

TINJAUAN SINGKAT

KONVENSI KETENAGAKERJAAN MARITIM

(Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006))

Oleh : Dra.Erwina WH

I. Umum

Indonesia merupakan negara bahari dan salah satu penyedia (*labor supplying country*) tenaga kerja pelaut utama, oleh karena itu standar internasional di sektor maritim menjadi penting artinya bagi pembangunan sektor maritim Indonesia, khususnya dalam konteks kesempatan kerja di bidang kepelautan dan perlindungan tenaga kerja pelaut Indonesia, serta pembangunan industri maritim.

Inovasi *Maritime Labour Convention/MLC, 2006* ini diusulkan oleh *ILO Joint Maritime Commission*, sebuah lembaga bipartit pemilik kapal dan tenaga kerja pelaut, yang pada tahun 2001 menyimpulkan bahwa diperlukan suatu instrumen yang *up to date* untuk mengatur industri kemaritiman yang bersifat global, yang dapat diterima secara global (*globally acceptable*), mudah dimengerti (*easily understandable*), mudah diperbarui (*readily updatable*) dan dapat diterapkan secara seragam (*uniformly enforced*). MLC 2006 diadopsi pada Sidang Perburuhan Internasional (*International Labour Conference/ILC*) ke-94 tanggal 23 Februari 2006

di Jenewa, dimana delegasi Indonesia memberikan dukungan pada *voting* adopsi tersebut. Konvensi ini mengkonsolidasikan 35 (tiga puluh lima) konvensi ILO mengenai kepelautan yang ada saat ini. Pada ILC ke-94 tersebut juga diadopsi 17 Resolusi (*non-binding*) di bidang kemaritiman,

Konvensi ini merupakan pilar keempat dari peraturan internasional yang mengatur tentang kualitas industri maritim, melengkapi 3 (tiga) konvensi lainnya yang dikeluarkan oleh Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization*) yaitu:

1. *International Convention for Safety for Life at Sea, 1974 (SOLAS)*
2. *International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping, 1978 (STCW)*
3. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 73/78 (MARPOL)*

MLC 2006 ini bertujuan untuk memastikan lingkungan kerja dan kondisi kehidupan yang layak bagi tenaga kerja pelaut (*seafarers*) dan diharapkan dapat menciptakan daya saing yang sehat (adil) bagi para pemilik kapal (*shipowner*).

Konvensi ILO ini menekankan pemenuhan hak-hak tenaga kerja pelaut dengan mempertimbangkan kebijakan nasional yang berlaku dengan prinsip transparansi dan akuntabilitas, disamping juga berisi ketentuan-ketentuan yang dibutuhkan di industri maritim, dan ketentuan-ketentuan untuk menjamin implementasi dan upaya penegakan hukumnya. MLC 2006 diberlakukan pada kapal yang terlibat dalam kegiatan komersial dengan pengecualian pada kapal-kapal penangkapan ikan, kapal-kapal tradisional dan kapal perang. Hal-hal pokok yang diatur dalam <u>MLC 2006 mencakup persyaratan minimum bagi tenaga kerja pelaut di kapal</u> menyangkut ketentuan-ketentuan kondisi kerja tenaga kerja pelaut, jam kerja dan jam istirahat, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, pemeliharaan dan perlindungan kesehatan, serta kesejahteraan dan perlindungan sosial. Di bawah ketentuan MLC 2006, kapal-kapal dengan bobot di atas 500 <i>Gross Tonnage</i> (GT) dan dalam melaksanakan aktivitas di perairan internasional atau berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan asing lainnya, diharuskan membawa "<i>Maritime Labour Certificate</i>" dan "<i>Declaration of Maritime Labour Compliance</i>". Untuk dapat diberlakukan atau mempunyai kekuatan hukum yang tetap (<i>come into force</i>), konvensi ini harus diratifikasi oleh paling sedikit 30 negara anggota ILO yang mencakup 33% GT kapal di dunia.	ILO mengharapkan Konvensi ini dapat berlaku pada tahun 2011. II. Struktur Konvensi MLC 2006 disusun ke dalam 3 (tiga) bagian utama, yaitu: 1. Bagian Pasal-pasal (<i>Articles</i>) - Pasal I : Kewajiban Umum - Pasal II : Definisi-Definisi dan Ruang Lingkup Penerapan - Pasal III : Hak-hak dan Prinsip-prinsip Dasar - Pasal IV : Hak-hak Pekerjaan dan Sosial Para Pelaut - Pasal V : Pertanggung jawaban Penerapan dan Penegakan - Pasal VI : Regulasi dan Bagian A dan B Kode - Pasal VII : Konsultasi dengan Organisasi Para Pemilik Kapal dan Pelaut - Pasal VIII : Pemberlakuan - Pasal IX : Pengaduan - Pasal X : Pengaruh Pemberlakuan - Pasal XI : Fungsi-fungsi Penyimpanan - Pasal XII : Direktur Jenderal ILO harus menyampaikan kepada Sekretaris Jenderal PBB menyangkut pendaftaran menurut pasal 102 Piagam PBB Fakta-fakta Penuh Seluruh Ratifikasi,
---	---

Penerimaan dan Pengaduan yang Terdaftar menurut Konvensi ini - Pasal XIII : Komite Tripartit Khusus - Pasal XIV : Amandemen Terhadap Konvensi ini - Pasal XV : Amandemen Terhadap Kode - Pasal XVI : Bahasa Resmi. 2. Peraturan (Regulation), terdiri dari 5 Judul (Title), yaitu: - Judul 1: Syarat-Syarat Minimum bagi Pelaut yang Bekerja di Kapal Di dalam bagian atau bab ini dijelaskan tentang usia minimum bagi seorang pekerja pelaut. Bahwa sesuai aturan hukum internasional yaitu Konvensi ILO No.138 mengenai usia minimum untuk bekerja, maka batas usia minimum adalah 15 (lima belas) tahun dan menurut Konvensi Maritim ini batas usia bagi seorang pelaut untuk bisa bekerja di kapal adalah minimum 16 (enam belas) tahun dan kurang dari 16 (enam belas) tahun dilarang karena dianggap pekerjaan di kapal adalah termasuk dalam kategori pekerjaan terburuk, dan hal tersebut dilarang oleh Konvensi ILO NO. 182 mengenai Bentuk-bentuk Pekerjaan Terburuk Untuk Anak.	Apabila bekerja di kapal dilakukan pada malam hari maka batasan waktu bekerja malam hari adalah paling tidak 9 (sembilan) jam, artinya kurang dari tengah malam dan berakhir tidak lebih dari pukul 05.00 pagi. Selain usia minimum, seorang pelaut diijinkan untuk dapat bekerja juga harus dibuktikan dengan sertifikat medis atau kesehatan yang diterbitkan oleh praktisi medis yang memenuhi syarat yang telah ditentukan. Disamping dua syarat tersebut diatas maka syarat lain yang harus diperhatikan adalah pelatihan dan kualifikasi serta rekrutmen dan penempatan. - Judul 2: Syarat-Syarat Kerja Di dalam bagian atau bab ini maka diatur tentang perjanjian kerja para pelaut. Berkaitan dengan perjanjian kerja, maka selama ini yang berlaku adalah perjanjian kerja laut sebagaimana diatur dalam Kitab Hukum Dagang Laut. Di dalam perjanjian kerja ini diarahkan bahwa perjanjian kerja tersebut harus mengarah kepada standar kerja yang layak yaitu dengan memperhatikan upah layak termasuk upah minimum, jam kerja atau jam istirahat. Yang dimaksud istilah jam kerja dalam Konvensi Maritim ini adalah :
---	--

a. istilah jam kerja berarti waktu selama para pelaut diharuskan untuk melakukan pekerjaan di kapal; b. istilah jam istirahat berarti waktu diluar jam-jam kerja; istilah ini tidak mencakup istirahat-istirahat pendek. Batas-batas pada jam-jam kerja atau istirahat : a. jam-jam kerja maksimum tidak boleh melebihi : (i) 14 (empat belas) jam dalam setiap periode 24 (dua puluh empat) jam; dan (ii) 72 (tujuh puluh dua) jam dalam setiap periode 7 (tujuh) hari, atau b. jam-jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari : (i) 10 (sepuluh) jam dalam setiap periode 24 (dua puluh empat) jam; dan (ii) 77 (tujuh puluh tujuh) jam dalam masa 7 (tujuh) hari. Disamping upah dan jam kerja maka di dalam perjanjian kerja juga harus diperhatikan hak atas cuti, pemulangan kembali, kompensasi pelaut atas hilangnya atau tenggelamnya kapal, tingkat pengawakan (<i>manning</i>), kesinambungan/ pengembangan karir dan keteraturan pekerjaan. Judul 3: Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makanan dan Katering	Didalam bagian ini dijelaskan bahwa pelaut yang bekerja di atas kapal dipastikan bahwa mereka mempunyai akomodasi (fasilitas kamar, dsb) dan fasilitas rekreasi yang layak di atas kapal, makanan yang bergizi dan katering serta juru masak kapal sesuai dengan sertifikat kualifikasi sebagai seorang juru masak kapal. Judul 4: Perlindungan Kesehatan, Fasilitas Perawatan, Kesejahteraan dan Perlindungan Sosial Seorang yang bekerja sebagai pelaut harus sehat sesuai dengan sertifikat medis/kesehatan yang dikeluarkan oleh lembaga kesehatan dan harus mendapatkan jaminan kesehatan dan perawatan medis yang layak dan tanpa biaya. Akses dan pelayanan kesehatan baik diatas kapal dan di darat harus sesuai dengan aturan konvensi maritim internasional. Para pelaut harus mempunyai formulir laporan medis. Para pemilik atau pengusaha kapal harus memperhatikan terhadap perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja. Beberapa ketentuan yang diatur dalam bagian ini antara lain pelaporan dan pengumpulan statistik, penyelidikan, program perlindungan dan pencegahan nasional, instruksi dalam perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja, pendidikan keselamatan dan kesehatan kerja para pelaut muda, fasilitas kesejahteraan berbasis darat, jaminan sosial dan lain sebagainya.
--	---

Judul 5:

Kepatuhan dan Penegakan

Bagian ini mengatur antara lain tentang tanggung jawab negara bagi kapal yang mengibarkan bendera negaranya, wewenang organisasi, sertifikat buruh maritim dan deklarasi tentang kepatuhan buruh, pemeriksaan dan penegakan, prosedur keluhan di atas kapal, korban maritim, tanggung jawab negara pelatihan dan pemeriksaan di pelabuhan.

Di dalam prosedur keluhan di atas kapal diatur antara lain bahwa pelaut harus memperoleh selain perjanjian kerja laut dan salinan prosedur keluhan di atas kapal yang berlaku di semua kapal. Selanjutnya dilakukan antara lain dengan melaporkan kepada pegawai yang berwenang di pelabuhan terhadap pelanggaran ketentuan konvensi termasuk hak para pelaut untuk selanjutnya dilakukan investigasi dan pemecahan masalahnya. Selain prosedur penanganan keluhan di atas kapal, diatur juga prosedur penanganan keluhan pelaut di darat.

3. Kode (*Code*) terdiri dari 2 (dua) bagian yaitu:
 - Provisi A berisi Standar (*Standard*) yang bersifat wajib
 - Provisi B berisi Panduan (*Guidelines*)

III. Dasar Hukum Peraturan Perundangan Indonesia terhadap MLC 2006

Sebagian substansi yang diisyaratkan dalam Konvensi ini telah diatur melalui peraturan perundangan yang berkaitan dengan kepelautan, di antaranya Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, yang penyempurnaannya sedang dibahas oleh Komisi V-DPR RI.

Namun demikian, masih terdapat beberapa peraturan perundangan nasional di bidang ketenagakerjaan pada sektor maritim yang masih memerlukan penyempurnaan dan sinkronisasi.

Beberapa peraturan perundang-undangan yang perlu diperhatikan sebagai referensi terkait dengan MLC 2006 antara lain:

1. KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kepailitan Buku-II/*Wetboek van Koophandel*) tahun 1938.
2. Undang-Undang No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja
3. Undang-undang No. 3 tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja
4. Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran
5. Undang-Undang No. 21 tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh
6. Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
7. Undang-Undang No. 2 tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial
8. Undang-Undang No. 39 tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri.
9. Undang-Undang No. 40 tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN).
10. Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan.

Tabel berikut menyajikan ringkasan posisi Indonesia terhadap MLC 2006.

Title of MLC, 2006	Regulation		Compliance		
			Fully	Partly	Not Yet
1. Minimum requirements for seafarers to work on a ship	1.1	Minimum age	✓		
	1.2	Medical certificate	✓		
	1.3	Training and qualification	✓		
	1.4	Recruitment and placement	✓		
2. Condition of employment	2.1	Seafarers' employment agreements	✓		
	2.2	Wages	✓		
	2.3	Hours of work and hours of rest	✓		
	2.4	Entitlement to leave	✓		
	2.5	Repatriation	✓		
	2.6	Seafarers compensation for the ship's loss or foundering	✓		
	2.7	Manning levels	✓		
	2.8	Career and skill development and opportunities for seafarers	✓		
3. Accommodation and recreational facilities	3.1	Accommodation and recreational facilities		✓	
	3.2	Food and catering	✓		
4. Health protection, medical care, welfare and social security protection	4.1	Medical care on board ship and ashore	✓		
	4.2	Shipowners' liability	✓		
	4.3	Health and safety protection and accident prevention	✓		
	4.4	Access to shore-based welfare facilities	✓		
	4.5	Social security	✓		
5. Compliance and enforcement	5.1	Flag state responsibilities			✓
	5.1.1	General principles		✓	
	5.1.2	Authorization of recognized organization			✓
	5.1.3	Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance			✓
	5.1.4	Inspection and enforcement		✓	
	5.1.5	On-board complaint procedures			✓
	5.1.6	Marine casualties	✓		
	5.2	Port state responsibilities			✓
	5.2.1	Inspection in port		✓	
	5.2.2	Onshore seafarer complaint- handling procedures			✓
	5.3	Labour-supplying responsibilities			✓

Sumber: Kasubdit Kepelautan, Ditjen Hubla-Dephub.

III. Langkah-langkah yang dilakukan Pemerintah

1. Melakukan koordinasi dalam hal penyempurnaan dan sinkronisasi peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan dan sektor maritim terkait dengan MLC 2006, yaitu antara Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi (sebagai *focal point* ILO), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan (sebagai Departemen teknis sektoral), Departemen Luar Negeri dan Departemen Hukum dan HAM.
2. Melaksanakan pertemuan tripartit di sektor maritim secara berkala untuk membahas dan mencermati situasi yang berkembang terhadap MLC 2006.
3. Melaksanakan kajian, seminar, workshop, sosialisasi MLC 2006 dengan *stakeholders* yang lebih luas.
4. Melakukan konsultasi dengan ILO.

IV. Kesimpulan

Sebagai salah satu negara pengirim tenaga kerja pelaut yang terbesar, Indonesia perlu meratifikasi MLC 2006 disamping Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958, yang saat ini sedang dalam proses pengesahan. Kedua konvensi ini akan lebih memberikan perlindungan kepada tenaga kerja pelaut.

Untuk itu sebelum meratifikasi MLC ini, Pemerintah Indonesia perlu melakukan kajian lebih mendalam terhadap substansi yang diatur dalam Konvensi ini, khususnya yang

menyangkut kondisi kapal berbendera Indonesia dan kapal-kapal berbendera asing yang dimiliki oleh pengusaha Indonesia, dan prosedur penyelesaian perselisihan yang terjadi antara tenaga kerja pelaut dan pemilik kapal ataupun nahkoda kapal baik di darat maupun di atas kapal. Sebagaimana diatur dalam Kitab Hukum Dagang Laut dan ketentuan konvensi bahwa prosedur penyelesaian harus dilakukan secara bertahap seperti pemberitahuan kepada syahbandar atau pejabat pelaut dan penyelesaian masalah harus diselesaikan sesuai hukum nasional yang telah ditetapkan atau hukum internasional di Negara di mana kapal tersebut berlabuh.

V. SARAN

Saat ini sedang dilakukan penyempurnaan terhadap UU. No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Penyempurnaan tersebut hendaknya disesuaikan dengan substansi yang diatur dalam ketentuan MLC 2006, walaupun MLC 2006 belum disahkan oleh Indonesia.

Namun di sisi lain perlu diperhatikan adanya suatu lembaga arbitrase bagi tenaga kerja pelaut internasional dalam penyelesaian perselisihan mengingat saat ini hukum nasional yang diterapkan masih Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Untuk itu bagi tenaga kerja pelaut internasional, dalam pelaksanaan peraturan perundang-undangan harus didasarkan pada hukum pilihan sebagaimana diatur dalam Organisasi Maritim Internasional atau Konvensi Maritim Ketenagakerjaan. *****

Referensi :

1. *Lampiran penyampaian ke DPR-RI tentang pengesahan konvensi baru.*
2. *Konvensi tentang Maritim Ketenagakerjaan (Maritime Labor Convention).*