pelaut.*”

Lagu tersebut memiliki makna bahwa Indonesia memiliki latar belakang kepelautan yang kuat. Hal tersebut mengisyaratkan bahwa generasi selanjutnya siap dengan warisan keberanian bangsa Indonesia sebagai pelaut.

Kini, dilihat dari sudut pandang jumlah, angkatan kerja pelaut, terutama mereka yang berasal dari suku yang selama ini subur menghasilkan pelaut seperti Bugis dan Manado, mengalami penurunan. Namun, tidak ada data yang bisa dirujuk untuk menggambarkan penurunan yang terjadi karena kewenangan dalam mengatur pelaut di Indonesia tersebar ke berbagai instansi pemerintah. Jika data antarinstansi digunakan, untuk satu kategori saja sangat bervariasi sehingga bisa menimbulkan anarki statistik yang cukup parah.

Para pelaut menekuni profesi ini di negeri lain karena di dalam negeri tidak banyak lowongan yang tersedia akibat minimnya jumlah kapal berbendera Indonesia. Selain itu, kesejahteraan yang ditawarkan oleh operator kapal asing jauh lebih baik dibanding kapal milik pengusaha domestik. Hal ini terjadi karena pengusaha lokal masih berkutat

dengan strategi bertahan hidup di tengah serbuan berbagai kapal asing.

Hanafi Rustandi, Presiden Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), mengungkapkan bahwa pilihan angkatan kerja Indonesia untuk menekuni profesi pelaut di luar negeri diiringi oleh satu kenyataan bahwa generasi muda di Amerika Serikat, Inggris, Denmark, dan Jerman yang memiliki perusahaan pelayaran besar seperti P&O, Maersk, dan Hapag Lloyd sudah enggan bekerja di laut. Mereka lebih memilih bekerja di darat dengan gaji yang jauh lebih besar daripada pendapatan seorang pelaut. Yang paling penting, mereka tidak perlu meninggalkan keluarga untuk waktu yang cukup lama.

Dengan kata lain, pelaut Indonesia memiliki peluang yang sangat besar untuk bekerja di kapal asing. Namun, tidak ada informasi atau data statistik yang dapat digunakan sebagai rujukan sehingga peluang yang terbuka luas itu, baik untuk *rating* dan *officer*, belum bisa dimanfaatkan oleh pelaut Indonesia secara maksimal.

Dari penjelasan sebelumnya, terdapat banyak permasalahan dalam penempatan pelaut Indonesia di kapal luar negeri sehingga peluang yang tersedia belum membuahkan hasil yang signifikan. Apakah permasalahan-permasalahan itu? Tulisan ini mencoba mengemukakan berbagai masalah yang muncul dalam sektor kepelautan di Indonesia.



Gambar 1 Luas perairan Indonesia dan zonasinya

## PELAUT INDONESIA

Tidak ada data valid yang bisa dirujuk mengenai jumlah pelaut Indonesia saat ini. Menurut Tridoyo (2003), kesemrawutan yang ada terjadi karena bidang kemaritiman tidak menjadi arus utama dalam kebijakan pembangunan ekonomi nasional. Secara administratif, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki data pelaut berdasarkan jumlah sertifikat, ijazah laut, dan buku pelaut yang telah dikeluarkan oleh instansi tersebut. Akan tetapi, tidak ada data tentang keadaan para pelaut setelah mendapatkan dokumen itu. Jumlah pelaut yang bekerja di kapal asing atau kapal domestik, jumlah mantan pelaut yang menjadi PNS/TNI/POLRI, dan jumlah pelaut yang menganggur di darat tidak terdeteksi. Pernah ada upaya untuk mendata tetapi para pelaut tidak bisa tertib sehingga sulit dilaksanakan. Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) tidak memiliki data akurat mengenai anggotanya di samping masih banyak pelaut yang tidak mau menjadi anggota KPI. Sementara itu, Kamaluddin (2002) mengungkapkan, menurut data internasional yang dikutip oleh PT Multikreasi Senalaut Services, satu perusahaan pengerah pelaut, pada 2001 Indonesia hanya menempati urutan ketiga sesudah Cina dalam menyalurkan pelaut ke kapal asing. Negara penyalur pelaut pertama adalah Filipina. Dari sisi penerimaan devisa, pelaut Indonesia yang bekerja di kapal asing itu telah memberikan kontribusi US\$180 juta per tahun.

Pelaut Indonesia telah mendapatkan didikan dengan materi dan pengajar yang telah memenuhi standar internasional yang berlaku, yakni dalam konvensi *Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1995. Indonesia termasuk dalam negara *white list* IMO untuk pusat-pusat pendidikannya. Hal ini berarti pelaut Indonesia dapat bersaing dengan pelaut dari negara-negara lain dari mancanegara. Apabila Indonesia mampu menyiapkan tenaga pelaut yang memenuhi standar IMO dalam jumlah besar, tenaga kerja Indonesia dapat memasuki lowongan kebutuhan pelaut dunia dalam jumlah besar pula. Hal itu dapat meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan, membantu diri sendiri untuk berkembang, dan membantu keluarganya untuk meneruskan pendidikan

yang lebih tinggi. Pada akhirnya, hal tersebut dapat meningkatkan devisa negara dan kesejahteraan masyarakat.

Dengan mutu pendidikan yang sudah berstandar internasional, sejatinya pelaut Indonesia memiliki peluang yang sama untuk dapat diterima dan bekerja di kapal luar negeri. Namun, yang terjadi justru sebaliknya. Pelaut Indonesia lebih sulit mendapatkan kesempatan bekerja di kapal luar negeri dibandingkan dengan pelaut yang berasal dari Filipina, Bangladesh, dan Srilanka. Ketiga negara ini telah menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam kemampuan menyediakan pelaut untuk kapal luar negeri setelah negara pertama dalam beberapa tahun belakangan ini.

Pertanyaannya adalah mengapa pelaut Indonesia sulit memanfaatkan peluang yang ada? Salah satu penyebabnya adalah etos kerja yang menurun padahal sebelumnya hampir semua kapal asing mempekerjakan pelaut dari Indonesia. Mereka dikenal memiliki etos kerja yang tinggi, taat perintah, penyabar, dan pekerja keras. Akan tetapi, penilaian tersebut kini telah berubah karena berbagai tindakan tidak disiplin, di antaranya sering berbuat onar dan tidak dikenainya sanksi baik oleh pemerintah maupun asosiasi pelaut di Indonesia. Selain itu, di samping tidak disiplin dalam bekerja, kualitas pelaut saat ini juga dianggap menurun. Penurunan kualitas pelaut Indonesia terjadi karena mereka tidak menguasai pengetahuan maritim yang mayoritas menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa pengantar.

## PELAUT DAN PERMASALAHANNYA

Pada umumnya, pelaut dipekerjakan dengan perjanjian kerja kontrak. Mereka mendapatkan gaji bulanan sesuai dengan nominal yang tertulis pada *agreement* atau PKL (Perjanjian Kerja Laut). Perjanjian ini ditandatangani oleh tiga pihak, yakni pelaut/awak kapal, perusahaan pelayaran, dan syahbandar. Jika perjanjian dibuat di luar Indonesia, Kedutaan Besar RI, dalam hal ini atase perhubungan, dapat bertindak mewakili negara/pemerintah. Untuk mengesahkan perjanjian tersebut, ada juga perusahaan pelayaran Indonesia yang menandatangani KPI setelah menandatangani

PKL dengan ABK-nya. Setiap perjanjian yang disahkan, KPI mengutip US\$15.

Pelaut Indonesia mendapatkan kesempatan bekerja di kapal luar negeri secara langsung dari perusahaan pelayaran maupun melalui perusahaan pengerah pelaut atau lazim dikenal di dunia pelayaran dengan istilah *manning agency*. Perusahaan penyalur memperbesar peluang pelaut untuk mendapatkan pekerjaan karena mereka memiliki akses/informasi ke pusat-pusat pelayaran internasional. Namun, tidak ada data statistik mengenai tren ini. Besar pendapatan/gaji pelaut sangat bervariasi. Di Indonesia, sesuai dengan kesepakatan antara KPI dan *Indonesian National Shipowners Association* (INSA), pendapatan pelaut ditetapkan berdasarkan Upah Minimum Provinsi (UMP) yang berlaku dengan sedikit tambahan dari UMP di darat.

Sementara itu, pendapatan/gaji di kapal asing kurang lebih sama dengan yang berlaku di Indonesia. Namun, tingkat UMP di luar negeri jauh lebih tinggi dibanding dengan UMP di tanah air. Contoh kasus, seorang *Captain* (nakhoda) di kapal Indonesia akan mendapat Rp3,5 juta per bulan, sedangkan bila bekerja di Singapura sebagai nakhoda di kapal tanker akan mendapat US\$2.000 ditambah premi per bulan sebesar US\$200. Pendapatan pelaut akan makin besar jika ia bekerja di Eropa.

Ada beberapa permasalahan dalam penempatan pelaut Indonesia di kapal luar negeri. Pertama, pelaut Indonesia menghadapi masalah pencitraan. Pascainsiden penghancuran gedung *World Trade Center* di Amerika Serikat, 11 September 2001 silam dan berbagai teror bom di tanah air, perusahaan pelayaran asing alergi me-makai pelaut Indonesia karena mereka di-anggap bangsa teroris. Kedua, penempatan pelaut Indonesia di kapal-kapal asing juga sarat dengan masalah hukum dan para pelaut selalu berada dalam posisi yang lemah. Sebetulnya, tidak ada yang salah dengan model tripartit yang telah berlangsung selama ini. Namun, dalam setiap perjanjian kerja, klausul yang mengatur perselisihan tidak

mencantumkan langkah-langkah penyelesaian dengan jelas.

Hal ini sangat terlihat bila pelaut dipekerjakan di kapal-kapal berbendera kemudahan (*flag of convenience/FOC*). FOC adalah bendera kapal dari negara yang memberikan banyak kemudahan kepada pengusaha pelayaran. Kemudahan ini mulai dari pajak hingga penggajian pelaut yang bisa di bawah standar internasional yang ditetapkan oleh *International Transportworkers Federation* (ITF). Negara yang termasuk FOC di antaranya Liberia, Panama, Belize, dll. Indonesia tidak masuk dalam kelompok FOC karena menganut prinsip *closed registry*. Negara-negara FOC rata-rata menerapkan asas *open registry*. Menurut Soegeng (2003), bendera kapal Indonesia diatur dalam banyak peraturan perundang-undangan sejak zaman penjajahan Belanda.

Ketiga, sebagaimana telah disinggung sebelumnya, penempatan pelaut Indonesia mengalami masalah karena mereka mulai mengalami penurunan etos kerja. Kini pelaut Indonesia kurang disiplin dan sering berbuat onar. Parahnya, tidak ada sanksi yang diberikan baik oleh pemerintah maupun oleh asosiasi pelaut di Indonesia. Selain itu, kualitas pelaut juga dianggap menurun. Penyebab utamanya adalah kebanyakan pelaut Indonesia tidak menguasai pengetahuan maritim yang menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa pengantar.

## REKOMENDASI

**Pertama**, perlu diupayakan pendataan jumlah pelaut Indonesia, terutama yang bekerja di kapal-kapal luar negeri dengan melibatkan se-luruh pemangku kepentingan (*stake-holder*), baik Kementerian Perhubungan, KPI, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, BNP2TKI, dan sebagainya. Data yang valid akan dapat membantu semua pihak dalam menjadikan profesi pelaut sebagai satu pekerjaan yang bisa diandalkan oleh angkatan kerja dan menjadi sumber pemasukan devisa bagi negara.

**TABEL I WHITE LIST IMO**

Albania	Georgia	New Zealand	United Kingdom
Algeria	Germany	Nigeria	United Republic of Tanzania
Antigua and Barbuda	Ghana	Norway	United States
Argentina	Greece	Oman	Uruguay
Australia	Honduras	Pakistan	Vanuatu
Azerbaijan	Hungary	Panama	Venezuela
Bahamas	Iceland	Papua New Guinea	Viet Nam
Bahrain	India	Peru	Syrian Arab Republic
Bangladesh	Indonesia	Philippines	Thailand
Barbados	Iran	Poland	Togo
Belgium	Ireland	Portugal	Tonga
Belize	Italy	Qatar	Trinidad and Tobago
Brazil	Israel	Republic of Korea	Tunisia
Brunei Darussalam	Jamaica	Romania	Turkey
Bulgaria	Japan	Russian Federation	Tuvalu
Cambodia	Jordan	Saint Vincent and the	Ukraine
Canada	Kenya	Grenadines	United Arab Emirates
Cape Verde	Kiribati	Samoa	Marshall Islands
Chile	Kuwait	Saudi Arabia	Mauritania
China	Latvia	Senegal	Mauritius
Colombia	Lebanon	Serbia	Mexico
Comoros	Liberia	Singapore	Micronesia
Cook Islands	Lithuania	Slovak Republic	Montenegro
Côte d'Ivoire	Luxembourg	Slovenia	Morocco
Croatia	Libya	Solomon Islands	Mozambique
Cuba	Madagascar	South Africa	Myanmar
Cyprus	Malaysia	Spain	Netherlands
Czech Republic	Malawi	Sri Lanka	Denmark
Democratic People's	Maldives	Sweden	Dominica
Republic of Korea	Malta	Switzerland	Ecuador
Egypt	Estonia	Fiji	France
Eritrea	Ethiopia	Finland	



**Kedua**, karena Indonesia telah meratifikasi Konvensi ILO Nomor 185 *concerning Revising the Seafarers Identity Documents Convention* 1958 melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2008/ Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 1, perlu dibuat sebuah peraturan perundang-undangan mengenai pelaut. (Di Filipina dikenal dengan istilah *the Law of Seamen*, yang antara lain memuat tata tertib bekerja sebagai pelaut. Melalui peraturan perundang-undangan ini diharapkan pelaut-pelaut Indonesia dapat memenuhi suatu standar tertentu sehingga memiliki nilai dan kualitas yang baik.

**Ketiga**, perlu dipikirkan pembentukan sebuah lembaga pusat pelaut (*seamen center*) yang harus melibatkan seluruh pemangku kepentingan. Hal ini untuk mempermudah manajemen pembinaan tenaga kerja pelaut, mulai dari akomodasi, kesehatan, hingga bantuan hukum. Pendanaan untuk mendirikannya bisa *sharing* antara KPI, pemerintah daerah, dan pengusaha properti. Lembaga pusat pelaut (*seaman center*) dapat memberikan jaminan yang kuat dalam pendistribusian pelaut-pelaut Indonesia karena pelaut akan bekerja dalam suatu kerangka yang sistematis.

Wacana *seamen center* menarik dibahas mengingat sampai saat ini Indonesia belum memiliki fasilitas tersebut padahal pelaut Indonesia sangat membutuhkannya. Data BIMCO (2014) memperlihatkan terdapat 77.727 pelaut Indonesia yang bekerja di kapal asing. Hampir sebagian besar naik atau turun melalui *seamen center* di Singapura. Praktik ini ikut membangun citra Singapura sebagai *maritime center* di kawasan Asia Pasifik.

**Keempat**, perlu segera ditetapkan upah minimum untuk pelaut. Menurut International Transportworkers Federation (ITF), kerja pelaut sangat berat sehingga memerlukan kondisi kerja

yang berbeda dengan pekerja sektor lainnya. Kapal layaknya satu pabrik. Namun, ia bergerak terus mengarungi samudera dengan menembus badai, menerjang ombak, dan kadang dihadapkan dengan gerombolan perompak. Pekerja di atasnya tentulah akan sangat terpengaruh dengan kondisi tersebut, baik fisik maupun mental.

ITF telah memberikan standar untuk pengupahan pelaut, yakni US\$1.500. Nominal ini diberikan untuk pelaut dengan pangkat perwira, sementara untuk pangkat terendah atau AB (*able-bodied seamen*) berkisar antara US\$500 dan US\$600. Selain upah minimum, para pelaut harus juga dilindungi oleh asuransi. Besarnya sangat bergantung pada pangkat mereka. Jika standar upah minimum untuk pelaut bisa diterapkan, profesi pelaut akan dilirik dan menjadi pilihan generasi muda Indonesia yang saat ini masih banyak yang menganggur. Mereka akan melihat pekerjaan ini cukup menjanjikan karena gajinya lumayan besar. Jika generasi muda Indonesia berbondong-bondong menjadi pelaut, negara ini akan menjadi negara maritim yang betul-betul punya jati diri yang bisa dibanggakan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Kamaluddin, Laode M. (2002). *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia*, Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Kusumastanto, Tridoyo. (2003). *Ocean Policy Dalam Membangun Negeri Bahari di Era Otonomi Daerah*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama
- Soegeng, Wartini. (2003). *Kebangsaan Kapal Indonesia*. Jakarta: PT Refika Adit
- <http://www.antaranews.com/berita/109600/indonesia-serahkan-instrumen-ratifikasi-konvensi-ilo-no-instrumen-ratifikasi-konvensi-ilo-no-bobby-77-727-pelaut-bekerja-di-kapal-asing/>