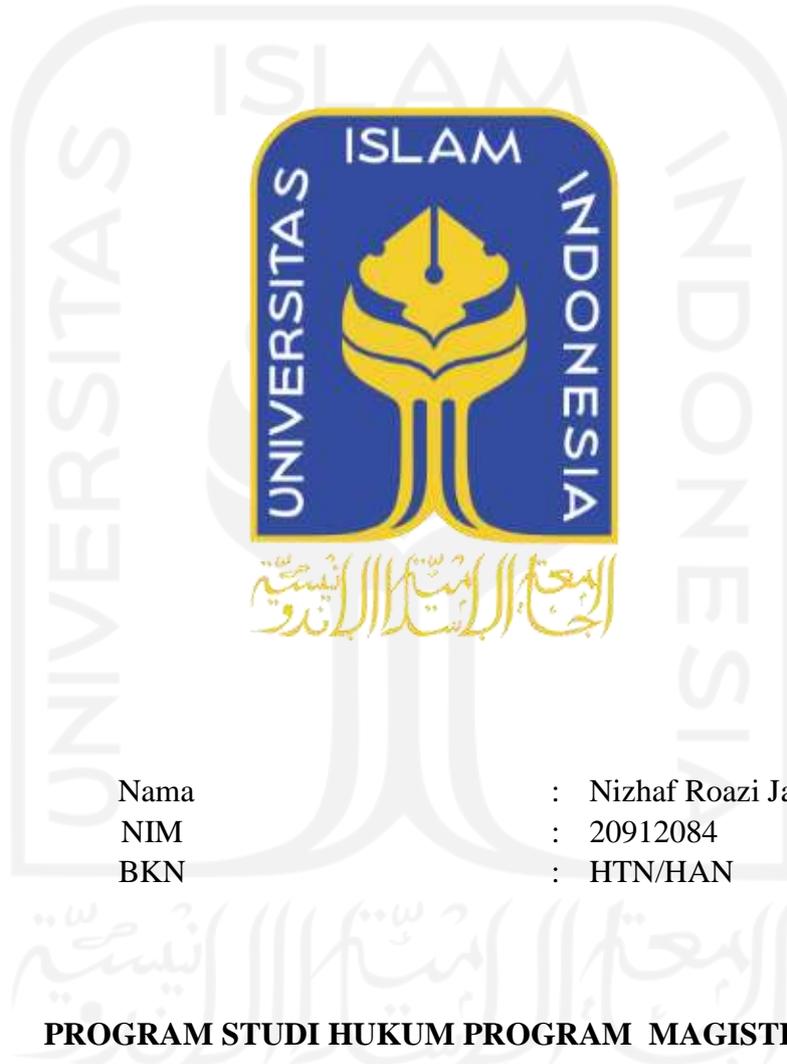


**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP AWAK KAPAL SELAMA
BEKERJA DI KAPAL ASING**

TESIS



Nama : Nizhaf Roazi Jamil
NIM : 20912084
BKN : HTN/HAN

PROGRAM STUDI HUKUM PROGRAM MAGISTER

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP AWAK KAPAL SELAMA
BEKERJA DI KAPAL ASING**

TESIS

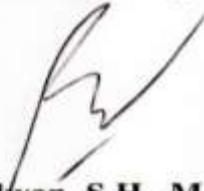
Oleh:

NAMA : NIZHAF ROAZI JAMIL, S.H.
NIM : 20912084
BKN : HTN/HAN

**Telah diperiksa dan disetujui oleh Dosen Pembimbing Tesis untuk diajukan
ke Tim Penguji dalam Ujian Tesis**

Yogyakarta, 17 Januari 2023

Dosen Pembimbing Tesis



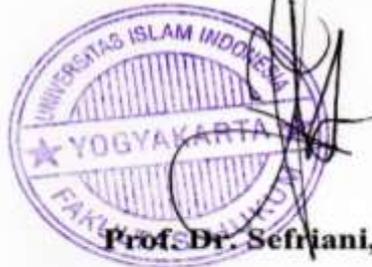
Dr. Ridwan, S.H., M.Hum.

Mengetahui

Ketua Program Studi Hukum

Program Magister Fakultas Hukum

Universitas Islam Indonesia



Prof. Dr. Sefriani, S.H., M.H.

HALAMAN PENGESAHAN

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP AWAK KAPAL SELAMA
BEKERJA DI KAPAL ASING**

Oleh:

Nama : Nizhaf Roazi Jamil
NIM : 20912084
BKN : HTN/HAN

Telah diujikan dihadapan Tim Penguji dalam Ujian Akhir/Tesis Program
Magister Ilmu Hukum dan dinyatakan Lulus pada Tanggal 1 Februari 2023

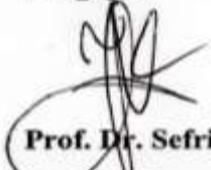
Pembimbing



Dr. Ridwan, S.H., M.Hum.

Yogyakarta, 7 Februari 2023

Penguji I



Prof. Dr. Sefriani, S.H., M.H.

Yogyakarta, 7 Februari 2023

Penguji II



**Dr. Dodik Setiawan, S.H., M.H.,
LL.M., PH.D**

Yogyakarta, 7 Januari 2023

**Mengetahui
Ketua Program Studi Hukum
Program Magister Fakultas Hukum
Universitas Islam Indonesia**



Prof. Dr. Sefriani, S.H., M.H.

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Allah tidak membebani seseorang itu melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” (Q.S Al-Baqarah ayat 286)

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. Dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.” (Q.S. Al-Insyirah ayat 6,7, dan 8)



SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nizhaf Roazi Jamil
NIM : 20912084
BKN : HTN/HAN

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Teisis dengan judul

“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP AWAK KAPAL SELAMA BEKERJA DI KAPAL ASING”

Karya Ilmiah ini saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia. Sehubungan dengan hal tersebut dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunan tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Meskipun secara prinsip hak milik karya tulis ilmiah ini ada pada saya, namun demi kepentingan akademik dan pengembangannya, saya memberikan wewenang kepada Perpustakaan Program Magister Ilmu Hukum Universitas Ilsam Indonesia dan Perpustakaan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan sebagaimana mestinya.

Saya dengan penuh kesadaran sanggup mempertanggung jawabkan apa yang sudah saya nyatakan. Apabila terbukti melakukan penyimpangan, maka saya siap diberikan sanksi administratif, akademik, dan pidana.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, serta dengan sadar tanpa ada tekanan dari pihak manapun.

Yogyakarta, 6 Februari 2023

Yang membuat pernyataan,



Nizhaf Roazi Jamil, S.H

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Alhamdulillah segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah mendukung dalam proses penulisan karya ini sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Awak Kapal Selama Bekerja di Kapal Asing”

Untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH) di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Tidak lupa Shalawat serta salam senantiasa penulis curahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW.

Pada kesempatan ini penulis juga mengucapkan banyak terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang yang senantiasa memberikan perlindungan dan kemudahan dalam segala hal.
2. Kepada Prof. Dr. Sefriani, S.H., M.H, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Dr. Ridwan, S. H., M. Hum. selaku dosen pembimbing tesis yang telah menyediakan waktunya ditengah kesibukan beliau dan selalu membimbing serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan tesis.
4. Seluruh civitas akademika Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia.
5. Orang Tua saya yang telah memberikan curahan doa, dukungan, kasih sayang dan motivasi yang luar biasa dan tiada hentinya pada penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

Semoga Allah SWT senantiasa membalas semua kebaikan dan bantuan yang diberikan kepada penulis, hingga selesainya Tugas Akhir dan menjadikannya amal ibadah yang mulia di sisi-Nya, Allahuma'amin. Tak lupa penulis meminta maaf yang sebesar-besarnya apabila pada waktu penulisan tesis ini terdapat kekurangan maupun kekhilafan yang tentunya tidak penulis harapkan.

Akhirnya penulis berharap semoga tesis ini bermanfaat dan dapat digunakan sebagai informasi bagi semua pihak yang membutuhkan serta dapat berhasil guna bagi semua.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Yogyakarta, 6 Februari 2023

Penulis,

Nizhaf Roazi Jamil, S.H.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
E. Orisinalitas Penelitian	8
F. Kerangka Teori.....	11
G. Definisi Operasional.....	24
H. Metode Penelitian.....	26
I. Sistematika Penulisan	32
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG TEORI PERLINDUNGAN HUKUM, TEORI KEWENANGAN, MACAM-MACAM LEMBAGA PEMERINTAH, AWAK KAPAL	33
A. Teori Perlindungan Hukum.....	33
1. Definisi Perlindungan Hukum	33
2. Unsur-Unsur Perlindungan Hukum	36
3. Bentuk-Bentuk Perlindungan Hukum	37
4. Jenis-Jenis Perlindungan Hukum Awak Kapal	40
B. Teori Kewenangan	47
1. Definisi Kewenangan	47
2. Jenis-Jenis Kewenangan.....	51
a. <i>Atributif</i> atau Atribusi	51

b. Delegasi	53
c. Mandat	57
C. Lembaga Pemerintah.....	62
1. Menteri Ketenagakerjaan.....	62
2. Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI)	63
D. Awak Kapal.....	65
1. Definisi Awak Kapal	65
2. Syarat-Syarat Awak Kapal	65
3. Hak dan Kewajiban Awak Kapal	66
a. Hak Awak Kapal.....	66
b. Kewajiban Awak Kapal.....	66
E. Teori Yurisdiksi	67
1. Definisi Teori Yurisdiksi.....	67
2. Macam-Macam Yurisdiksi	68
F. Hubungan Hukum Internasional (HI) dan Hukum Nasional (HN).....	70
1. Teori Monisme	70
2. Teori Dualisme	71
3. Hukum Internasional dan Hukum Negara saling Memengaruhi dan Membutuhkan satu sama lain	73
BAB III PEMBAHASAN PERLINDUNGAN HUKUM AWAK KAPAL, PERLINDUNGAN HUKUM AWAK KAPAL SESUAI DENGAN KONVENSI INTERNASIONAL.....	74
A. Perlindungan Hukum Awak Kapal Selama Bekerja di Kapal Asing	74
B. Hukum Positif Indonesia sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal.....	81
BAB IV PENUTUP	111
A. Simpulan	111
B. Saran.....	112
DAFTAR PUSTAKA	113

ABSTRAK

Studi ini bertujuan untuk mengetahui Perlindungan Hukum terhadap Awak Kapal selama bekerja di Kapal Asing dan mengetahui aturan Hukum Positif Indonesia sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal. Penelitian ini dikaji menggunakan Teori Kewenangan dan Teori Perlindungan Hukum, sehingga awak kapal dapat mendapatkan Perlindungan Hukum yang tepat. Obyek dalam penelitian ini adalah Perlindungan Hukum Awak Kapal selama bekerja di Kapal Asing. Penelitian ini bersifat penelitian yuridis normatif dan dianalisis secara deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini *Pertama*, Awak kapal harus dilindungi dari perbudakan dan kerja paksa, kesewenang-wenangan pemilik kapal, kehatan atas kemanusiaan, serta melanggar hak asasi manusia. Perlindungan awak kapal perlu dilakukan dalam sistem yang terpadu, dari pemerintah pusat, dan pemerintah daerah. *Kedua*, Undang-Undang No. 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia juncto Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran sesuai dengan Konvensi dan Rekomendasi *International Labour Organization* dan Konvensi *International Maritime Organization*. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa Perlindungan awak kapal selama bekerja di kapal asing yaitu: pemantauan dan evaluasi terhadap kondisi pekerja awak kapal; pemenuhan hak awak kapal; mendapatkan pelayanan kesehatan yang memadai diatas kapal atau di darat saat kapal bersandar; menjamin keselamatan dan kesehatan saat bekerja; pencegahan kecelakaan kerja; akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan; dan jaminan sosial dan asuransi; penyelesaian permasalahan awak kapal berupa pendampingan, mediasi, advokasi, dan pemberian bantuan hukum berupa fasilitasi jasa pengacara oleh perwakilan Indonesia di dekat kapal bersandar; upah; waktu kerja dan waktu istirahat; hak cuti yang diperoleh secara langsung tanpa syarat maupun tanpa menahan hak atas upah; dan fasilitasi kepulangan. Perlindungan awak kapal berdasarkan Peraturan perundang-undangan di Indonesia melalui Undang-Undang No. 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia juncto Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, mulai dari: usia minimum; sertifikat kesehatan; pemeriksaan kesehatan; sertifikat awak kapal sesuai dengan kompetensinya; perjanjian kerja laut; jam kerja dan upah awak kapal; jaminan sosial; dan pemulangan awak kapal. Perlindungan awak kapal sesuai dengan Konvensi dan Rekomendasi *International Labour Organization* dan Konvensi *International Maritime Organization*

Kata Kunci: Perlindungan Hukuam, Awak Kapal, Kewenangan.

ABSTRACT

This study aims to determine the Legal Protection for Ship Crews while working on Foreign Ships and find out the Indonesian Positive Law rules according to the international level which provide Legal Protection for Ship Crews. This research is studied using the Authority Theory and the Legal Protection Theory, so that crew members can get proper legal protection. The object of this research is the Legal Protection of Ship Crews while working on Foreign Ships. This research is normative juridical research and analyzed descriptively qualitatively. The results of this study First, the ship's crew must be protected from slavery and forced labor, victims of violence, arbitrariness, crimes against human dignity and dignity, and treatment that violates human rights. Protection of crew members needs to be carried out in an integrated system, from the central government and local governments. Second, Law no. 18 of 2017 concerning Protection of Indonesian Migrant Workers juncto Government Regulation Number 22 of 2022 concerning Placement and Protection of Migrant Commercial Ship Crews and Migrant Fishing Ship Crews in accordance with International Labor Organization Conventions and Recommendations and International Maritime Organization Conventions. This study resulted in the conclusion that the protection of crew members while working on foreign ships, namely: monitoring and evaluating the conditions of crew workers; fulfillment of the crew's rights; get adequate health services on board or on land when the ship docks; ensure safety and health at work; prevention of work accidents; access to welfare facilities at the port; and social security and insurance; resolution of ship crew problems in the form of assistance, mediation, advocacy, and provision of legal assistance in the form of facilitating attorney services by Indonesian representatives near the ship's berth; wages; working time and rest time; the right to leave that is obtained directly without conditions or without retaining the right to wages; and facilitate return. Protection for crew members based on Indonesian laws and regulations through Law no. 18 of 2017 concerning Protection of Indonesian Migrant Workers in conjunction with Government Regulation Number 22 of 2022 concerning Placement and Protection of Migrant Commercial Ship Crews and Migrant Fishing Ship Crews, starting from: minimum age; health certificate' health examination; ship crew certificate in accordance with their competence; sea work agreement; working hours and crew wages; social Security; and the repatriation of the crew. Protection of crew members in accordance with International Labor Organization Conventions and Recommendations and International Maritime Organization Conventions

Keywords: Legal Protection, Ship Crew, Authority Theory.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Setiap manusia hidup membutuhkan pekerjaan untuk memenuhi setiap kebutuhan hidupnya, kebutuhan manusia dapat terpenuhi dengan melakukan pekerjaan. Bekerja merupakan suatu kebutuhan yang mendasar bagi seluruh umat manusia untuk memenuhi kebutuhan dalam hidupnya. Meningkatnya jumlah Pekerja Migran Indonesia yang bekerja diluar negeri, merupakan salah satu dampak dari kurangnya lapangan pekerjaan di dalam negeri¹. Banyaknya pengangguran di Indonesia mengakibatkan banyak pekerja dari Indonesia ingin memperbaiki kehidupan ekonominya². Fenomena ini merupakan indikasi yang jelas bahwa berbagai jenis kesempatan kerja yang ada di dalam negeri tidak mampu menyerap tenaga kerja potensial. Sebaliknya, di negara tujuan penempatan PMI, kesempatan bekerja untuk jenis pekerjaan informal dan formal pun melimpah, dan tingkat upah atau bayaran yang dijanjikan lebih tinggi daripada di Indonesia. Faktor tingginya upah yang mereka terima bekerja di Luar Negeri serta alasan ekonomi lainnya merupakan pendorong utama untuk migrasi ke Luar Negeri. Konsekuensi logis bahwa negara Indonesia harus memenuhi hak-hak warga negaranya termasuk untuk memenuhi kebutuhan akan pekerjaan bagi setiap warga negaranya yang mau dan mampu bekerja. Pemenuhan lapangan kerja secara mandiri oleh negara Indonesia

¹ Muhammad Iqbal, *Perlindungan Hukum Terhadap Pekerja Migran Indonesia yang Berkonflik dengan Hukum Studi Kasus di 5 Negara: Arab Saudi, Malaysia, Singapura, Hongkong dan Taiwan*, Banten: Union Migrant (UNIMIG) Indonesia, 2014, hlm.8

² Pristika Handayani, *Perjanjian Bilateral Indonesia dengan Malaysia Terhadap Tenaga Kerja Indonesia*, Vol. 11, No.1, 2014.

sangatlah sulit untuk tercapai apabila kita melihat perbandingan antara tingginya tingkat pengangguran dengan ketersediaan lapangan pekerjaan yang ada di Indonesia. Fenomena Migrasi pekerja Indonesia ke luar negeri yang di landasi faktor ekonomi atau faktor kemiskinan untuk memenuhi kebutuhan hidup menjadi faktor utama tingginya antusiasme warga Indonesia untuk menjadi seorang Pekerja Migran Indonesia ke luar negeri.

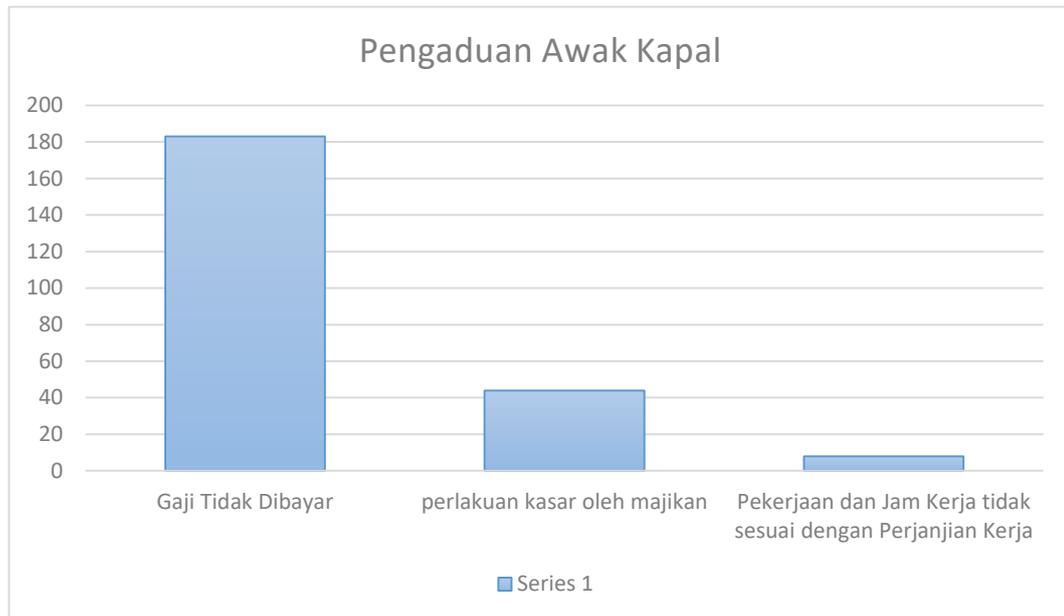
Hak untuk mendapatkan pekerjaan merupakan hak yang dijamin oleh konstitusi, hal ini di atur dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Negara RI Tahun 1945 yang berbunyi: “Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”. Hak pekerja Indonesia juga terdapat dalam Pasal 28 D ayat (2) yang mengatur mengenai hak setiap orang untuk bekerja serta mendapatkan imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja. Berdasarkan pasal-pasal tersebut, terlihat bahwa konstitusi mengamanatkan kepada negara untuk menjamin dan melindungi hak asasi setiap warga negara yang bekerja, baik di dalam maupun di luar negeri berdasarkan prinsip persamaan hak, keadilan social, kesetaraan, dan anti deskriminasi. Artinya bahwa pemenuhan atas hak-hak warga negara bukan hanya tanggung jawab tertulis atas nama hukum semata, namun dilakukan berdasarkan atas kemanusiaan. Bentuk tanggung jawab pemerintah untuk menjalankan amanat UUD Negara RI Tahun 1945 tersebut diatas adalah dengan membuat peraturan turunannya. Salah satu aturan nya yakni Undang-Undang Nomor 39 tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri *juncto* Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. Maksud dan tujuan makna dari Perlindungan dalam undang-undang ini adalah melindungi setiap Pekerja

Migran Indonesia dari praktik perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, korban kekerasan, kesewenangan majikan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar hak asasi manusia. Tujuannya adalah menjamin pemenuhan hak dan penegakkan hak asasi manusia sebagai warga negara yang bekerja di luar negeri dan menjaminkannya pemenuhan perlindungan hukum dan perlindungan sosial pekerja migran Indonesia beserta keluarga yang berada di Indonesia. Berdasarkan Pasal 4 ayat 1 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pekerja Migran Indonesia meliputi:

- a. Bekerja pada Pemberi Kerja berbadan hokum;
- b. Bekerja pada Pemberi Kerja perseorangan atau rumah tangga; dan
- c. Pelaut awak Kapal dan Pelaut perikanan.

Penelitian ini akan membahas Awak Kapal.

Berdasarkan Pasal 1 angka 22 dan 23 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Awak Kapal merupakan Pekerja Migran yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal niaga atau diatas kapal perikanan berrbendera asing oleh pemilik kapal dengan melakukan tugas di atas kapal seusai dengan buku sijil. Berdasarkan Pasal 1 angka 8 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, Awak Kapal adalah Pekerja Migran yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan pekerjaan atau jabatannya yang sesuai dan tercantum di dalam buku sijil dan atau Perjanjian Kerja Laut (PKL). Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal masih kurang mendapatkan perlindungan, dikarenakan kurang efektifnya peraturan, tumpang tindih peraturan. Pada tahun 2018 sampai dengan 2020 ada pengaduan dari awak kapal kepada Badan perlindungan Pekerja



3

Permasalahan diatas merupakan permasalahan yang kerap terjadi oleh Awak Kapal. Efektifitas regulasi tentang Perlindungan dan Penempatan Awak Kapal masih kurang, dikarenakan adanya tumpang tindih peraturan dalam segi penempatan dan perlindungan terhadap anak buah kapal yang bekerja di kapal asing. Tumpang tindih kewenangan di dalam regulasi di peraturan turunan di Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Peraturan turunan tentang Awak Kapal Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Berdasarkan Pasal 3 ayat (2) Peraturan

³ <https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambar-pendukung/DitJaskel/publikasi-materi-2/pekerja-migran>. Diakses pada tanggal 22 November 2022

Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, pelaksana Penempatan Awak Kapal dilaksanakan oleh: a. Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), b. Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI), c. Perusahaan yang menempatkan awak kapal untuk kepentingan perusahaan sendiri. Berdasarkan Pasal 44 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pelaksanaan perlindungan yang dilaksanakan oleh Pemerintah melalui Kementrian Ketenagakerjaan dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI). Peraturan turunan dari Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2013 tentang Angkutan di Perairan *juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, pelaksanaan penempatan dan perekrutan Anak Buah Kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan awak kapal. Berdasarkan Pasal 14-20 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, Perlindungan terhadap anak buah kapal selama bekerja diatas kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan Awak Kapal.

Permasalahan yang akan timbul dari tumpah tindih nya peraturan mengenai Perlindungan dan Penmpatan terhadap Awak Kapal, yaitu tidak adanya kepastian hokum dan adanya sengketa kewenangan antara Menteri Ketenagakerjaan dan Menteri Perhubungan. Hal ini akan berdampak pada Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing yang akan menimbulkan perdagangan manusia, penyeludupan manusia, perbudakan, dan tidak terpenuhinya hak asasi manusia. Pada tahun 2019 Kasus Kapal China 22 Awak Kapal yang bekerja di Kapal Long Xing 629,

diantaranya 14 anak buah kapal pulang ke Indonesia, 4 anak buah kapal meninggal, dan sisa 4 orang yang masih berlayar di kapal yang lain dikarenakan ada pemindahan Awak Kapal. Sebelum diberangkatkan oleh PT. SMG, PT. APJ, PT.LPB, para Anak Buah Kapal sudah menandatangani Surat Perjanjian Kerja yang diantaranya berisi; gaji, asuransi, jam kerja dan jam istirahat. Tetapi, ketiga ketentuan tersebut tidak dijalankan oleh Kapal Long Xing 629. Para Awak Kapal diperlakukan tidak manusiawi, gaji tidak dibayar, bahkan ada Awak Kapal yang meninggal akibat kejamnya bekerja di Kapal Long Xing 629. Semua Awak Kapal, bekerja tanpa melalui pelatihan kerja, dikarenakan tumpang tindih peraturan kewenangan antara menteri ketenagakerjaan dan menteri perhubungan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, permasalahan yang menjadi fokus penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Perlindungan Hukum menurut Peraturan Perundang-undangan di Indonesia terhadap Awak Kapal selama bekerja di Kapal Asing?
2. Apakah aturan Hukum Positif Indonesia sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisis:

1. Untuk mengetahui Perlindungan Hukum Menurut Peraturan Perundang-undangan di Indonesia terhadap Awak Kapal selama bekerja di Kapal Asing.

2. Untuk mengetahui aturan Hukum Positif Indonesia sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian di atas, maka hasil penelitian ini nantinya diharapkan dapat memberikan manfaat, yang penulis kelompokkan menjadi 2 (dua), yaitu:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan menjadi usaha pengembangan ilmu pengetahuan hukum administrasi negara, khususnya yang berhubungan dengan perlindungan hukum Awak Kapal.
 - b. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan salah satu referensi bagi peneliti berikutnya yang mengkaji permasalahan yang sama.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Manfaat bagi masyarakat, sebagai salah satu bahan untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing.
 - b. Manfaat bagi pemangku kebijakan, sebagai masukan bagi para pemangku kebijakan, baik itu eksekutif, legislatif, maupun yudikatif agar dapat menjadi pertimbangan dalam merancang peraturan perundang-undang atau dibawahnya tentang perlindungan hukum terhadap Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing.
 - c. Manfaat bagi penulis, adalah dalam rangka menyelesaikan studi Strata 2 (dua) Magister Hukum sebagaimana ketentuan di Universitas Islam Indonesia.

E. Orisinalitas Penelitian

Tema penelitian ini dengan rumusan masalah sebagaimana diuraikan di atas, sepengetahuan penulis belum pernah diteliti secara mendalam oleh para penstudi hukum dalam bentuk tesis, khususnya di Universitas Islam Indonesia. Penegasan tentang orisinalitas penting dilakukan untuk menghindari pengulangan (duplikasi) kajian dengan sebuah tema dengan fokus studi yang sama. Kajian-kajian yang sudah pernah dilakukan berkaitan dengan perlindungan hokum terhadap awak kapal berkewarganegaraan Indonesia selama bekerja di kapal asing. Demikian pula, belum ada kajian terkait dengan hukum positif yang berlaku saat ini sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal.

Penegasan tentang orisinalitas ini adalah dalam rangka menghindari penelitian dengan pokok bahasan yang sama dan terjadinya duplikasi. Hal ini dikarenakan adanya duplikasi dan pengulangan penelitian merupakan penelitian yang melanggar perundang-undangan dan etika akademisi. Meskipun pada tataran akademis yang lebih luas terdapat beberapa penelitian yang menjadikan hubungan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah sebagai objek penelitian, di antaranya:

Tabel 1.1

Perbandingan Pokok Pembahasan Penulis dengan Penulis Lainnya

No.	Nama	Judul Tulisan	Perbandingan Pokok Pembahasan	Hasil Penelitian
1.	Yota Aprionita Tama ⁴	Peranan Perwakilan Diplomatik dan Konsuler Republik Indonesia dalam memberikan Perlindungan Hukum terhadap TKI yang bekerja sebagai ABK di Kapal Berbendera Asing (Skripsi, 2016)	<p>Ia meneliti ABK yang bekerja di kapal asing juga termasuk TKI yang dilindungi karena mereka merupakan bagian dari warga negara Indonesia. perwakilan diplomatik maupun perwakilan konsuler republik indonesia di luar negeri selaku kepanjangan tangan dari Pemerintah Indonesia di Luar Negeri</p> <p>Sedangkan penulis lebih meneliti perlindungan hukum terhadap Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing, banyaknya faktor yang menyebabkan awak kapal mendapatkan perlakuan buruk saat bekerja di atas kapal. Dan yang tidak sesuai dengan perjanjian kerja.</p>	Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa peranan Perwakilan diplomatik dan perwakilan konsuler republik Indonesia dalam memberikan perlindungan hokum terhadap TKI ABK masuk ke dalam salah satu fungsi utama perwakilan yaitu fungsi perlindungan.
2	Gusrika Safitri ⁵	Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal Indonesia pada Kapal Perikanan	ia meneliti terkait praktek pelanggaran terhadap HAM yang sering menimpa para pekerja perikanan	Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa perlindungan hokum ABK pada kapal perikanan asing

⁴ Yota Aprionita Tama, 2016, *Peranan Perwakilan Diplomatik dan Konsuler Republik Indonesia dalam memberikan Perlindungan Hukum terhadap TKI yang bekerja sebagai ABK di Kapal Berbendera Asing*, Skripsi Hukum Internasional, Universitas Gadjah Mada, <http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/99569>

⁵ Gusrika Safitri, 2019, *Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal Indonesia pada Kapal Perikanan Taiwan*, Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Riau, Volume VI edisi 1. <https://jnse.ejournal.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/view/23357>

		Taiwan (Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Hukum, Volume VI edisi 1)	<p>khususnya ABK, memerlukan aturan hukum yang menegenai perlindungan akan hak-hak dan kondisi kerja yang layak pada kapal penangkap ikan yang sesuai dengan standar internasional.</p> <p>Sedangkan penulis lebih meneliti perlindungan hukum terhadap Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing, banyaknya faktor yang menyebabkan awak kapal mendapatkan perlakuan buruk saat bekerja di atas kapal. Dan yang tidak sesuai dengan perjanjian kerja.</p>	berdasarkan hukum internasional terhadap berbagai permasalahan yang dialami mulai dari upah yang dibawah standar hingga padakejahatan yang terkait dengan nyawa para pekerja. Permasalahan ini dapat dicegah jika berbagai persiapan diberikan dan dipahami sebelum mereka di berangkatkan ke kapal-kapal perikanan.
3	Wahyu Boeng, Arman Anwar dan Richard Marsillo Waas ⁶	Perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di Kapal Asing berdasarkan UNCLOS 1982 (TATOHI, Jurnal Ilmu Hukum Vol 1, No.8)	<p>Ia meneliti terkait dengan perlindungan ABK indonesia yang bekerja dikapal asing berdasarkan UNCLOS 1982 berkaitan dengan kasus pencemaran lingkungan yang dilakukan oleh kapal Korea Selatan yang melibatkan 2 (dua) ABK Indonesia di tahan oleh Iran.</p> <p>Sedangkan penulis lebih meneliti perlindungan hukum terhadap Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing, banyaknya faktor yang menyebabkan awak kapal mendapatkan perlakuan buruk saat</p>	Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa pemerintah mempunyai tanggung jawab yang harus diemban dalam memberikan perlindungan kepada ABK yang bekerja di Kapal Asing sesuai dengan UNCLOS 1982, hal ini juga terkait denghan dengan PAsal 73 penegakan peraturan perundang-undangan negara pantai.

⁶ Wahyu Boeng, Arman Anwar dan Richard Marsillo Waas, 2021, *Perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di Kapal Asing berdasarkan UNCLOS 1982*, TATOHI Jurnal Ilmu Hukum Vol 1, No.8. <https://fhukum.unpatti.ac.id/jurnal/tatohi/article/view/798/458>

F. Kerangka Teori

1. Teori Kewenangan

Efektifitas regulasi tentang Perlindungan dan Penempatan Awak Kapal masih kurang, dikarenakan adanya tumpang tindih peraturan dalam segi penempatan dan perlindungan terhadap anak buah kapal yang bekerja di kapal asing. Tumpang tindih kewenangan di dalam regulasi di peraturan turunan di Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Peraturan turunan tentang Awak Kapal Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Pada Peraturan tersebut pelaksana Penempatan Awak Kapal dilaksanakan oleh: a. Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), b. Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI), c. Perusahaan yang menempatkan awak kapal untuk kepentingan perusahaan sendiri. Pelaksanaan perlindungan yang dilaksanakan oleh Pemerintah melalui Kementerian Ketenagakerjaan dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI). Peraturan turunan dari Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2013 tentang Angkutan di Perairan *juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, pelaksanaan penempatan dan perekrutan Anak Buah Kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan awak kapal. Perlindungan terhadap

anak buah kapal selama bekerja diatas kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan Awak Kapal.

Permasalahan yang akan timbul dari tumpah tindih nya peraturan mengenai Perlindungan dan Penempatan terhadap Awak Kapal, yaitu tidak adanya kepastian hukum dan adanya sengketa kewenangan antara Menteri Ketenagakerjaan dan Menteri Perhubungan. Hal ini akan berdampak pada Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing yang akan menimbulkan perdagangan manusia, penyeludupan manusia, perbudakan, dan tidak terpenuhinya hak asasi manusia.

Istilah Kewenangan disebut *authority* (Inggris), *gezag* (Belanda), dan istilah wewenang disebut *competence* (Inggris) atau *bevoegdheid* (Belanda), sedangkan istilah kekuasaan disebut *power* (Inggris), atau *macht* (Belanda), atau *pouvoir, puissance* (Prancis).⁷ Dalam terminologi Hukum Administrasi istilah yang lazim digunakan adalah istilah kewenangan atau wewenang, sedangkan dalam Hukum Tata Negara dan Ilmu Politik istilah yang digunakan adalah kekuasaan. Kewenangan (*authority, gezag*) adalah kekuasaan yang diformalkan baik terhadap segolongan orang tertentu maupun terhadap sesuatu di bidang pemerintahan tertentu secara bulat, sedangkan wewenang (*competence, bevoegdheid*) hanya mengenai sesuatu onderdil atau bidang tertentu saja. Bagir manan menyebutkan bahwa istilah wewenang yang diartikan sebagai kekuasaan yang diberikan oleh atau berdasarkan hukum. Dengan demikian, kewenangan berarti kumpulan wewenang-wewenang. Secara sosiologis kekuasaan adalah kemampuan untuk mempengaruhi pihak lain agar

⁷ SF. Marbun, *Peradilan Administrasi dan Upaya Administratif di Indonesia*, Yogyakarta: Fakultas Hukum UII, 2010. Hlm. 122-123

megikuti kehendak pemegang kekuasaan, baik dengan sukarela maupun dengan terpaksa. Namun secara yuridis pengertian kewenangan adalah kemampuan untuk bertindak melakukan suatu tindakan hukum publik atau kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang. Wewenang dalam arti yuridis berarti kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undnagan kepada badan atau pejabat tata usaha negara untuk melakukan tindakan-tindakan yang menimbulkan akibat-akibat hokum.

Presiden sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh menteri-menteri negara yang membidangi urusan tertentu dibidang pemerintahan. Kementrian mempunyai tugas membantu Presiden di bidang tertentu dalam menyelenggarakan pemerintahan. Berdasarkan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 39 tahun 2008 tentang Kementrian Negara, Kementrian ketenagakerjaan membantu Presiden untuk menyelenggarakan Pemerintahan di bidang ketenagakerjaan. Berdasarkan Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Presiden Nomor 95 tahun 2020 tentang Kementrian Ketenagakerjaan, Menteri Ketenagakerjaan memiliki wewenang untuk merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan di bidang peningkatan daya saing ternaga kerja dan produktivitas, peningkatan penempatan tenaga kerja dan perluasan kesempatan kerja, pengawasan ketenagakerjaan serta keselamatan dan kesehatan kerja. Berdasarkan Pasal 4 dan 5 Peraturan Presiden Nomor 23 tahun 2022 tentang Kementrian Perhubungan, Kementrian Perhubungan membantu Presiden untuk menyelenggarakan Pemerintahan di bidang transportasi. Berdasarkan

wewenangnyanya, menteri perhubungan memiliki wewenang untuk merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan dibidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan prasarana transportasi.

2. Teori Perlindungan

Fokus kajian teori perlindungan hokum adalah Awak Kapal. Berdasarkan Pasal 4 dan 5 Peraturan Presiden Nomor 23 tahun 2022 tentang Kementrian Perhubungan, Awak Kapal merupakan bagian dari Pekerja Migran Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, yang memberikan perlindungan untuk Awak Kapal adalah Pemerintah. Perlindungan Sebelum Bekerja, Selama Bekerja, dan Setelah Bekerja. Fokus pada tesis ini adalah Perlindungan selama bekerja di Kapal Asing. Berdasarkan Pasal 44 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pemerintah yang memberikan perlindungan terhadap Awak Kapal oleh Kementrian Ketenagakerjaan berkolaborasi bersama Kementrian Luar Negeri dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI). Peraturan yang lain menyebutkan bahwa yang bertanggung jawab selama Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing, dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan Awak Kapal.

Menurut Satjipto Raharjo, Pelindungan Hukum adalah memberikan pengayoman terhadap Hak Asasi Manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan Perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh Hukum.⁸ Teori perlindungan hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, subjek hukum yang dilindungi serta objek perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya. Pada dasarnya, teori perlindungan hukum merupakan teori yang berkaitan pemberian pelayanan kepada masyarakat. Roscou Pound mengemukakan hukum merupakan alat rekayasa sosial (*law as tool of social engineering*). Kepentingan manusia, adalah suatu tuntutan yang dilindungi dan dipenuhi manusia dalam bidang hukum. Roscou Pound membagi kepentingan manusia yang dilindungi hukum menjadi tiga macam, meliputi: 1. *Public interest* (kepentingan umum), 2. *Social interest* (kepentingan masyarakat), 3. *Privat interest* (kepentingan individual)⁹.

Hukum sebagai perlindungan kepentingan manusia berbeda dengan norma-norma yang lain. Karena hukum itu berisi perintah dan atau larangan, serta membagi hak dan kewajiban. Sudikno mertokusumo mengemukakan tidak hanya tentang tujuan hukum, tetapi juga tentang fungsi hukum dan perlindungan hukum. Ia berpendapat bahwa:

“Dalam fungsinya sebagai perlindungan kepentingan manusia hukum mempunyai tujuan. Hukum mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah menciptakan tatanan masyarakat

⁸ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung; Citra Aditya Bakti, 2000, hlm. 54

⁹ Salim Hs, Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 2013, hlm. 266

yang tertib, menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban di dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi. Dalam mencapai tujuannya itu hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan di dalam masyarakat, membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum.”¹⁰

Negara wajib menjamin dan melindungi hak asasi warga negara nya, berdasarkan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara. Hal ini untuk warga negara yang berada di dalam negeri maupun luar negeri. Awak kapal yang bekerja di luar negeri mendapatkan perlindungan dari negara berdasarkan prinsip persamaan hak, kesetaraan, dan anti deksriminasi. Hal itu merupakan upaya negara untuk mewujudkan hak dan kesempatan yang sama bagi awak kapal untuk memperoleh penghasilan yang layak yang pelaksanaannya dilakukan dengan tetap memperhatikan harkat martabat hak asasi manusia dan perlindungan serta pemerataan kesempatan kerja yang sesuai dengan kompetensi awak kapal.

Berdasarkan pengertian perlindungan hukum menurut para ahli di atas, dipahami bahwa perlindungan hukum merupakan tindakan upaya hukum untuk melindungi warga negara dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang bertindak tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan, maka untuk mewujudkan ketertiban diperlukan kepastian hukum untuk memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat yang membutuhkan. Melihat dari kondisi perusahaan pemilik kapal, atas hak yang diperoleh

¹⁰ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 1999, hlm 77.

pekerja, untuk itu awak kapal bekerja berkewajiban untuk melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut. Dengan menjalankan kewajiban awak kapal berhak mendapatkan jaminan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang tertera pada Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

Suatu perlindungan dapat dikatakan sebagai perlindungan hukum apabila mengandung¹¹

- a) Adanya pengayoman dari pemerintah terhadap warganya.
- b) Adanya jaminan kepastian hukum.
- c) Adanya jaminan hukum yang berkaitan dengan hak-hak warga negara.
- d) Adanya sanksi hukuman bagi yang melanggarnya.

Agar tercapainya upaya perlindungan hukum, maka diperlukan bentuk-bentuk perlindungan hukum sebagai tempat atau wadah dalam pelaksanaannya yang sering disebut sebagai sarana perlindungan hukum. Sarana perlindungan hukum dibagi menjadi dua bentuk¹²:

- a) Sarana perlindungan hukum preventif, yaitu subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif, tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa. Perlindungan preventif sangat besar artinya

¹¹ Asri Wijayanti, *Perlindungan Hukum Bagi Buruh Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara, 2003, hlm. 10.

¹² Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*, Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1987, hlm. 31.

bagi tindakan pemerintah yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum preventif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi (keputusan atau tindakan sesuai aturan).

- b) Sarana perlindungan hukum represif, yaitu bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh pengadilan umum dan pengadilan administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpuh dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dipahami bahwa bentuk-bentuk perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subjek hukum dalam perangkat hukum yang bersifat preventif maupun represif, baik itu yang tertulis maupun tidak tertulis. Dengan kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari fungsi hukum di mana hukum dapat memberikan suatu keadilan, kepastian, dan kemanfaatan.

Pelindungan Hukum terhadap calon Anak Buah Kapal atau Anak Buah Kapal, menurut Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dan Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, dibedakan 3 kategori, sebagai berikut:

a. Pelindungan Sebelum Bekerja;

Awak Kapal merupakan bagian dari Pekerja Migran Indonesia, maka Pelindungan Sebelum bekerja dikategorikan, meliputi: pelindungan administratif dan pelindungan teknis. Pelindungan administratif yakni kelengkapan dan keabsahan dokumen penempatan dari calon Awak Kapal dan penetapan kondisi kesehatan dan persyaratan kerja. Sedangkan Pelindungan teknis nya meliputi peningkatan kualitas Calon Awak Kapal melalui pendidikan dan pelatihan kerja. Pendampingan dan pelatihan yang belum berjalan secara optimal, artinya belum dijalankan secara rutin dan berkesinambungan yang diharapkan akan memberikan dampak langsung terhadap pesertanya. Heterogenitas para peserta pemberdayaan juga menjadi kendala, karena materi yang disampaikan sangat umum, padahal peserta memiliki latar belakang sosial budaya yang berbeda antar peserta pelatihan ini¹³. Berdasarkan Pasal 8-19 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Awak Kapal dan Pemberi Kerja, wajib menyertakan Perjanjian Kerja, Perjanjian Kerja mempunyai beberapa bagian yaitu; unsur pekerjaan, upah dan perintah. Setiap calon Awak Kapal wajib memiliki kompetensi dan memiliki pendidikan sesuai dengan kompetensi yang diminta pemberi kerja, dan wajib memenuhi kualifikasinya. Jika semua sudah terpenuhi persyaratan kualifikasinya maka selanjutnya mendaftarkan pada dinas kabupaten atau kota atau layanan terpadu satu atap penempatan (LTSA) Awak Kapal secara online atau offline antara kedua tersebut. Berdasarkan Pasal 15-18 Peraturan

¹³ Rizky Dian Bareta, “ Politik Hukum Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Fase Purna Bekerja”, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 20, No. 1, April 2018.

Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Awak Kapal dan pemberi kerja harus menandatangani dan menyetujui satu sama lain terkait Perjanjian Kerja Laut (PKL) isi dari PKL diantaranya; identitas; hak dan kewajiban para pihak; kondisi dan syarat kerja; tempat dan tanggal penandatanganan PKL; penyelesaian sengketa diatas kapal; dan jangka waktu perjanjian kerja laut.

Orientasi Pra Pemberangkatan atau pelatihan kerja yang melakukan pelatihan akan dievaluasi dengan melakukan rating berdasarkan prinsip dan parameter organisasi yang baik. Salah satu tujuannya ialah untuk memberikan perlindungan kepada calon PMI dalam menciptakan pelayanan pengurusan dokumen yang murah dan cepat sehingga meminimalisir kemungkinan calon dan memangkas birokratisasi yang selama ini dikeluhkan sangat memberatkan. Jika di dalam negeri pemerintah mampu memberikan perlindungan PMI secara baik, maka negara lain akan sulit memanfaatkan PMI atau mencari celah untuk mengabaikan hak-hak PMI.

b. Pelindungan Selama Bekerja

Berdasarkan Pasal 21-22 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pelindungan Awak Kapal selama bekerja di luar negeri, yaitu: pendataan dan pendaftaran oleh pejabat dinas luar negeri yang ditunjuk; pemantauan dan evaluasi terhadap pemberi kerja, pekerjaan, dan kondisi kerja; memberikan pendampingan, mediasi, advokasi, dan pemberian bantuan hukum. Instansi yang terkait mulai dari Pemerintah Daerah, Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Badan Pelindungan

Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI) bersama Mitra Usaha, dan Departemen Luar Negeri agar tidak terjadi tumpang tindih wewenang dan saling tarik ulur kekuasaan antar lembaga. Dengan demikian bisa memonitor setiap langkah perjalanan PMI tersebut, sehingga seandainya terjadi permasalahan yang berkaitan dengan PMI bisa di telusuri letak kesalahannya, sehingga bisa diketahui menjadi tanggung jawab siapa dan tidak akan terjadi saling menyalahkan antar lembaga tersebut.¹⁴ Pemerintah melakukan upaya monitoring kepada PMI yang sistematis dan pemantauan yang melembaga dan terkoordinir baik dari Pemerintah Pusat dan atau Perwakilan Republik Indonesia serta perwakilan sesuai dengan hukum negara setempat. Perlindungan Awak Kapal selama bekerja di kapal asing, tidak serta merta mengambil alih tanggung jawab pidana dan atau perdata, karena wajib berdasarkan ketentuan perundang-undangan, ketentuan peraturan negara tujuan atau negara pemberhentian terakhir kapal serta hukum dan ketentuan kebiasaan hukum internasional.

Perlindungan diberikan selama bekerja terhadap Awak Kapal pada peraturan ini wajib diberikan oleh Pemberi Kerja atau Prinsipal, prinsipal merupakan pemilik kapal yang mempekerjakan Awak Kapal. Berdasarkan Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Perlindungan selama bekerja di kapal asing, meliputi perlindungan; upah; waktu kerja dan waktu istirahat; dan hak cuti.

¹⁴ Arpangi, "Pelindungan Hukum Terhadap Tenaga Kerja Indonesia Di Luar Negeri", *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Vol. 3, No. 1, Januari-April 2016.

c. Pelindungan Setelah Bekerja.

Pelindungan Awak Kapal setelah bekerja yang dilakukan oleh Pemerintah pusat bersama-sama dengan Pemerintah Daerah, meliputi: memfasilitasi keputungan setelah jangka waktu bekerja sudah habis dan tidak diperpanjang; menyelesaikan hak-hak anak buah kapal yang belum terpenuhi selama bekerja di atas kapal; dan memfasilitasi awak kapal yang sakit di negara penempatan dan jika sakit menyebabkan meninggal, maka akan diurus keputungannya sampai kedaerah asal. Berdasarkan Pasal 40 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI) wajib melaporkan data keputungan Awak Kapal atau kepada perwakilan Republik Indonesia di negara tujuan penempatan. Artinya ada keharusan bahwa P3MI bekerja sama dengan Mitra Usaha dan Perwakilan Luar Negeri mengurus keputungan Awak Kapal sampai di bandara Indonesia, dalam hal perjanjian kerja telah berakhir dan tidak memperpanjang perjanjian kerja tersebut, dan untuk Awak Kapal yang bermasalah, sakit atau meninggal dunia, selama masa perjanjian kerja sehingga tidak dapat menyelesaikan perjanjian kerja tersebut.¹⁵ Berdasarkan Pasal 40 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, menyebutkan bahwa Perlindungan dan pengawasan pada Awak Kapal selama bekerja diatas kapal dilaksanakan oleh perwakilan

¹⁵ Fathor Rahman, *Menghakimi TKI: Mengurai Benang Kusut Perlindungan TKI*, Jakarta, Pencil-324, 2011, hlm. 91.

republik Indonesia serta dapat bekerjasama dengan *flag state inspector* dan *port state control officer*. Menurut ST. Kitts and Navis International Ship Registry Instructions and Guidelines for Flag State Inspector, Flag State Inspector merupakan layanan inspeksi dan investigasi kapal selama jam kerja yang wajar pada hari kerja dan flag state inspector harus independen dari kapal yang mereka periksa. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 119 tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing, Port State Inspector adalah pengawasan negara terhadap keamanan kapal asing yang masuk di wilayah pelabuhan.

Pekerja Migran Indonesia merupakan warga Indonesia yang akan, sedang, atau lebih melakukan pekerjaan dengan menerima upah di luar wilayah Indonesia. Pekerja Migran Indonesia meliputi Pelaut Awak Kapal dan pelaut perikanan atau bisa disebut dengan Awak Kapal. Awak Kapal merupakan Pekerja Migran yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal niaga atau di atas kapal perikanan berrbendera asing oleh pemilik kapal dengan melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan buku sijil. Adapun pengertian Awak Kapal, Awak Kapal adalah Pekerja Migran yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan pekerjaan atau jabatannya yang sesuai dan tercantum di dalam buku sijil dan atau Perjanjian Kerja Laut (PKL). Awak Kapal merupakan bagian dari Pekerja Migran Indonesia, menurut Undang-undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan pekerja Migran Indonesia, jika semua penempatan dan berbagai persyaratan lainnya dilakukan oleh pemerintah.

G. Definisi Operasional

Definisi Operasional ini dimaksudkan untuk membingkai pokok penelitian dalam tesis ini, agar pembahasannya tidak terlalu melebar dan keluar dari topik penelitian. Hal ini dilakukan mengingat objek perlindungan hukum terhadap awak kapal selama bekerja di kapal asing, mulai dari hak dan kewajiban awak kapal, peran BP2MI, peran Pemerintah Pusat untuk Perlindungan awak kapal, perekrutan, penempatan, keagenan awak kapal. Oleh karena itu, penting untuk terlebih dahulu penulis terangkan topik mana yang akan penulis bahas dalam penelitian ini.

Penelitian ini, definisi Perlindungan Hukum mengacu pada upaya pemerintah untuk melindungi kepentingan Calon awak kapal dan/atau awak kapal dan mewujudkan terjaminnya pemenuhan haknya dalam keseluruhan kegiatan sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja dalam aspek hukum.

Peraturan yang tumpang tindih terdapat beberapa unsur peraturan tentang penempatan dan perlindungan awak kapal selama bekerja di kapal asing, antara Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2013 tentang Angkutan di Perairan *juncto* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, unsur yaitu *pertama* unsur perlindungan tarik menarik, berdasarkan Pasal 44 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, perlindungan oleh pemerintah dilaksanakan oleh

Pemerintah melalui Kementerian Ketenagakerjaan dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI). Berdasarkan Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, yang bertanggung jawab untuk melindungi awak kapal selama bekerja di atas kapal ialah keagenan awak kapal. *Kedua*, berdasarkan Pasal 3 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran unsur penempatan oleh pemerintah dilaksanakan oleh Penempatan Awak Kapal dilaksanakan oleh: a. Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), b. Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI), c. Perusahaan yang menempatkan awak kapal untuk kepentingan perusahaan sendiri. Peraturan lain menyebutkan pelaksanaan penempatan dan perekrutan Awak Kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan awak kapal. Perlindungan terhadap awak kapal selama bekerja diatas kapal dilaksanakan oleh Perusahaan Keagenan Awak Kapal.

Demikian, Perlindungan Hukum Terhadap Awak Kapal, Perlindungan Sebelum Bekerja, Selama Bekerja, Setelah Bekerja setelah diterbitkannya Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, bagaimana pemerintah melindungi Awak Kapal, dan apakah ada kendala dan bagaimana kendala itu teratasi untuk melindungi pekerja migran Indonesia.

H. Metode Penelitian

1. Objek Penelitian

Objek penelitian yang dimaksud dalam tesis ini adalah Perlindungan Hukum Awak Kapal selama bekerja di Kapal Asing.

2. Jenis Penelitian

Penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif. Dimaksudkan penelitian dengan melakukan stud-studi normatif terhadap asas-asas hokum, dan perbandingan hokum. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah, pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) karena penulis akan menelaah bagaimana perlindungan terhadap awak kapal yang bekerja di kapal asing. Penulis fokus dengan kajian untuk menelaah dan mengkaji berbagai literature berkenaan dengan undang-undang nomor 18 tahun 2017 tentang perlindungan pekerja migran *juncto* peraturan pemerintah nomor 22 tahun 2022 tentang penempatan dan pelindungan awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran, undang-undang 17 tahun 2008 tentang pelayaran *juncto* peraturan pemerintah nomor 20 tahun 2013 tentang angkutan di perairan *juncto* peraturan mentri perhubungan nomor pm 83 tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal, lalu menjelaskan adanya tumpang tindih peraturan untuk penempatan dan perlindungan terhadap awak kapal kewarganegaraan Indonesia selama bekerja di kapal asing bagaimana untuk pelindungan terhadap awak kapal selama bekerja di kapal asing dan apakah aturan hukum positif indonesia

sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan perlindungan hukum bagi awak kapal.

3. Sumber Data

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan yang memiliki kekuatan mengikat terhadap obyek yang diteliti yang meliputi:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
- b) Tap MPR NO. XVII/ 1998 tentang HAM.
- c) Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).
- d) Undang-Undang No.39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di luar negeri.
- e) Undang-Undang Nomor 15 tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Organization 2006* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim).
- f) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- g) Undang-Undang No. 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia.
- h) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2013 tentang Angkutan di Perairan.
- i) Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2020 tentang Tata Cara Penempatan PMI oleh BP2MI.

- j) Peraturan Presiden No. 4 tahun 1992 tentang Pengesahan *Certification of Ship's Cooks Convention* No. 69/1946.
- k) Peraturan Presiden Nomor 18 tahun 2019 tentang *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1995* (Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Dinas jaga bagi Awak Kapal Penangkap Ikan, 1995).
- l) Peraturan Presiden Nomor 90 Tahun 2019 tentang Balai Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI).
- m) Peraturan Menteri Tenaga Kerja No:PER-05/MEN/1988 tentang Antar Kerja Antar Negara.
- n) Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. KEP-104A/MEN/2002 tentang Penempatan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri.
- o) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal.
- p) Peraturan Menteri Luar Negeri Nomor 5 Tahun 2018 tentang Pelindungan Warga Negara Indonesia Di Luar Negeri.
- q) Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 18 Tahun 2018 tentang Jaminan Sosial bagi Pekerja Migran.
- r) Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 17 Tahun 2019 tentang Penghentian dan Pelarangan Penempatan Pekerja Migran Indonesia.
- s) Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 10 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Izin P3MI.

- t) Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 9 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penempatan Pekerja Migran Indonesia.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder bahan hukum yang digunakan dengan tujuan untuk memperkuat bahan hukum primer. Dalam penelitian ini meliputi sumber hukum yang tidak mengikat, tetapi menjelaskan bahan hukum primer yang merupakan hasil olahan pendapat, atau pikiran para pakar atau ahli yang mempelajari bidang tertentu, berupa buku-buku, kepustakaan hukum yang berlaku, makalah-makalah, dan jurnal ilmiah yang berhubungan dengan objek penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier merupakan yang memberikan penjelasan dan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang diperoleh dari kamus hukum, kamus bahasa Indonesia dan sebagainya.

4. Metode Pengumpulan Data

Sesuai dengan jenis dan sumber data yang diterapkan dan digunakan dalam penelitian mengenai perlindungan hukum terhadap awak kapal berkewarganegaraan Indonesia selama bekerja di kapal asing, maka metode yang digunakan melalui studi kepustakaan. Metode ini merupakan metode pengumpulan data dengan mengelaborasi berbagai sumber data dan bahan-bahan penulisan dengan membaca dan memahami teks maupun pre-teks untuk memperoleh konsep yang berkaitan dengan objek memperoleh konsep yang berkaitan dengan objek atau permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini.

5. Metode Pengolahan Data

Metode pengolahan data ini merupakan pengolahan data secara non-statistik. Hal ini berlandaskan bahwa penelitian normatif menitikberatkan pada *library research*, sehingga menelaah berbagai literatur yang terkait. Berkaitan dengan penelitian ini, penulis melakukan evaluasi terhadap perlindungan dan termasuk juga penempatan bagi awak kapal selama bekerja di kapal asing. Apakah ini termasuk wewenang menteri ketenagakerjaan ataukah ini termasuk wewenang menteri perhubungan, Permasalahan yang akan timbul dari tumpang tindih nya peraturan mengenai Perlindungan dan Penempatan terhadap Awak Kapal, yaitu tidak adanya kepastian hukum dan adanya sengketa kewenangan antara Menteri Ketenagakerjaan dan Menteri Perhubungan. Hal ini akan berdampak pada Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing yang akan menimbulkan perdagangan manusia, penyeludupan manusia, perbudakan, dan tidak terpenuhinya hak asasi manusia. Pada tahun 2019 Kasus Kapal China 22 Awak Kapal yang bekerja di Kapal Long Xing 629, diantaranya 14 anak buah kapal pulang ke Indonesia, 4 anak buah kapal meninggal, dan sisa 4 orang yang masih berlayar di kapal yang lain dikarenakan ada pemindahan Awak Kapal. Sebelum diberangkatkan oleh PT. SMG, PT. APJ, PT.LPB, para Anak Buah Kapal sudah menandatangani Surat Perjanjian Kerja yang diantaranya berisi; gaji, asuransi, jam kerja dan jam istirahat. Tetapi, ketiga ketentuan tersebut tidak dijalankan oleh Kapal Long Xing 629. Para Awak Kapal diperlakukan tidak manusiawi, gaji tidak dibayar, bahkan ada Awak Kapal yang meninggal akibat kejamnya bekerja di Kapal Long Xing 629. Semua Awak Kapal, bekerja tanpa melalui pelatihan

kerja, dikarenakan tumpang tindih peraturan kewenangan antara menteri ketenagakerjaan dan menteri perhubungan.

6. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah, pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) karena penulis akan menelaah bagaimana perlindungan hukum terhadap awak kapal berkewarganegaraan Indonesia yang bekerja di kapal asing.

7. Metode Analisis

Bahan hokum yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan akan dianalisis secara deskriptif kualitatif, yaitu mengumpulkan dan menyeleksi bahan hokum sesuai dengan permasalahan yang diteliti, kemudian dideskripsikan untuk menghasilkan gambaran atau kesimpulan yang sesuai dengan apa yang seharusnya, sehingga menjawab permasalahan yang ada.

I. Sistematika Penulisan

Penelitian ini akan disusun secara sistematis ke dalam 4 (empat) BAB dengan perinciain sebagai berikut

BAB I, akan menguraikan pendahuluan, meliputi latar belakang masalah yang menunjukkan alasan studi ini penting untuk dilakukan, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka dan orisinalitas penelitian, kerangka teori, definisi operasional, metode penelitian, sistematika penulisan.

BAB II landasan teori dan konseptual. Pada BAB ini akan diuraikan tentang Teori Perlindungan Hukum, Teori Kewenangan, Lembaga Pemerintahan, Awak Kapal, Teori Yurisdiksi, Hubungan Hukum Internasional (HI) dan Hukum Nasional (HN)

BAB III, analisis (pembahasan). Pada BAB ini akan dibahas mengenai bagaimana perlindungan hukum terhadap awak kapal selama bekerja di kapal asing. Kemudian mengkaji terkait apakah aturan hukum positif Indonesia sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan perlindungan hukum bagi awak kapal.

BAB IV, penutup. Pada BAB ini akan disampaikan kesimpulan dari hasil penelitian serta rekomendasi yang bermanfaat bagi perkembangan hukum ke depan, khususnya di bidang ketatanegaraan dan hukum administrasi negara.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG TEORI PERLINDUNGAN HUKUM, TEORI KEWENANGAN, MACAM-MACAM LEMBAGA PEMERINTAH, AWAK KAPAL, TEORI YURISDIKSI, HUBUNGAN HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL.

A. Teori Perlindungan Hukum

1. Definisi Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum harus didasari secara konstitusional negara Indonesia merupakan negara hukum sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Negara Republik Indonesia tahun 1945. Sebagai negara hukum, segala permasalahan diselesaikan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Menurut Philipus M. Hadjon¹⁶, prinsip yang melandasi perlindungan hukum adalah prinsip negara hukum. Hal itu dikaitkan dengan prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikatakan sebagai tujuan daripada negara hukum; sebaliknya dalam negara totaliter tidak ada tempat bagi hak-hak asasi manusia. Menurut Mahfud MD¹⁷ sejak amandemen UUDNRI 1945, Konstitusi sudah mengarahkan agar penegakan hukum di Indonesia secara prinsip menganut konsepsi *Rechtsstaat* dan *The Rule of Law* sekaligus menjamin kepastian hukum dan mengakkan keadilan. Hasil amandemen tersebut menghasilkan asas lain, yakni asas manfaat, maksudnya adalah

¹⁶ Philipus M. Hadjon, *op.cit*, hlm. 71.

¹⁷ Moh. Mahfud MD, *Perdebatan Hukum Tata Negara Pasca Amandemen Konstitusi*, Jakarta: LP3ES, 2007, Hlm. 51

menghendaki setiap penegakan hukum harus bermanfaat dan tidak menimbulkan kerusakan dan mudharat bagi masyarakat.

Menurut Satjipto Raharjo, Pelindungan Hukum adalah memberikan pengayoman terhadap Hak Asasi Manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan Perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh Hukum.¹⁸ Teori perlindungan hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, subjek hukum yang dilindungi serta objek perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya. Pada dasarnya, teori perlindungan hukum merupakan teori yang berkaitan pemberian pelayanan kepada masyarakat. Roscou Pound mengemukakan hukum merupakan alat rekayasa sosial (*law as tool of social engineering*). Kepentingan manusia, adalah suatu tuntutan yang dilindungi dan dipenuhi manusia dalam bidang hukum. Roscou Pound membagi kepentingan manusia yang dilindungi hukum menjadi tiga macam, meliputi: 1. *Public interest* (kepentingan umum), 2. *Social interest* (kepentingan masyarakat), 3. *Privat interest* (kepentingan individual)¹⁹.

¹⁸ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung; Citra Aditya Bakti, 2000, hlm. 54

¹⁹ Salim Hs, Erlies Septiana Nurbani, *loc.cit.*

Hukum sebagai perlindungan kepentingan manusia berbeda dengan norma-norma yang lain. Karena hukum itu berisi perintah dan atau larangan, serta membagi hak dan kewajiban. Sudikno mertokusumo mengemukakan tidak hanya tentang tujuan hukum, tetapi juga tentang fungsi hukum dan perlindungan hukum. Ia berpendapat bahwa:

“Dalam fungsinya sebagai perlindungan kepentingan manusia hukum mempunyai tujuan. Hukum mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah menciptakan tatanan masyarakat yang tertib, menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban di dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi. Dalam mencapai tujuannya itu hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan di dalam masyarakat, membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum.”²⁰

Negara wajib menjamin dan melindungi hak asasi warga negara nya, berdasarkan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara. Hal ini untuk warga negara yang berada di dalam negeri maupun luar negeri. Awak kapal yang bekerja di luar negeri mendapatkan perlindungan dari negara berdasarkan prinsip persamaan hak, kesetaraan, dan anti deksriminasi. Hal itu merupakan upaya negara untuk mewujudkan hak dan kesempatan yang sama bagi awak kapal untuk memperoleh penghasilan yang layak yang pelaksanaannya dilakukan dengan tetap memperhatikan harkat martabat hak asasi manusia dan perlindungan serta pemerataan kesempatan kerja yang sesuai dengan kompetensi awak kapal.

²⁰ Sudikno Mertokusumo, *loc.cit.*.

Berdasarkan uraian pengertian tentang perlindungan hukum yang dikemukakan oleh beberapa ahli di atas, dapat dipahami bahwa perlindungan hukum merupakan adanya suatu tindakan atau upaya hukum untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, sehingga untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman maka diperlukan kepastian hukum untuk memberikan perlindungan hukum kepada pihak-pihak yang membutuhkan. Dan tergantung dari kondisi perusahaan atas hak yang diperoleh pekerja, untuk itu pekerja berkewajiban melaksanakan pekerjaan sesuai dengan perjanjian yang diatur pengusaha/perusahaan. Dengan menjalankan kewajiban tersebut pekerja berhak mendapatkan jaminan sesuai dengan amanah yang tertera dalam Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

2. Unsur-Unsur Perlindungan Hukum

Suatu perlindungan dapat dikatakan sebagai perlindungan hukum apabila mengandung unsur²¹:

- a. Adanya pengayoman dari pemerintah terhadap warganya.
- b. Adanya jaminan kepastian hukum.
- c. Adanya jaminan hukum yang berkaitan dengan hak-hak warga negara.

²¹ Asri Wijayanti, 2003, *Perlindungan Hukum Bagi Buruh Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara, hlm. 10.

3. Bentuk-Bentuk Perlindungan Hukum.

Agar tercapainya upaya perlindungan hukum, maka diperlukan bentuk-bentuk perlindungan hukum sebagai tempat atau wadah dalam pelaksanaannya yang sering disebut sebagai sarana perlindungan hukum. Sarana perlindungan hukum dibagi menjadi dua bentuk²²:

- a) Sarana perlindungan hukum preventif, yaitu subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif, tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa. Perlindungan preventif sangat besar artinya bagi tindakan pemerintah yang didasarkan pada kebebasan bertindak karena dengan adanya perlindungan hukum preventif pemerintah terdorong untuk bersifat hati-hati dalam mengambil keputusan yang didasarkan pada diskresi (keputusan atau tindakan sesuai aturan).
- b) Sarana perlindungan hukum represif, yaitu bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh pengadilan umum dan pengadilan administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpuh dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia.

²² Philipus M.Hadjon, *op.cit.*, hlm. 2-5.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dipahami bahwa bentuk-bentuk perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subjek hukum dalam perangkat hukum yang bersifat preventif maupun represif, baik itu yang tertulis maupun tidak tertulis. Dengan kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari fungsi hukum di mana hukum dapat memberikan suatu keadilan, kepastian, dan kemanfaatan.

Perlindungan hukum yang diberikan oleh pemerintah terhadap awak kapal selama bekerja di atas kapal adalah perlindungan hukum represif yang bertujuan menyelesaikan permasalahan-permasalahan di atas kapal. Permasalahan Kasus Kapal China 22 Awak Kapal yang bekerja di Kapal Long Xing 629, diantaranya 14 anak buah kapal pulang ke Indonesia, 4 anak buah kapal meninggal, dan sisa 4 orang yang masih berlayar di kapal yang lain dikarenakan ada pemindahan Awak Kapal. Sebelum diberangkatkan oleh PT. SMG, PT. APJ, PT.LPB, para Anak Buah Kapal sudah menandatangani Surat Perjanjian Kerja yang diantaranya berisi; gaji, asuransi, jam kerja dan jam istirahat. Tetapi, ketiga ketentuan tersebut tidak dijalankan oleh Kapal Long Xing 629. Para Awak Kapal diperlakukan tidak manusiawi, gaji tidak dibayar, bahkan ada Awak Kapal yang meninggal akibat kejamnya bekerja di Kapal Long Xing 629. Pada perekrutannya awak kapal tidak diberikan pelatihan kerja. Pelatihan kerja atau orientasi pra pemberangkatan (OPP) yang merupakan pembekalan dan pemahaman untuk calon awak kapal, seperti; aturan hukum di negara tujuan jika kapal sedang bersandar; isi dari perjanjian kerja laut; bahaya narkoba dan pola hidup sehat selama di atas kapal, mencegah terjadinya penyakit menular; bahayanya *human trafficking*;

dan materi-materi lain yang dianggap perlu. Orientasi Pra Pemberangkatan tidak dipungut biaya, sumber dari dana OPP merupakan dari Direktorat Penempatan Tenaga Kerja Dalam Negeri Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia.

Berdasarkan Pasal 21 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Perlindungan awak kapal selama bekerja meliputi;

- a. Pendataan dan pendaftaran oleh atase ketenagakerjaan atau pejabat dinas luar negeri
- b. Pemantuan atau monitoring dan evaluasi terhadap pemberi kerja, pekerjaan dan kondisi kerja
- c. fasilitasi pemenuhan hak Pekerja Migran Indonesia;
- d. fasilitasi penyelesaian kasus ketenagakerjaan;
- e. pemberian layanan jasa kekonsuleran;
- f. pendampingan, mediasi, advokasi, dan pemberian bantuan hukum berupa fasilitasi jasa advokat oleh Pemerintah Pusat dan/atau Perwakilan Republik Indonesia serta perwalian sesuai dengan hukum negara setempat;
- g. pembinaan terhadap Pekerja Migran Indonesia; dan
- h. fasilitasi repatriasi.

4. Jenis-Jenis Perlindungan Hukum Awak Kapal.

a) Sebelum Bekerja.

Berdasarkan Pasal 15-18 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Persyaratan Awak Kapal sebelum bekerja di kapal asing minimal berumur 18 tahun; mewajibkan untuk mempunyai kompetensi atau mempunyai pendidikan sesuai dengan jabatan yang ditentukan oleh pemberi kerja atau majikan; lalu mewajibkan untuk memenuhi kualifikasi kompetensi kerja sesuai dengan peraturan perundang-undangan; lalu sehat jasmani dan rohani; pemeriksaan kesehatan dan psikologi sebelum diberangkatkan, agar awak kapal lainnya diatas kapal terhindar dari penyakit menular; dan diwajibkan terdaftar dengan memiliki nomor kepersertaan jaminan sosial.

Persyaratan diatas harus dipenuhi oleh awak kapal agar mendaftarkan dirinya untuk bekerja di atas kapal asing kepada dinas kabupaten atau kota atau lembaga terpadu satu atap (LTSA) pekerja migran Indonesia secara online atau datang ke tempat LTSA setempat. Berdasarkan Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Awak kapal wajib melakukan tanda tangan Perjanjian Kerja Laut, yang memuat:

a. Identitas awak kapal:

- 1) Nama lengkap;
- 2) Tempat dan tanggal lahir
- 3) Nomor dokumen identitas pelaut atau kode pelaut;
- 4) Nomor paspor;
- 5) Alamat di Indonesia

b. Identitas Pemberi Kerja atau Prinsipal

- 1) Nama;
- 2) Nomor identifikasi pribadi; dan
- 3) Alamat atau domisili.

c. Identitas Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia

- 1) Nama penanggung jawab; dan
- 2) Alamat atau domisili

d. Identitas Kapal

- 1) Nama kapal;
- 2) Nomor pendaftaran kapal atau nomor *international maritime organization*; dan
- 3) Bendera kapal.

e. Hak dan kewajiban para pihak;

a) hak awak kapal

1. mendapatkan pekerjaan di luar negeri dan memilih pekerjaan sesuai dengan kompetensinya;
2. mendapatkan akses peningkatan kapasitas diri melalui pendidikan dan pelatihan kerja;

3. mendapatkan informasi yang benar mengenai pasar kerja, tata cara penempatan, dan kondisi kerja di luar negeri;
4. mendapatkan pelayanan yang professional dan manusiawi serta perlakuan tanpa deskriminasi pada saat sebelum bekerja, selama bekerja dan setelah bekerja;
5. menjalankan ibadah sesuai dengan agama masing-masing dengan tenang dan damai tanpa ada keributan pada saat menjalankannya;
6. mendapatkan upah sesuai dengan standar upah dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan atau kesepakatan antara pekerja atau majikan dengan awak kapal;
7. mendapatkan perlindungan dan bantuan hukum atas tindakan yang dapat merendahkan harkat martabat manusia yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan di Indonesia dan di negara tujuan;
8. mendapatkan pengetahuan tentang hak dan kewajiban calon awak kapal saat bekerja di atas kapal;
9. mendapatkan akses berkomunikasi dengan keluarga atau kerabat selama bekerja di atas kapal;
10. berserikat dan berkumpul di atas kapal sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;
11. mendapatkan jaminan perlindungan keselamatan dan keamanan;

12. mendapatkan dokumen asli dari perjanjian kerja laut.

b) Kewajiban awak kapal

1. Mentaati peraturan perundang-undangan dan mentaati peraturan yang dibuat oleh pemberi kerja atau principal;
2. Mentaati dan melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan perjanjian kerja laut; dan
3. Melakukan pelaporan kedatangan, keberadaan dan kepulangan calon awak kapal dan awak kapal kepada republic Indonesia di negara setempat.

f. Kondisi dan syarat kerja memuat:

1) Waktu kerja, waktu istirahat, dan cuti;

a) Waktu kerja paling lama tidak melebihi 14 (empat belas) jam dalam kurun waktu 24 (dua puluh empat) jam; dan 72 (tujuh puluh dua) jam dalam kurun waktu 7 (tujuh) hari kerja;

b) Waktu istirahat paling sedikit tidak kurang dari 10 (sepuluh) jam dalam kurun waktu 24 (dua puluh empat) jam; dan 77 (tujuh puluh tujuh) jam dalam kurun waktu 7 (tujuh) hari kerja.

2) Upah, cara pembayaran upah, upah jika lembur, upah cuti tahunan, dan bonus akhir tahun atau bonus jika berhasil melakukan suatu target yang dikejar oleh pemberi kerja atau principal atau majikan;

- 3) Akomodasi, fasilitas rekreasi, dan konsumsi makanan yang diterima oleh awak kapal selama bekerja di atas kapal; dan
 - 4) Jaminan sosial dan asuransi;
- g. Tempat dan tanggal tanda tangan Perjanjian Kerja Laut (PKL);
 - h. Jabatan atau rank awak kapal diatas kapal;
 - i. Hak atas pemulangan atau repatriasi;
 - j. Referensi nomor Kesepakatan Kerja Bersama (KKB) jika ada, yang dimaksud dengan Kesepakatan Kerja Bersama atau KKB merupakan perjanjian kerja kolektif yang dibuat dan ditandatangani oleh perusahaan angkatan laut, pemberi kerja, dana tau principal serikat pekerja atau serikat buruh awak kapal yang memuat hak dan kewajiban para pihak;
 - k. Penyelesaian sengketa; dan
 - l. Jangka waktu Perjanjian Kerja Laut.

Persyaratan yang ditempuh oleh awak kapal jika melalui Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), yaitu: pemberian informasi; melakukan pendaftaran; setelah itu diseleksi oleh Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI); melakukan tes kesehatan dan secara psikologi; melakukan tanda tangan Perjanjian Penempatan; mendaftarkan diri sebagai kepersertaan Jaminan Sosial; melaksanakan Orientasi Pra Pemberangkatan (OPP), merupakan kegiatan yang dilakukan oleh calon Awak Kapal dengan kegiatan pemberian pembekalan dan informasi kepada calon awak kapal yang akan berangkat bekerja di kapal asing agar calon awak kapal memiliki

kesiapan mental dan pengetahuan untuk bekerja di kapal asing, serta dapat mengatasi situasi atau keadaan yang darurat akan dapat dihadapi oleh calon awak kapal saat berada di kapal asing; melakukan tanda tangan Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara Pemilik kapal atau majikan dengan calon awak kapal; dan yang terakhir pemberangkatan.

b. Selama Bekerja

Selama bekerja diatas kapal asing, awak kapal diberikan perlindungan ketenagakerjaan oleh pemberi kerja atau prinsipal. Berdasarkan Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Pelindungan terhadap awak kapal selama bekerja di kapal asing dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, hukum internasional, standar internasional yang dikeluarkan oleh organisasi internasional, hokum negara bendera kapal dan tau hokum negara pemberi kerja atau majikan atau prinsipal. Pelindungan memuat: upah; waktu kerja dan waktu istirahat; hak cuti yang diperoleh secara langsung tanpa syarat maupun tanpa menahan hak atas upah; pemulangan; hak kompensasi atas hilangnya kapal; *manning levels*; pengembangan kemampuan atau karier selama bekerja, mendapatkan pengalaman saat bekerja untuk menambahkan skill, karna untuk kemampuan atau skill tersebut dapat menaikkan gaji para awak kapal, pengalaman dan skill tersebut wajib diberikan kepada awak kapal; mendapatkan akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, minuman, dan air bersih; mendapatkan pelayanan kesehatan yang memadai diatas kapal

atau di darat saat kapal bersandar; menjamin keselamatan dan kesehatan saat bekerja; pencegahan kecelakaan kerja; akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan; dan jaminan sosial dan asuransi.

c. Setelah Bekerja

Berdasarkan Pasal 19-21 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran Awak kapal berhak untuk meminta pulang jika jangka waktu Perjanjian Kerja Laut (PKL) berakhir; pulang nya awak kapal ditanggung oleh pemberi kerja atau prinsipal sampai kedaerah tempat asal awak kapal; Perjanjian Kerja Laut (PKL) diakhiri oleh pemberi kerja jika awak kapal melanggar isi dari Perjanjian, dengan alasan tersebut perjanjian dapat diterima atau dibenarkan; dan awak kapal tidak dapat lagi melaksanakan kewajibannya saat bekerja. Jika pada saat PKL berakhir saat awak kapal masih berada di atas kapal, maka awak kapal terus untuk melakukan pekerjaan saat sampai kapal bersandar di pelabuhan, awak kapal akan mendapatkan imbalan lebih atas kelebihan waktu kerja.

B. Teori Kewenangan

1. Definisi Kewenangan

Kewenangan (*authority, gezag*) adalah kekuasaan yang diformalkan baik terhadap segolongan orang tertentu maupun terhadap sesuatu di bidang pemerintahan tertentu secara bulat, sedangkan wewenang (*competence, bevoegdheid*) hanya mengenai sesuatu onderdil atau bidang tertentu saja. Bagir manan menyebutkan bahwa istilah wewenang yang diartikan sebagai kekuasaan yang diberikan oleh atau berdasarkan hukum. Dengan demikian, kewenangan berarti kumpulan wewenang-wewenang. Secara sosiologis kekuasaan adalah kemampuan untuk mempengaruhi pihak lain agar mengikuti kehendak pemegang kekuasaan, baik dengan sukarela maupun dengan terpaksa. Namun secara yuridis pengertian kewenangan adalah kemampuan untuk bertindak melakukan suatu tindakan hukum publik atau kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang.

Istilah Kewenangan disebut *authority* (Inggris), *gezag* (Belanda), dan istilah wewenang disebut *competence* (Inggris) atau *bevoegdheid* (Belanda), sedangkan istilah kekuasaan disebut *power* (Inggris), atau *macht* (Belanda), atau *pouvoir, puissance* (Prancis).²³ Dalam terminologi Hukum Administrasi istilah yang lazim digunakan adalah istilah kewenangan atau wewenang, sedangkan dalam Hukum Tata Negara dan Ilmu Politik istilah yang digunakan adalah kekuasaan. Pemberian suatu kewenangan oleh undang-undang di dalamnya selalu disertai dengan maksud dan tujuannya diberikan kewenangan tersebut. Karena itu, suatu kewenangan yang diberikan oleh

²³ SF. Marbun, *Peradilan Administrasi dan Upaya Administratif di Indonesia*, Yogyakarta: Fakultas Hukum UII, 2010. Hlm. 122-123

Undang-Undang harus sesuai dengan diberikannya kewenangan. Jika kemudian kewenangan itu dipergunakan lain dari maksud dan tujuannya semula diberikannya kewenangan itu, maka penggunaan kewenangan yang disalahgunakan itu tidak boleh digunakan untuk kepentingan “pribadi”. Karena itu *detournement de pouvoir* sering juga disebut “larangan mencampur-adukkan kewenangan” sehingga menjadi tidak jelas batas antara kepentingan umum dan kepentingan pribadi.²⁴ WF. Prins menyatakan ukuran yang paling tepat mengukur telah terjadi *detournement de pouvoir* adalah menggunakan ukuran kepentingan umum. Apakah Pejabat Tata Usaha Negara telah menggunakan kewenangan yang diberikan kepadanya untuk menyelenggarakan suatu kepentingan umum lain daripada kepentingan umum yang seharusnya diselenggarakan menurut tujuan kewenangan itu²⁵. Persoalan lain muncul karena rumusan kepentingan umum itu sendiri tidak jelas. Kranenburg – Vegting berpendapat ukuran *detournement de pouvoir* bukan melanggar kata-kata dalam undang-undang, akan tetapi melanggar jiwa undang-undang.²⁶

Badan atau pejabat pemerintahan mempunyai 2 (dua) jenis tugas dan kewajiban yang terletak dalam lapangan hukum publik dan hukum privat. Mengenai permasalahan yang terjadi dalam kedua lapangan hukum tersebut, menurut Krabbe, Kranenburg Vegting, Donner dan Huart²⁷, badan atau

²⁴ SF. Marbun, *Eksistensi Asas-Asas Umum Penyelenggaraan Pemerintahan yang Layak dalam Menjelmakan Pemerintahan yang Baik dan Bersih di Indonesia*, Bandung: Disertasi Universitas Padjajaran, 2001. Hlm. 177

²⁵ S.F Marbun, *Hukum Administrasi Negara I*, Yogyakarta: FH UII Press, 2012, hlm. 162

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Agus Budi Susilo, Reformulasi Perbuatan Melanggar Hukum oleh Badan atau Pejabat Pemerintahan dalam konteks Kompetensi Absolut Peradilan Tata Usaha Negara, *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 2 No. 2 (2013).

pejabat pemerintahan menjalankan tugasnya menggunakan hukum privat, maka menyelesaikan suatu soal khusus dalam lapangan hukum administrasi negara telah tersedia peraturan-peraturan hukum publik, badan atau pejabat pemerintahan harus menggunakan hukum publik itu dan tidak dapat menggunakan hukum privat.

Perbuatan hukum publik itu sendiri ada dua macam, yaitu perbuatan hukum publik yang bersegi dua (*tweezijdige publiekrechtelijke handeling*), dan perbuatan hukum publik yang bersegi satu (*eenzijdige publiekrechtelijke handeling*). Perbuatan hukum publik bersegi satu (*eenzijdige publiekrechtelijke handeling*), yang diadakan oleh alat-alat pemerintahan menurut suatu wewenang yang istimewa, yakni Keputusan Tata Usaha Negara dan Keputusan Pemerintahan. Menurut ketentuan Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 51 tahun 2009 tentang Peradilan Tata Usaha Negara, yang berbunyi “*Keputusan Tata Usaha Negara adalah suatu penetapan tertulis yang dikeluarkan oleh badan atau pejabat tata usaha negara yang berisi tindakan hukum tata usaha negara yang berdasarkan peraturan perundangundangan yang berlaku, yang bersifat konkret, individual, dan final, yang menimbulkan akibat hukum bagi seseorang atau badan hukum perdata*”. Lebih luas lagi dari pengertian tersebut, yakni yang tertera di dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, yang berbunyi “*Keputusan Administrasi Pemerintahan yang juga disebut Keputusan Tata Usaha Negara atau Keputusan Administrasi Negara yang selanjutnya disebut Keputusan adalah ketetapan tertulis yang dikeluarkan oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam*

penyelenggaraan pemerintahan”. Selanjutnya, pasal ini memperjelas ruang lingkup ketentuan Keputusan Tata Usaha Negara oleh badan dan atau pejabat pemerintahan, yakni:

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, yang berbunyi “(1) Ruang lingkup pengaturan Administrasi Pemerintahan dalam Undang-Undang ini meliputi semua aktivitas:

- a. Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang menyelenggarakan Fungsi Pemerintahan dalam lingkup lembaga eksekutif;
 - b. Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang menyelenggarakan Fungsi Pemerintahan dalam lingkup lembaga yudikatif;
 - c. Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang menyelenggarakan Fungsi Pemerintahan dalam lingkup lembaga legislatif; dan
 - d. Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan lainnya yang menyelenggarakan Fungsi Pemerintahan yang disebutkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan/atau undang-undang.
- 2) Pengaturan Administrasi Pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mencakup tentang hak dan kewajiban pejabat pemerintahan, kewenangan pemerintahan, diskresi, penyelenggaraan administrasi pemerintahan, prosedur administrasi pemerintahan, keputusan pemerintahan, upaya administratif, pembinaan dan pengembangan administrasi pemerintahan, dan sanksi administratif.

2. Jenis-Jenis Kewenangan

a. *Atributif* atau Atribusi

Atribusi berasal dari bahasa Belanda, yakni *attributie* yang berarti “pembagian” dari wewenang hukum. Dalam kata *attributie van rechtsmacht*; pembagian wewenang kepada berbagai instansi berupa kompetensi mutlak (*absolute competentie*), sebagai lawan dari *distributie van rechtsmacht* yang juga mempunyai arti membagikan suatu perkara kepada kekuasaan yudikatif atau kekuasaan eksekutif. Selain itu dalam bahasa Belanda *attributie bij de wet* yang artinya peruntukan oleh undang-undang, yaitu suatu wewenang yang belum ada akan diadakan.

Sejalan dengan istilah *attributie bij de wet* tersebut H.D. van Wijk/Willem Konijnenbelt²⁸ merumuskan atribusi sebagai pemberian wewenang pemerintahan oleh pembuat undang-undang kepada organ pemerintah. Selanjutnya H.D. van Wijk membedakan pembentuk undang-undang di Belanda yang berwenang memberikan atribusi adalah badan pembentuk undang-undang orisinal dan badan pembentuk undang-undang yang didelegasikan. Termasuk badan pembentuk undang-undang orisinal adalah pembentuk Undang-Undang Negara Republik Indonesia 1945, parlemen (pembuat undang undang dalam arti formal atau mahkota), sedangkan badan pembentuk undang undang yang didelegasikan atau diwakilkan dalam arti material adalah Mahkota, menteri-menteri dan organ-organ pemerintah yang berwenang.²⁹

²⁸ S.F Marbun, *Hukum Administrasi....., op.cit.*, hlm 70.

²⁹, *Ibid.*

C.P.J Goorden merumuskan atribusi sebagai cara memperoleh wewenang secara orisinil (langsung dipilih oleh rakyat). Wewenang tersebut diperoleh baik secara langsung dari peraturan hukum dalam arti formal maupun dari pengaturan perundang-undangan dalam arti materiil.³⁰

Wewenang atribusi dapat diberikan kepada suatu organ pemerintah yang telah ada, atau kepada suatu organ yang baru dibentuk yang berdiri sendiri. Artinya, pemberian atribusi dapat diberikan oleh pembentuk undang undang kepada suatu organ pemerintah yang menurut pertimbangannya paling cocok dan sesuai dengan bidangnya, baik organ pemerintahan dipusat maupun di daerah. Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan pengertian Atribusi di dalam Pasal 1 angka 22: “Atribusi adalah pemberian Kewenangan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 atau Undang-Undang.”

Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan dasar hukum pada Atribusi tersebut, yang dituangkan di dalam Pasal 12:

- (1) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan memperoleh Wewenang melalui Atribusi apabila:
 - a. diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan/atau undang-undang;

³⁰ *Ibid.*, hlm. 71.

- b. merupakan Wewenang baru atau sebelumnya tidak ada; dan
 - c. Atribusi diberikan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan.
- (2) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Atribusi, tanggung jawab Kewenangan berada pada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang bersangkutan.
- (3) Kewenangan Atribusi tidak dapat didelegasikan, kecuali diatur di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan/atau undang-undang.

Atributif adalah penyerahan suatu wewenang (baru) kepada pemerintah atau pejabat administrasi negara oleh pembentuk undang-undang (rakyat melalui wakil-wakilnya di Parlemen), wewenang itu semula tidak dimiliki oleh pemerintah atau pejabat administrasi negara. Dengan adanya pemberian wewenang baru itu (*attributif*), berarti tindakan badan atau pejabat administrasi negara menjadi sah (halal) dan secara yuridis mempunyai kekuatan mengikat umum, karena telah memperoleh persetujuan dari rakyat melalui wakilnya di parlemen.

b. Delegasi

Delegasi berasal dari bahasa Belanda yakni *delegatie*, artinya penyerahan kewenangan dari badan atau pejabat yang lebih tinggi kepada badan atau pejabat yang lebih rendah. Penyerahan demikian tidak dapat dibenarkan selain dengan atau berdasarkan kekuatan hukum, sedangkan *delegatie van beschikkings bavoeghheid* adalah delegasi kewenangan, yakni pemindahan kewenangan dari alat pemerintahan yang memperoleh kewenangan itu kepada badan atau pejabat lain yang akan melaksanakan

kewenangan yang di serahkan itu sebagai wewenangnya sendiri. Dalam Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Delegasi merupakan pelimpahan Kewenangan dari badan dan atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan atau Pejabat Pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih sepenuhnya kepada penerima delegasi.

Dalam Undang-Undang Hukum Administrasi Umum Belanda (*Algemme Wet bestuurecht/Awb*) dirumuskan pengertian delegasi sebagai berikut: “Yang dimaksud delegasi adalah pemberian atau pelimpahan wewenang oleh suatu organ pemerintahan kepada pihak lain untuk mengambil keputusan atas tanggung jawab sendiri.”

Pada delegasi terjalin hubungan sedikitnya tiga pihak, yakni: pihak pemilik kewenangan (Presiden); pihak menerima wewenang delegasi (Misal mendagri) dan pihak penerima limpahan wewenang delegasi (Misal Gubernur). Pihak yang melimpahkan wewenang delegasi disebut *delegans* dan pihak yang menerima limpahan wewenang delegasi disebut *delegataris*. Pada delegasi terjadi pemberian atau pelimpahan kewenangan dari suatu organ Pemerintahan atau badna atau pejabat administrasi negara lainnya. Akibat pemberian atau pelimpahan kewenangan delegasi dari pemilik delegasi atau pemberi kewenangan (*delegans*) kepada penerima kewenangan delegasi atau penerima limpahan kewenangan delegasi (*delegataris*), maka delegans menjadi kehilangan wewenangnya dan tidak lagi dapat menggunakan wewenang delegasian tersebut, sedangkan bagi penerima wewenang delegasi atau

penerima limpahan wewenang delegasi (delegataris) dapat bertindak atas nama nya sendiri. Dengan demikian, terjadi pelaksanaan kewenangan yang mandiri oleh delegataris dan delegataris bertanggung jawab sepenuhnya atas tindakan yang dilakukannya sehubungan dengan penggunaan (pelimpahan) wewenang delegasi yang diterimanya.

Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan pengertian Delegasi di dalam Pasal 1 angka 23: *“Delegasi adalah pelimpahan Kewenangan dari Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih sepenuhnya kepada penerima delegasi”*

Dasar hukum pemberian atau pelimpahan kewenangan delegasi harus secara tegas disebutkan di dalam peraturan. Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan dasar hukum pada Delegasi tersebut, yang dituangkan di dalam Pasal 13:

(1) Pendelegasian Kewenangan ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan memperoleh Wewenang melalui Delegasi apabila:

- a. diberikan oleh Badan/Pejabat Pemerintahan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan lainnya;
- b. ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan/atau Peraturan Daerah; dan

- c. merupakan Wewenang pelimpahan atau sebelumnya telah ada.
- (3) Kewenangan yang didelegasikan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan tidak dapat didelegasikan lebih lanjut, kecuali ditentukan lain dalam peraturan perundang-undangan.
- (4) Dalam hal ketentuan peraturan perundang-undangan menentukan lain sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Delegasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat mensubdelegasikan Tindakan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan lain dengan ketentuan:
- a. dituangkan dalam bentuk peraturan sebelum Wewenang dilaksanakan;
 - b. dilakukan dalam lingkungan pemerintahan itu sendiri; dan
 - c. paling banyak diberikan kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan 1 (satu) tingkat di bawahnya.
- (5) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan Delegasi dapat menggunakan sendiri Wewenang yang telah diberikan melalui Delegasi, kecuali ditentukan lain dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (6) Dalam hal pelaksanaan Wewenang berdasarkan Delegasi menimbulkan ketidakefektifan penyelenggaraan pemerintahan, Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan

pendelegasian Kewenangan dapat menarik kembali Wewenang yang telah didelegasikan.

(7) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Delegasi, tanggung jawab Kewenangan berada pada penerima Delegasi.

c. Mandat

Mandat berasal dari bahasa latin, yakni *mandatum*. Dalam bentuk kata kerja *mandae-atum* artinya melimpahkan (*overdragen*); mempercayakan (*toever-trouwen*); memerintahkan (*bevelen*), sedangkan kata mandat berasal dari bahasa latin, yakni *mandans*, artinya pemberi beban (*lastgever*). Demikian pula kata mandataris berasal dari kata *mandatarius*, artinya barang siapa memiliki suatu kuasa atau wewenang atau pemegang kuasa atau wewenang (*gevolmachtigde*).

Menurut Frederik Robert Bohtlingk, Mandat sebagai perintah dari pemegang jabatan, atas nama pekerjaan atau jabatan atau kelompok kerja, yang diberikan kepada pihak ketiga untuk memenuhi tugas (sebagian dari) pemegang jabatan atas nama pekerjaan atau kelompok kerja. F.R. Bohtlingk menyatakan bila mandat itu meliputi seluruh tugas pekerjaan, maka disebut *substitutie*; *substituut* (pengganti) di bawah pemegang jabatan boleh mewakili seluruh pekerjaan.³¹ Pada dasarnya suatu organ pemerintahan dapat memberikan mandat, kecuali dalam hal-

³¹ *Ibid.*, hlm. 82-83

hal tertentu dinyatakan dilarang oleh Undang-Undang atau karena sifat kewenangan itu bertentangan dengan pemberian mandat.

Secara teoritis pada dasarnya pemberian mandat tidak memerlukan dasar hukum, atau tidak harus dinyatakan secara tegas dalam Peraturan perundang-undangan, namun dalam kenyataannya sering juga ditemukan pembuat Undang-Undang merumuskannya. Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan pengertian Mandat di dalam Pasal 1 angka 24: “Mandat adalah pelimpahan Kewenangan dari Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih tinggi kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat tetap berada pada pemberi mandat. Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan memberikan dasar hukum pada Atribusi tersebut, yang dituangkan di dalam Pasal 14:

(1) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan memperoleh Mandat apabila:

- a. ditugaskan oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan di atasnya; dan
- b. merupakan pelaksanaan tugas rutin.

(2) Pejabat yang melaksanakan tugas rutin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri atas:

- a. pelaksana harian yang melaksanakan tugas rutin dari pejabat definitif yang berhalangan sementara; dan
- b. pelaksana tugas yang melaksanakan tugas rutin dari pejabat definitif yang berhalangan tetap.

- (3) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dapat memberikan Mandat kepada Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan lain yang menjadi bawahannya, kecuali ditentukan lain dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang menerima Mandat harus menyebutkan atas nama Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan Mandat.
- (5) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan Mandat dapat menggunakan sendiri Wewenang yang telah diberikan melalui Mandat, kecuali ditentukan lain dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (6) Dalam hal pelaksanaan Wewenang berdasarkan Mandat menimbulkan ketidakefektifan penyelenggaraan pemerintahan, Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memberikan Mandat dapat menarik kembali Wewenang yang telah dimandatkan.
- (7) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Mandat tidak berwenang mengambil Keputusan dan/atau Tindakan yang bersifat strategis yang berdampak pada perubahan status hukum pada aspek organisasi, kepegawaian, dan alokasi anggaran.
- (8) Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan yang memperoleh Wewenang melalui Mandat tanggung jawab Kewenangan tetap pada pemberi Mandat.

Dari rumusan pengertian mandate diatas berarti kemungkinan pemberian mandat dapat terjadi antara lain:

A. *Mandat* hanya terjadi di lingkungan suatu Pemerintahan diberikan oleh suatu organ Pemerintahan kepada organ Pemerintahan lainnya yang masih berada di dalam lingkungannya sendiri dan merupakan bawahan dari *mandans*. Artinya mandat hanya berakitan dengan pemberian wewenang yang bersifat internal dalam lingkungan organ Pemerintahan pemberi mandat (*mandans*), dimana organ pemerintahan penerima mandat (*Mandataris*) diberi wewenang untuk mengambil suatu keputusan atas nama organ pemberi mandat (*mandans*). Pemberian mandate demikian sama seperti dekonsentrasi, dimana terjadi pelimpahan wewenang dari pemerintahan negara kepada alat pemerintahan yang dalam pelaksanaanya terikat kepada petunjuk-petunjuk dari kekuasaan pusat dan bertanggung jawab terhadap kekuasaan pusat.

B. *Mandat* terjadi di lingkungan Pemerintahan atau di lingkungan eksekutif. Pemberian *mandat* dilakukan oleh suatu organ Pemerintah kepada organ Pemerintah lain yang berada di luar organ pemberi mandate (*mandans*). Hal ini sama dengan Tugas Pembantuan yaitu tugas untuk turut serta dalam melaksanakan urusan Pemerintahan yang ditugaskan kepada Pemerintah Daerah oleh Pemerintah atau Pemerintah tingkat atasnya dengan kewajiban mempertanggungjawabkannya kepada yang menugaskannya.

Menurut S.F Marbun hubungan *mandans* dan *mandataris* dari segi kewenangannya *mandat* tidak terjadi penyerahan atau pengalihan wewenang, tetapi pelimpahan wewenang dari *mandans* kepada *mandataris*. Artinya kewenangan tetap perlu *mandans*, sedangkan *mandataris* hanya dilimpahi wewenang. Dari segi pertanggungjawaban bersumber pada persoalan wewenang. Kewenangan tetap berada pada *mandans*, sedangkan *mandataris* hanya dilimpahi wewenang bertindak untuk dan atau atas nama *mandans*, maka pertanggungjawaban yuridis tetap pada *mandans* dan *mandataris* hanya sebagai pelaksana dari *mandans*. Apabila *mandataris* mengambil suatu keputusan maka keputusan itu berlaku sebagai keputusan dari *mandans*, meskipun keputusan itu ditandatangani oleh *mandataris*, kecuali hal tersebut dilarang atau ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan atau bertentangan dengan sifat wewenangnya³².

Sistem pemerintahan Republik Indonesia, jabatan yang mempunyai kewenangan Pemerintahan di tingkat pusat hanya Presiden. Sesuai dengan hukum pelimpahan wewenang, maka hanya Presiden yang memiliki kewenangan mengeluarkan keputusan yang bersifat pengaturan di tingkat pusat, baik dalam bentuk Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perppu) yang berdasarkan Pasal 22 ayat (1) UUDNRI 1945, dan Peraturan Pemerintah (PP) Berdasarkan Pasal 5 ayat (2).

³² *Ibid.*, hlm. 86

C. Lembaga Pemerintah

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pelaksanaan tugas pemerintah di bidang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia termasuk awak kapal, diselenggarakan oleh Menteri Ketenagakerjaan dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI).

1. Menteri Ketenagakerjaan.

Menteri Ketenagakerjaan sebagai badan atau Pejabat eksekutif yang menjabat berdasarkan kewenangannya memberikan peningkatan penempatan tenaga kerja dan perluasan kesempatan kerja, pengawasan ketenagakerjaan serta keselamatan dan kesehatan kerja serta memberikan pelindungan kepada calon awak kapal atau awak kapal, mulai dari sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja.

Berdasarkan Pasal 45 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Tugas Menteri ialah:

- a. menyusun norma dan standar mengenai:
 - 1) Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;
 - 2) pengawasan penyienggaraan penempatan;
 - 3) penetapan penyelenggara Jaminan Sosial;
 - 4) pemenuhan hak Pekerja Migran Indonesia;
- b. mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan kebijakan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;
- c. melakukan kerja sama luar negeri untuk menjamin pemenuhan hak dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia melalui koordinasi dengan

- menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hubungan luar negeri;
- d. menghentikan atau melarang penempatan Pekerja Migran Indonesia pada negara tertentu atau jabatan/ profesi tertentu;
 - e. menerbitkan dan mencabut SIP3MI atas usul kepala Badan paling lama 60 (enam puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal pengusulan;
 - f. mengusulkan pejabat atase ketenagakerjaan kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hubungan luar negeri;
 - g. melakukan pemberdayaan sosial dan ekonomi purna Pekerja Migran Indonesia; dan
 - h. tugas lain yang sesuai dengan kewenangannya.

2. Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI).

Perlindungan terhadap Pekerja Migran Indonesia termasuk Awak Kapal dilaksanakan yang dibentuk oleh Presiden. Ketentuan mengenai pembentukan, fungsi, tugas, struktur organisasi, dan tata kerja Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) diatur dengan Peraturan Presiden Nomor 90 tahun 2019 tentang Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. BP2MI mempunyai tugas melaksanakan kebijakan pelayanan dalam rangka penempatan dan perlindungan PMI dan awak kapal secara terpadu.

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Presiden Nomor 90 Tahun 2019 tentang Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), Fungsi Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) yakni:

- a. pelaksanaan kebijakan di bidang penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;
- b. pelaksanaan pelayanan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;
- c. penerbitan dan pencabutan surat izin perekrutan Pekerja Migran Indonesia;
- d. penyelenggaraan pelayanan penempatan;
- e. pengawasan pelaksanaan pelayanan jaminan sosial;
- f. pemenuhan hak Pekerja Migran Indonesia;
- g. pelaksanaan verifikasi dokumen Pekerja Migran Indonesia;
- h. pelaksanaan penempatan Pekerja Migran Indonesia atas dasar perjanjian secara tertulis antara pemerintah pusat dengan pemerintah negara pemberi kerja Pekerja Migran Indonesia dan/atau pemberi kerja berbadan hukum di negara tujuan penempatan;
- i. pengusulan pencabutan dan perpanjangan surat izin perusahaan penempatan Pekerja Migran Indonesia kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang ketenagakerjaan terhadap perusahaan penempatan Pekerja Migran Indonesia;
- j. pelaksanaan pelindungan selama bekerja dengan berkoordinasi dengan Perwakilan Republik Indonesia di negara tujuan penempatan;
- k. pelaksanaan fasilitasi, rehabilitasi, dan reintegrasi purna Pekerja Migran Indonesia;

D. Pengertian Awak Kapal

1. Definisi Awak Kapal

Pekerja Migran Indonesia merupakan warga Indonesia yang akan, sedang, atau lebih melakukan pekerjaan dengan menerima upah di luar wilayah Indonesia. Pekerja Migran Indonesia meliputi Pelaut Awak Kapal dan pelaut perikanan atau bisa disebut dengan Awak Kapal. Awak Kapal merupakan Pekerja Migran yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal niaga atau di atas kapal perikanan berrbendera asing oleh pemilik kapal dengan melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan buku sijiil. Adapun pengertian Awak Kapal, Awak Kapal adalah Pekerja Migran yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan pekerjaan atau jabatannya yang sesuai dan tercantum di dalam buku sijiil dan atau Perjanjian Kerja Laut (PKL).

2. Syarat-syarat Awak Kapal

Berdasarkan Pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Awak kapal bekerja di kapal harus memenuhi beberapa syarat yaitu: a. awak kapal harus berumur 18 tahun; b. memiliki sertifikat kompetensi atau pendidikan yang diperlukan sesuai dengan persyaratan jabatan yang ditentukan oleh pemberi kerja atau prinsipal; c. awak kapal harus sehat jasmani dan rohani; d. terdaftar kepesertaan jaminan sosial; dan e. memiliki dokumen lengkap yang dipersyaratkan. Dokumen yang dipersyaratkan menurut Pasal 18 sebagai berikut: a. paspor; b. buku pelaut; c. Perjanjian Kerja Laut; d. bukti kepesertaan program Jaminan

Sosial; e. surat keterangan sehat dari dokter berdasar pemeriksaan kesehatan dan psikologi; f. visa kerja; g. dokumen identitas pelaut yang dipersyaratkan oleh pemberi kerja atau prinsipal; dan h. sertifikat kompetensi kerja, keahlian dan keterampilan awak kapal.

3. Hak dan Kewajiban Awak Kapal

a. Hak Awak Kapal

Berdasarkan Undang-Undang nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Awak kapal memiliki hak: a. mendapatkan pekerjaan di luar negeri dengan memilih pekerjaan sesuai dengan kompetensi; b. memperoleh akses peningkatan kapasitas melalui pelatihan kerja dan pendidikan; c. memperoleh informasi pekerjaan di luar negeri, cara penempatan, dan bagaimana kondisi saat bekerja; d. memperoleh pelayanan profesional pada saat sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja; e. beribadah sesuai dengan agama yang dianut; f. memperoleh upah sesuai standard an sesuai dengan kesepakatan pada dokumen perjanjian kerja laut; g. memperoleh perlindungan hukum dan bantuan hukum pada saat permasalahan diatas kapal; h. memperoleh penjelasan isi dokumen perjanjian kerja; i. medapatkan akses komunikasi (handphone); dan j. mendapatkan perlindungan kepulangan sampai ke daerah asal.

b. Kewajiban Awak Kapal

Setiap awak kapal memiliki kewajiban: a. menaati peraturan perundang-undangan di Indonesia maupun di negara tujaun; b. menaati dan melaksanakan pekerjaan sesuai dengan perjanjian kerja.

E. Teori Yurisdiksi

1. Definisi Teori Yurisdiksi

Yurisdiksi merupakan kedaulatan dan kewenangan di suatu negara. Setiap negara berdaulat mengatur tindakan-tindakan dalam teritori negara. Ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mengatur tentang kedaulatan negara atas wilayah Laut merupakan salah satu instrumen penting pada Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982, *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982* atau UNCLOS (selanjutnya disebut Konvensi Hukum Laut 1982). Menurut ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Hukum laut 1982, negara pantai dan negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial, perairan yang merupakan selat, ruang udara di atasnya dan dasar laut dan sumber daya alam yang di dalam laut. Meskipun negara pantai dan negara kepulauan mempunyai kedaulatan tersebut dibatasi dengan pelbagai kewajiban, antara lain kewajiban menghormati hak lintas damai dan hak lintas alur laut kepulauan melalui laut territorial dan perairan kepulauan yang dimiliki oleh kapal-kapal asing³³. Indonesia merupakan negara kepulauan. Indonesia telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982 dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of the Sea 1982* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).

³³ Dikdik M. Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: PT. Refika Aditama, 2011, hlm. 71.

2. Macam-Macam Yurisdiksi

a. Yurisdiksi Negara Pantai atas Laut Teritorial

Menurut Hukum Internasional, ada dua cara untuk menjelaskan konsep kedaulatan di laut: Pertama, kedaulatan dilihat dalam kaitannya dengan zona maritime, dimana suatu negara pantai atau negara kepulauan mempunyai kedaulatan atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Kedua, kedaulatan dikaitkan dengan yurisdiksi suatu negara pantai. Berdasarkan Pasal 2 ayat 1 Konvensi Laut 1982, kedaulatan suatu negara pantai, selain wilayah daratan dan perairan pedalaman, dan dalam hal suatu negara kepulauan, perairan kepulauannya, meliputi suatu jalur laut yang berbatasan dengannya yang disebut laut teritorial. Kedaulatan negara pantai meliputi pula ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya, termasuk sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Negara Pantai mempunyai kedaulatan di Laut Teritorial, namun di laut ini, negara-negara lain masih memiliki hak lintas damai.

Hak lintas damai didefinisikan sebagai navigasi melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan diluar perairan pedalaman. Lintas damai tersebut harus terus menerus, langsung serta cepat, mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal atau dilakukan karena keadaan memaksa.

b. Yurisdiksi Negara Kepulauan atas Laut Teritorial.

Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang No. 6 tahun 1996, Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Negara Republik Indonesia adalah Negara Kepulauan, segala perairan disekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memperhitungkan luas atau lebarnya merupakan bagian integral dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia sehingga merupakan bagian dari Perairan Indonesia yang berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia. Perairan Indonesia meliputi laut territorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Batasan perairan Pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia.

F. Hubungan Hukum Internasional (HI) dan Hukum Nasional (HN)³⁴.

1. Teori Monisme

Hukum Internasional dan Hukum Nasional merupakan dua kesatuan hukum dari satu system yang lebih besar yaitu hukum pada umumnya. Karena terletak dalam 1 (satu) system hukum yang sama maka negara yang menganut aliran teori monism menganggap HI berlaku (Terinkorporasi) di lingkungan HN, setaraf dengan HN dengan mempertahankan sifat HI tanpa mengubah isinya sejauh cocok untuk di implementasikan pada hubungan-hubungan HN. HI dapat diberlakukan langsung dalam HN tanpa diubah dulu ke dalam system HN. Pada system hukum yang sama HI dan HN maka akan terjadi konflik.

Teori monisme terbagi menjadi 2 (dua), yaitu: *pertama*, Teori Monisme Primat HN, Hukum internasional berasal dari HN. Contohnya, hukum kebiasaan pada negara-negara yang diadopsi ke HI. Maka dari itu, HN kedudukannya lebih tinggi daripada HI. Apabila terjadi konflik maka HN yang diutamakan. *Kedua*, Teori Monisme Primat HI, HN bersumber dari HI, maka HI kedudukannya lebih tinggi daripada HN.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pasal 33 yang menyebutkan bahwa, “Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memberikan Perlindungan Hukum terhadap Pekerja Migran Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, hukum negara tujuan penempatan, serta hukum dan kebiasaan Internasional”. Berdasarkan Pasal 4 ayat (1) huruf c

³⁴ Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar: Edisi Kedua*. Jakarta: Rajawali Pers, 2016, Hlm. 75-90.

Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pekerja Migran Indonesia meliputi Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan. Penyebutan kebiasaan Internasional menunjukkan komitmen Indonesia pada hukum kebiasaan Internasional.

2. Teori Dualisme

Teori ini mengemukakan bahwa antara HI dan HN 2 (dua) system hukum yang berbeda satu dengan yang lain. Perbedaan-nya, yaitu: 1. Subjek, subjek HI negara-negara sedangkan subjek HN individu; 2. Sumber hukum, HI bersumber pada kehendak bersama negara adapun HN bersumber pada Kehendak negara; 3. HN memiliki integritas yang lebih sempurna dibandingkan dengan HI. Karena HI dan HN merupakan 2 (dua) system hukum yang berbeda, maka permasalahan yang muncul bukanlah Hierarki, mana yang harus diutamakan bila terjadi konflik antar keduanya, melainkan masalah transformasi. HN hanya dapat diberlakukan setelah ditransformasikan dalam HN.

Peraturan perundang-undangan di Indonesia memberikan perlindungan terhadap calon awak kapal atau awak kapal selama bekerja di kapal asing, sesuai dengan beberapa instrument peraturan Internasional atau Konvensi Internasional yang sudah Ratifikasi dengan peraturan di Indonesia. Kewajiban negara sebelum memutuskan untuk di Ratifikasi, yakni³⁵; pemerintah Indonesia memastikan kesesuaian bahwa peraturan internasional atau konvensi internasional sudah sesuai dengan Undang-

³⁵ Hikmahanto Juwana, 2019, "Kewajiban Negara dalam Proses Ratifikasi Perjanjian Internasional: Memastikan Keselarasan dengan Konstitusi dan Mentransformasikan ke Hukum Nasional", *Undang: Jurnal Hukum Vol.2 No.1* (2019).

Undang Negara Republik Indonesia tahun 1945; dan pemerintah Indonesia harus mensyalaraskan kebutuhan Pemerintah Indonesia dengan Peraturan Internasional atau Konvensi Internasional, penyalarsaran ini adalah bentuk dari ratifikasi Indonesia untuk di implementasi kedalam peraturan perundang-undangan.

Secara hierarki peraturan perundang-undangan, Konvensi Internasional tidak termasuk kedalam jenis peraturan perundang-undangan. Bentuk ratifikasi berupa Undang-Undang atau Peraturan Presiden (Perpres). Berdasarkan Pasal 9-11 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional Ratifikasi dalam bentuk Undang-undang ditentukan dengan; a. masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan negara; b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; c. Kedaulatan Negara; d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup; e. pembentukan kaidah hukum baru; f. pinjaman dan hibah luar negeri. Berdasarkan Pasal 9-11 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Ratifikasi peraturan internasional atau Konvensi Internasional yang tidak termasuk materi diatas maka dilakukan melalui Peraturan Presiden (Perpres). Hasil dari Ratifikasi yang berbentuk Undang-Undang ataupun Peraturan presiden merupakan bentuk dari Penetapan (*Beshickking*) dan isi dari Peraturan Internasional; Perjanjian Internasional; Konvensi Internasional termasuk bermuatan pengaturan (*Regelling*).

3. Hukum Internasional dan Hukum Negara Saling Memengaruhi dan Membutuhkan Satu Sama Lain.

HN tidak mempunyai pengaruh pada kewajiban negara di tingkat Internasional, tetapi HI tidak sama sekali mengabaikan HN. Menempatkan HI-HN tidak harus dalam perspektif hierarki satu dengan lainnya, atau melihat HI-HN berkonfrontasi atau bertentangan satu dengan yang lain. Dalam praktik sesungguhnya antara HI dan HN saling membutuhkan dan memengaruhi satu sama lain. Pertama, HI akan menjadi penghubung ketika HN tidak dapat diterapkan di wilayah negara lain. Kedua, HI akan mengharmonisasikan perbedaan-perbedaan dalam HN. Ketiga, HI tumbuh dari praktik HN negara-negara. Keempat, HN mempunyai kewenangan membuat aturan perundang-undangan dalam Hukum Nasional-nya, namun praktiknya negara tidak bisa membuat aturan perundang-undangan tanpa melihat aturan Hukum Internasional.

BAB III

PEMBAHASAN PERLINDUNGAN HUKUM AWAK KAPAL KEWARGANEGARAAN INDONESIA SELAMA BEKERJA DI KAPAL ASING

A. Perlindungan Hukum Awak Kapal Kewarganegaraan Indonesia Selama Bekerja di Kapal Asing

Indonesia merupakan negara hukum. Perlindungan hukum bagian dari prinsip negara hukum. Hal itu dikaitkan dengan prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikatakan sebagai tujuan daripada negara hukum. Teori perlindungan hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, subjek hukum yang dilindungi serta objek perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya. Pada dasarnya, teori perlindungan hukum merupakan teori yang berkaitan pemberian pelayanan kepada masyarakat. Hukum sebagai perlindungan kepentingan manusia berbeda dengan norma-norma yang lain. Karena hukum itu berisi perintah dan atau larangan, serta membagi hak dan kewajiban. Menurut Sudikno mertokusumo:

“Dalam fungsinya sebagai perlindungan kepentingan manusia hukum mempunyai tujuan. Hukum mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah menciptakan tatanan masyarakat yang tertib, menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban di dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi. Dalam mencapai tujuannya

itu hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan di dalam masyarakat, membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum”.

Berdasarkan uraian pengertian tentang perlindungan hukum yang dikemukakan oleh beberapa ahli, dapat dipahami bahwa perlindungan hukum merupakan adanya suatu tindakan atau upaya hukum untuk melindungi masyarakat, sehingga untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman maka diperlukan kepastian hukum untuk memberikan perlindungan hukum kepada pihak-pihak yang membutuhkan. Perlindungan hukum yang diberikan oleh pemerintah terhadap awak kapal selama bekerja di atas kapal adalah perlindungan hukum represif yang bertujuan menyelesaikan permasalahan-permasalahan saat bekerja di atas kapal.

Negara wajib menjamin dan melindungi hak asasi warga negaranya, berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara. Hal ini untuk warga negara yang berada di dalam negeri maupun luar negeri. Awak kapal yang bekerja di luar negeri mendapatkan perlindungan dari negara berdasarkan prinsip persamaan hak, kesetaraan, dan anti diskriminasi. Hal itu merupakan upaya negara untuk mewujudkan hak dan kesempatan yang sama bagi awak kapal untuk memperoleh penghasilan yang layak yang pelaksanaannya dilakukan dengan tetap memperhatikan harkat martabat hak asasi manusia dan perlindungan serta pemerataan kesempatan kerja yang sesuai dengan kompetensi awak kapal. Kondisi atas hak yang diperoleh awak kapal, untuk itu pekerja berkewajiban melaksanakan pekerjaan sesuai

dengan perjanjian kerja laut yang diatur pemilik kapal. Menjalankan kewajiban tersebut pekerja berhak mendapatkan jaminan sesuai dengan amanah yang tertera dalam Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran

Selama bekerja di kapal asing awak kapal, berdasarkan Pasal 21 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia meliputi perlindungan: a. pendataan oleh pejabat dinas luar negeri yang ditunjuk; b. pemantauan dan evaluasi terhadap kondisi pekerja awak kapal; c. pemenuhan hak awak kapal; d. penyelesaian permasalahan awak kapal; e. pemberian layanan konsuleran; f. pendampingan, mediasi, advokasi, dan pemberian bantuan hukum berupa fasilitasi jasa pengacara oleh perwakilan Indonesia di dekat kapal bersandar; g. pemberian pembinaan; dan h. fasilitasi kepulangan. Dan ada perlindungan hukum yang secara khusus melalui Peraturan Pemerintah. Berdasarkan Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Selama bekerja di kapal asing awak kapal diberikan perlindungan ketenagakerjaan oleh pemberi kerja atau prinsipal. Pemberi kerja adalah instansi pemerintah; badan hukum pemerintah dan badan hukum swasta, prinsipal adalah pemilik kapal yang mempekerjakan awak kapal. Pelindungan terhadap awak kapal selama bekerja di kapal asing dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, hukum internasional, standar

internasional yang dikeluarkan oleh organisasi internasional, hukum negara bendera kapal atau hukum negara pemberi kerja atau majikan atau prinsipal.

Pelindungan memuat: upah; waktu kerja dan waktu istirahat; hak cuti yang diperoleh secara langsung tanpa syarat maupun tanpa menahan hak atas upah; pemulangan; hak kompensasi atas hilangnya kapal; *manning levels* adalah kondisi kapal yang memadai dengan memastikan kapal dioperasikan dengan aman, efisien dan memperhatikan keamanan dalam semua kondisi; pengembangan kemampuan atau karier selama bekerja, mendapatkan pengalaman saat bekerja untuk menambahkan skill, karena untuk kemampuan atau skill tersebut dapat menaikkan gaji para awak kapal, pengalaman dan skill tersebut wajib diberikan kepada awak kapal; mendapatkan akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, minuman, dan air bersih; mendapatkan pelayanan kesehatan yang memadai di atas kapal atau di darat saat kapal bersandar; menjamin keselamatan dan kesehatan saat bekerja; pencegahan kecelakaan kerja; akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan; dan jaminan sosial dan asuransi. Perlindungan sesuai pemenuhan Perjanjian Kerja Laut (PKL). Perjanjian Kerja Laut merupakan dokumen yang sangat penting untuk awak kapal dan pemberi kerja atau prinsipal, karena isi dari perjanjian kerja laut memuat hak dan kewajiban para pihak. Perlindungan setelah bekerja, awak kapal dipulangkan ke daerah asal dengan kondisi selamat dan mendapatkan semua haknya selama bekerja. pemulangan awak kapal diakhiri oleh jangka waktu perjanjian kerja laut dan pemulangan disebabkan alasan yang dibenarkan. Pemulangan awak kapal ditanggung oleh pemberi kerja atau prinsipal.

Awak kapal harus dilindungi dari *human trafficking*, termasuk perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan yang melanggar hak asasi manusia. Perlindungan awak kapal perlu dilakukan dalam system yang terpadu, dari pemerintah pusat, dan pemerintah daerah. Awak kapal mendapatkan perlindungan hukum dan penempatan awak kapal dengan cara perlindungan dan penempatan secara kelembagaan, Kementerian Ketenagakerjaan sebagai regulator atau pembuat kebijakan dengan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) sebagai pelaksana kebijakan, dan penempatan melalui Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI), lain hal wewenang Menteri Perhubungan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan dibidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan prasarana transportasi, dan bukan mengenai pekerja awak kapal. Hal ini memberikan kepastian hukum antara tugas dan kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan dan Menteri Perhubungan, karena selama ini adanya dualisme kewenangan antara kedua belah pihak.

Kewenangan (*authority, gezag*) adalah kekuasaan yang diformalkan baik terhadap segolongan orang tertentu maupun terhadap sesuatu di bidang pemerintahan tertentu secara bulat, sedangkan wewenang (*competence, bevoegdheid*) hanya mengenai sesuatu onderdil atau bidang tertentu saja. Bagir manan menyebutkan bahwa istilah wewenang yang diartikn sebagai kekuasaan yang diberikan oleh atau berdasarkan hukum. Dengan demkian, kewenangan berarti kumpulan wewenang-wewenang. Secara sosiologis kekuasaan adalah kemampuan untuk mempengaruhi pihak lain agar megikuti kehendak pemegang

kekuasaan, baik dengan sukarela maupun dengan terpaksa. Namun secara yuridis pengertian kewenangan adalah kemampuan untuk bertindak melakukan suatu tindakan hukum publik atau kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang.

Berdasarkan kewenangan, Presiden sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh menteri-menteri negara yang membidangi urusan tertentu dibidang pemerintahan. Berdasarkan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 39 tahun 2008 tentang Kementrian Negara, Kementrian mempunyai tugas membantu Presiden di bidang tertentu dalam menyelenggarakan pemerintahan. Seperti halnya Kementrian ketenagakerjaan membantu Presiden untuk menyelenggarakan Pemerintahan di bidang ketenagakerjaan. Berdasarkan Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Presiden Nomor 95 tahun 2020 tentang Kementrian Ketenagakerjaan, Menteri ketenagakerjaan memiliki wewenang untuk merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan di bidang peningkatan daya saing ternaga kerja dan produktivitas, peningkatan penempatan tenaga kerja dan perluasan kesempatan kerja, pengawasan ketenagakerjaan serta keselamatan dan kesehatan kerja. Berdasarkan Pasal 4 dan 5 Peraturan Presiden Nomor 23 tahun 2022 tentang Kementrian Perhubungan, Kementrian Perhubungan membantu Presiden untuk menyelenggarakan Pemerintahan di bidang transportasi. Berdasarkan wewenangnya, menteri perhubungan memiliki wewenang untuk merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan dibidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan prasarana transportasi.

Awak kapal selama bekerja diatas kapal asing dilaksanakan penempatan melalui Menteri Ketenagakerjaan, Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), dan Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI), dan Lembaga Terpadu Satu Atap (LTSA) setiap kabupaten dan kecamatan. Wewenang dari menteri ketenagakerjaan merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan di bidang peningkatan daya saing tenaga kerja dan produktivitas, peningkatan penempatan tenaga kerja dan perluasan kesempatan kerja, pengawasan ketenagakerjaan serta keselamatan dan kesehatan kerja. Menteri Ketenagakerjaan dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia mengakomodir calon awak kapal dan awak kapal dari sebelum bekerja, selama bekerja dan setelah bekerja. kejelasan akomodir tersebut, membuat para awak kapal mendapatkan perlindungan yang tepat. Sebelum Bekerja diatas kapal pun, awak kapal akan mendapatkan pelatihan kerja terlebih dahulu, pelatihan kerja atau orientasi pra pemberangkatan (OPP) yang merupakan pembekalan dan pemahaman untuk calon awak kapal, seperti; aturan hukum di negara tujuan jika kapal sedang bersandar; isi dari perjanjian kerja laut; bahaya narkoba dan pola hidup sehat selama diatas kapal, mencegah terjadinya penyakit menular; bahayanya *human trafficking*; dan materi-materi lain yang dianggap perlu. Orientasi Pra Pemberangkatan tidak dipungut biaya, sumber dari dana OPP merupakan dari Direktorat Penempatan Tenaga Kerja Dalam Negeri Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. Selama bekerja pun awak kapal mendapatkan Perlindungan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan internasional (*International Maritime Organization* dan *International Labour Organization*).

B. Hukum Positif Indonesia sesuai dengan tingkat Internasional yang memberikan Perlindungan Hukum bagi Awak Kapal

Peraturan perundang-undangan di Indonesia memberikan perlindungan terhadap calon awak kapal atau awak kapal selama bekerja di kapal asing, sesuai dengan beberapa instrument peraturan Internasional atau Konvensi Internasional yang sudah Ratifikasi dengan peraturan di Indonesia. Kewajiban negara sebelum memutuskan untuk di Ratifikasi, yakni³⁶; pemerintah Indonesia memastikan kesesuaian bahwa peraturan internasional atau konvensi internasional sudah sesuai dengan Undang-Undang Negara Republik Indonesia tahun 1945; dan pemerintah Indonesia harus mensyalaraskan kebutuhan Pemerintah Indonesia dengan Peraturan Internasioal atau Konvensi Internasional, penyalarsan ini adalah bentuk dari ratifikasi Indonesia untuk di implementasi kedalam peraturan perundang-undangan. Secara hierarki peraturan perundang-undangan, Peraturan Internasional; Perjanjian Internasional tidak termasuk kedalam jenis peraturan perundang-undangan. Tetapi pada beberapa buku Pengantar Ilmu Hukum dan Pengantar Hukum Indonesia, Peraturan Internasional; Perjanjian Internasional; Konvensu Internasional merupakan salah satu sumber hukum Indonesia yang telah diikuti. Bentuk ratifikasi berupa Undang-Undang atau Peraturan Presiden (Perpres). Ratifikasi dalam bentuk Undang-undang ditentukan dengan; a. masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan negara; b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara Republik Indonesia; c. Kedaulatan Negara; d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup; e. pembentukan kaidah

³⁶ Hikmahanto Juwana, 2019, "Kewajiban Negara dalam Proses Ratifikasi Perjanjian Internasional: Memastikan Keselarasan dengan Konstitusi dan Mentransformasikan ke Hukum Nasional", *Undang: Jurnal Hukum Vol.2 No.1* (2019).

hukum baru; f. pinjaman dan hibah luar negeri. Berdasarkan Pasal 9-11 Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Ratifikasi peraturan internasional atau Konvensi Internasional yang tidak termasuk materi diatas maka dilakukan melalui Peraturan Presiden (Perpres).

Hukum Internasional (HI) dan Hukum Nasional (HN) merupakan dua kesatuan hukum dari satu system yang lebih besar yaitu hukum pada umumnya. Karena terletak dalam 1 (satu) sistem hukum yang sama maka negara yang menganut aliran teori monisme menganggap HI berlaku (Terinkorporasi) di lingkungan HN, setaraf dengan HN dengan mempertahankan sifat HI tanpa mengubah isinya sejauh cocok untuk di implementasikan pada hubungan-hubungan HN. HI dapat diberlakukan langsung dalam HN tanpa diubah dulu ke dalam system HN. Pada system hukum yang sama HI dan HN maka akan terjadi konflik.

Teori monisme terbagi menjadi 2 (dua), yaitu: *pertama*, Teori Monisme Primat HN, Hukum internasional berasal dari HN. Contohnya, hukum kebiasaan pada negara-negara yang diadopsi ke HI. Maka dari itu, HN kedudukannya lebih tinggi daripada HI. Apabila terjadi konflik maka HN yang diutamakan. *Kedua*, Teori Monisme Primat HI, HN bersumber dari HI, maka HI kedudukannya lebih tinggi daripada HN.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pasal 33 yang menyebutkan bahwa, “Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memberikan Perlindungan Hukum terhadap Pekerja Migran Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, hukum negara tujuan penempatan, serta hukum dan kebiasaan

Internasional”. Berdasarkan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pekerja Migran Indonesia meliputi Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan. Penyebutan kebiasaan Internasional menunjukkan komitmen Indonesia pada hukum kebiasaan Internasional.

Hasil dari Ratifikasi yang berbentuk Undang-Undang ataupun Peraturan presiden merupakan bentuk dari Penetapan (*Beshickking*) dan isi dari Peraturan Internasional; Perjanjian Internasional; Konvensi Internasional termasuk bermuatan pengaturan (*Regelling*). Perlindungan terhadap Awak Kapal sangat terkait dengan Pekerja Migran Indonesia. Berdasarkan Pasal 4 ayat 1 Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Pekerja Migran Indonesia meliputi: a. Bekerja pada Pemberi Kerja berbadan hukum; b. Bekerja pada Pemberi Kerja perseorangan atau rumah tangga; dan c. Pelaut awak Kapal dan Pelaut perikanan. Penelitian ini akan membahas Awak Kapal. Peraturan dibuat dan ditetapkan oleh Pemerintah berasal dari beberapa sumber, yakni kesepakatan-kesepakatan, konvensi maupun peraturan-peraturan di tingkat Global. Hal ini untuk memberikan perlindungan Awak Kapal yang bekerja di Kapal Asing dan terjaminnya hak-hak Pekerja. Kesepakatan ini perlu disusun dan diatur karena Awak Kapal rentan terhadap berbagai permasalahan baik perlakuan fisik maupun non-fisik yang bertentangan dengan hak-hak asasi manusia. Ada 2 Kesepakatan, yang dikeluarkan oleh Organisasi dibawah naungan PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa yaitu oleh *International Labour Organization (ILO)* atau Organisasi Perburuhan Internasional dan *International Maritime Organization (IMO)* atau Organisasi Maritim Internasional.

International Labour Organization pada tahun 2013 beranggotakan 185 negara. ILO dibentuk dengan tujuan untuk meningkatkan keadilan sosial bagi masyarakat diseluruh dunia, khususnya kaum pekerja, mempromosikan hak-hak di tempat kerja, meningkatkan perlindungan social. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, ILO memiliki tugas yakni menyusun dan mengawasi standar perburuhan internasional serta memastikan bahwa standar ketenagakerjaan tersebut dihormati secara prinsip maupun dalam prakteknya, untuk menentukan dan menjamin hak-hak pekerja serta memperbaiki kondisi pekerja. Penyusunan *International Labour Standar*, yang merupakan standar perburuhan internasional, antara lain berupa Konvensi dan tau rekomendasi³⁷ Konvensi ILO yang merupakan perangkat hukum dalam lingkup perjanjian internasional yang mengatur beberapa aspek di bidang perburuhan atau ketenagakerjaan, yaitu hak dasar administrasi perburuhan atau ketenagakerjaan, kesejahteraan sosial dan keluarga pekerja migran dan lainnya. Konvensi ILO dibuat dengan maksud agar diratifikasi oleh Negara anggota dan menjadi hukum positif yang berlaku di negara yang meratifikasi. Rekomendasi ILO adalah perangkat peraturan hukum internasional yang dimaksudkan untuk memberikan pedoman-pedoman khusus kepada negara anggota dalam membuat peraturan perUndang-Undangan nasional dibidang perburuhan atau ketenagakerjaan. Rekomendasi ILO dibuat sebagai panduan dalam pelaksanaan isi Konvensi ILO sebagai satu kesatuan atau disusun bersamaan dengan Konvensi ILO sebagai satu kesatuan atau disusun dan disahkan untuk melengkapi Konvensi yang telah disahkan sebelumnya.

³⁷ Shafia Khairunissa, Agus Pramono, Sonhaji, 2016, *Analisis Hukum Ratifikasi dan Implementasi Konvensi-Konvensi International Labour Organization (ILO) di Indonesia*, Diponegoro Law Review, Volume 5, Nomor 2.

International Maritime Organization (IMO) atau Organisasi Maritim Internasional ber-anggota 175 negara. Merupakan organisasi internasional berada dibawah koordinasi PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa) yang mengatur kerjasama antar negara dan antar pemerintah di bidang maritime. Dibentuk dengan tujuan untuk keselamatan dan keamanan aktivitas dari pelayaran oleh kapal³⁸. Berikut ini merupakan persyaratan calon awak kapal dan awak kapal persyaratan ini berdasarkan Konvensi dan Rekomendasi *International Labour Organization*, Konvensi *International Maritime Organization* dibandingkan dengan Peraturan Perundang-Undangan Indonesia, yaitu:

1. Usia Minimum

Awak kapal yang bekerja diatas kapal wajib memenuhi usia yang matang. Agar tidak adanya pekerja yang dibawah umur atau pekerja anak-anak. Pekerja anak-anak lebih resiko jika bekerja.

- a) Berdasarkan Peraturan Internasional: Konvensi ILO Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan, Tahun 2007 No. 188, *Work in Fishing Convention No.188/2007*. Konvensi ini belum di Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Berdasarkan ketentuan Internasional dalam Konvensi ini memberikan batas usia minimum untuk bekerja di kapal ikan adalah 16 tahun. Namun, otoritas yang berwenang dapat mengizinkan usia minimal 15 tahun. Usia minimum untuk awak kapal dengan keadaan dimana dilakukan membahayakan kesehatan, keselamatan maka usia minimal

³⁸ Kementrian Luar Negeri (Kemenlu). www.kemenlu.go.id/IMO. Diakses pada tanggal 23 Desember 2022

nya tidak diperbolehkan kurang dari 18 tahun. (Pasal 9 *Work in Fishing Convention No.188/2007*)

b) Berdasarkan peraturan perundang-undangan di Indonesia

Berdasarkan Pasal 15 dan 31 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, berusia minimal 18 Tahun Awak Kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, berusia minimal 18 Tahun. Berdasarkan Pasal 13 Peraturan Menteri Perhubungan No PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan perusahaan keagenan awak kapal berusia minimum 18 tahun kecuali praktek laut.

2. Pemeriksaan Kesehatan

a) Berdasarkan Peraturan Internasional: Konvensi ILO no. 73 tahun 1946 tentang Pemeriksaan Kesehatan (*Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)*). Konvensi ini belum di Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Pekerjaan di kapal merupakan pekerjaan yang berat dan penuh resiko, bekerja dengan lingkungan bekerja terbatas, dan sebagian besar kegiatannya berada ditengah laut. Keadaan tersebut tidak memungkinkan untuk sewaktu-waktu melakukan evakuasi apabila terjangkit suatu penyakit di atas kapal. Oleh karena itu kondisi

kesehatan awak kapal wajib dalam keadaan prima untuk melaksanakan tugasnya di atas kapal. Sebelum kapal diberangkatkan, dicek terlebih dahulu kondisi kesehatan awak kapal dan surat keterangan sehat dari dokter yang ditunjuk oleh pejabat yang berwenang. Surat kesehatan meliputi antara lain: kesehatan pendengaran, kesehatan mata, tidak mengidap penyakit kronis yang dapat tertular ke awak kapal yang lain. Surat keterangan kesehatan tersebut berlaku paling lama untuk 2 tahun sejak diberikan (Pasal 3). Sertifikat kesehatan membuktikan bahwa calon awak kapal atau awak kapal secara pendegaran dan pengelihatannya normal dan sebagainya dengan normal, calon awak kapal atau awak kapal dipastikan tidak menderita penyakit apapun yang membuat calon awak kapal atau awak kapal tidak layak untuk bekerja di atas kapal dikarenakan calon awak kapal atau awak kapal menderita penyakit menular yang akan membahayakan calon awak kapal atau awak kapal lainnya. (Pasal 4)

b) Berdasarkan peraturan perundang-undangan di Indonesia.

Berdasarkan Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pasal 13 ayat (1) huruf d Peraturan Menteri Perhubungan No PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, Pemenuhan pemeriksaan kesehatan terhadap awak kapal dalam penempatan dan melakukan pekerjaan di atas kapal. Pemeriksaan kesehatan dan psikologi membuktikan bahwa awak kapal normal secara pendengaran, pengelihatannya, psikologis.

3. Sertifikat Awak Kapal yang sesuai dengan Jabatan Awak Kapal

Awak Kapal mengikatkan diri untuk bekerja diatas kapal ditentukan dengan jabatannya, msalnya sebagai nahkoda, juru masak, dan perwira di kapal niaga. ILO melalui beberapa instrumennya mengharuskan awak kapal untuk memiliki sertifikat kompetensi dibidang jabatannya saat bekerja diatas kapal. Konvensi ini tidak pernah di ratifikasi oleh pemerintah Indonesia kecuali Konvensi No. 69 tahun 1946 tentang sertifikat juru masak diatas kapal.

a) Berdasarkan Peraturan Internasional

Konvensi ILO No. 69 tahun 1946 tentang Sertifikat Awak Kapal bagi Juru Masak atau Koki (*Certification of Ship's Cooks Convention No. 69/1946*). Konvensi ini di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden No. 4 tahun 1992 tentang Pengesahan *Certification of Ship's Cooks Convention No. 69/1946*.

Juru masak atau koki adalah awak kapal yang bertanggung jawab langsung untuk menyiapkan makanan bagi segenap awak kapal. Sebagaimana diatur dalam Konvensi ILO tentang Sertifikasi juru masak kapal (*Certification of Ship's Cooks Convention No. 69 tahun 1946*). Mendapatkan sertifikat tersebut harus memenuhi syarat-syarat sebaagai berikut; a. mencapai usia minimum yang ditentukan Pemerintah; b. telah bekerja di kapal sekurang-kurangnya dalam jangka waktu tertentu yang ditentukan oleh Pemerintah; c. lulus ujian ketentuan yang ditetapkan oleh Pemerintah. Ujian untuk mendapatkan sertifikat juru masak, awak kapal diberikan ujian tentang kemampuan

untuk menyiapkan makanan mencakup pengujian untuk nilai makanan yang terdiri dari gizi makanan, serta penanganan dan penyimpanan makanan saat berada di atas kapal. (Pasal 4 *Certification of Ship's Cooks Convention No. 69/1946*)

Konvensi ILO No. 53 tahun 196 tentang Sertifikat kemampuan bagi Nahkoda dan Perwira (*Convention Concerning the Minimum Requirement of Professional capacity for Masters and Officers on board Merchant Ships*). Konvensi ini belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Pemimpin yang memikul tanggung jawab atas keselamatan kapal dan seisinya maka kepada nahkoda dan perwira lainnya disyaratkan memiliki kemampuan profesional yang tinggi. Oleh karena itu kepada nahkoda dan perwira lainnya disyaratkan memiliki sertifikat kemampuan sesuai dengan jabatannya di kapal. Hal tersebut diatur dalam konvensi ILO No. 53 tahun 1936 tentang Konvensi syarat minimum kemampuan profesional bagi nahkoda dan perwira lain di kapal dagang (*Convention Concerning the Minimum Requirement of Professional capacity for Masters and Officers on board Merchant Ships*). Konvensi ini belum di Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia. Dalam konvensi ini hanya disebutkan beberapa jabatan perwira kecuali nahkoda yaitu perwira navigasi yang bertanggung jawab atau navigasi kapal, perwira mesin yang bertanggung jawab atas mesin kapal. Mendapatkan sertifikat wajib dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut; a. mencapai usia minimum yang ditentukan untuk sertifikat

yang bersangkutan; b. pengalaman dalam profesinya untuk jangka waktu minimum yang ditentukan untuk sertifikat yang bersangkutan (Pasal 4 *Convention Concerning the Minimum Requirement of Professional capacity for Masters and Officers on board Merchant Ships*). Konvensi ini memuat larangan bagi pemilik kapal, agen, nahkoda untuk mempekerjakan awak kapal di kapal yang tidak memiliki sertifikat kemampuan yang diwajibkan. Bahkan kapal dapat ditahan atau dilarang jika kapal tidak memenuhi syarat sertifikat kepelautan dari awak kapalnya (Pasal 6 *Convention Concerning the Minimum Requirement of Professional capacity for Masters and Officers on board Merchant Ships*)

b) Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia

Berdasarkan Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pasal 25 Peraturan Menteri Perhubungan No PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, setiap awak kapal wajib memiliki dokumen sertifikat kompetensi kerja, sertifikat keahlian awak kapal dan sertifikat keterampilan awak kapal.

4. Perjanjian Kerja Laut

Perjanjian Kerja Laut merupakan perjanjian kerja antara awak kapal dengan pemberi kerja yang memuat hak dan kewajiban para pihak.

a) Berdasarkan Peraturan Internasional

Konvensi ILO No. 22 tahun 1926 tentang Perjanjian Kerja Laut (PKL). (*Seamen's Articles of Agreement Convention No. 22/1926*).

Konvensi ini Belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Perjanjian Kerja Laut dalam konvensi ILO diatur dalam Konvensi tentang ketentuan-ketentuan Perjanjian bagi Pelaut (*Seamen's Articles of Agreement Convention No. 22 1926*). Konvensi ini tidak berlaku untuk: a. kapal perang; b. kapal pemerintah yang tidak melakukan kegiatan perdagangan; c. kapal-kapal yang terlibat dalam perdagangan pesisir; d. kapal yacht. Ketentuan konvensi disimpulkan bahwa PKL dalam bentuk tertulis (Pasal 1 ayat (2) *Seamen's Articles of Agreement Convention No. 22 1926*). PKL ditandatangani oleh pemilik kapal atau pengusaha kapal atau majikan dengan awak kapal. Awak kapal sebelum menandatangani PKL tersebut mempunyai kesempatan untuk mempelajari dan memahami isi dari PKL (Pasal 3 *Seamen's Articles of Agreement Convention No. 22 1926*). Hal-hal yang dimuat di dalam PKL menurut konvensi adalah: a. Nama lengkap, usia dan tempat lahir; b. tempat dan tanggal dibuatnya PKL; c. nama kapal atau kapal-kapal dimana pelaut dapat dipekerjakan; d. jumlah awak kapal jika diperlukan; e. pelayaran yang akan ditempuh; f. jabatan di atas kapal; g. tempat dan tanggal melapor kekapal, jika diperlukan; h. jumlah gaji;

i. berakhirnya Perjanjian Kerja Laut dan persyaratannya; j. hal-hal lain yang diharuskan oleh peraturan nasional; k. berakhirnya suatu perjanjian kerja laut dan syarat-syaratnya disebutkan, yaitu: Jika perjanjian dibuat jangka waktu tertentu, maka tanggal kadaluwarsa wajib ditetapkan. Melindungi kepentingan pemilik kapal maupun awak kapal yang bersangkutan, pemerintah menetapkan syarat-syarat Perjanjian Kerja Laut dan mengawasi pelaksanaannya. Ketentuan-ketentuan diatas dianggap telah dipenuhi bila pemerintah yang berwenang menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan perjanjian telah dibuat dan disetujui kedua belah pihak antara pemilik kapal dan awak kapal dihadapannya. (Pasal 6 *Seamen's Articles of Agreement Convention No. 22 1926*).

b) Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia

Perjanjian Kerja Laut merupakan dokumen yang wajib dimiliki para pihak, antara pemberi kerja dengan awak kapal. Perjanjian kerja laut memuat hak dan kewajiban masing-masing para pihak tanpa ada diskriminasi dalam perjanjian tersebut. Pengaturan lebih lanjut tentang Perjanjian kerja laut diatur pada Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pasal 21 ayat (1) huruf d Peraturan Menteri Perhubungan No PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal.

Hukum nasional wajib membuat ketentuan yang memadai untuk memastikan bahwa awak kapal telah memahami perjanjian kerja laut. Perjanjian kerja laut dilarang untuk memuat sesuatu yang bertentangan dengan ketentuan hukum nasional atau konvensi. Peraturan hukum nasional menetapkan formalitas dan pengamanan lebih lanjut sehubungan dengan penyelesaian perjanjian yang dianggap perlu untuk melindungi kepentingan pemilik kapal dan awak kapal. Hukum nasional wajib menetapkan langkah-langkah mengenai informasi tentang syarat-syarat pekerjaan agar awak kapal dapat meyakini hak dan kewajibannya saat bekerja di atas kapal asing. Hukum nasional wajib membuat peraturan untuk menentukan keadaan dimana pemilik atau nahkoda dapat memberhentikan awak kapal dan hukum nasional wajib menentukan keadaan-keadaan dimana awak kapal dapat menuntut pembebasannya segera, jika terjadi permasalahan yang terjadi di atas kapal.

5. Jam Kerja dan Upah Awak Kapal

a) Berdasarkan Peraturan Internasional

Konvensi ILO No. 180 tahun 1996 tentang Konvensi Jam Kerja Pelaut dan Pengawakan Kapal. *Seafears Hours of Work and the Manning of Ships Convention* No. 180 1996. Konvensi ini belum di Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Standart jam kerja yang normal untuk awak kapal 8 (delapan) jam kerja perhari, 1 (satu) jam istirahat dan istirahat pada hari-hari libur

umum (Pasal 4 *seafears Hours of Work and the Manning of Shils Convention*).

Konvensi ini mengatur batasan jam kerja dan jam istirahat, yaitu:

1. jam kerja maksimum tidak boleh melebihi: a. 14 jam dalam periode 24 jam dan 72 jam dalam periode 7 (tujuh) hari. dan 2. Jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari: a. 14 jam dalam periode 24 jam, b. 77 jam dalam periode 7 hari. Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya paling sedikit 6 jam lamanya, dan interval antara periode istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam. Awak kapal wajib memiliki istirahat kompensasi yang memadai jika periode istirahat awak kapal terganggu dikarenakan adanya panggilan untuk bekerja di waktu istirahat. (Pasal 5 *seafears Hours of Work and the Manning of Shils Convention*)

Pemilik kapal dapat meminta awak kapal untuk melakukan jam kerja di waktu jam istirahat, yang diperlukan untuk keselamatan kapal jika terjadi suatu masalah pada kapal atau memberikan bantuan kepada kapal lain yang mengalami kesulitan di laut. Saat keadaan normal kembali, pemilik kapal memastikan bahwa awak kapal yang telah melakukan pekerjaan dalam waktu istirahat, diberikan waktu istirahat pengganti di lain hari atau di lain waktu. (Pasal 7 *seafears Hours of Work and the Manning of Shils Convention*).

Rekomendasi ILO No. 187 tahun 1996 tentang Rekomendasi Upah Pelaut, Jam Kerja dan Pengawakan Kapal. *Seafarers Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation 187/1996*. Rekomendasi ini belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Awak kapal mendapatkan upah secara utuh dan jam kerja lembur dengan upah yang berbeda. Tujuan untuk penghitungan upah, jam kerja normal di laut tidak boleh melebihi 8 jam perhari. Tujuan penghitungan waktu lembur, jumlah jam-jam normal per minggu diliputi oleh upah atau gaji pokok wajib diuraikan dalam Undang-Undang atau Peraturan-Peraturan Nasional, jika tidak ditentukan oleh kesepakatan bersama, tetapi tidak boleh melebihi 48 jam per minggu. Angka-angka imbalan untuk waktu lembur tidak diperbolehkan dari seperempat kali gaji dasar atau upah perjam, wajib ditentukan oleh undang-undang atau peraturan-peraturan nasional atau oleh perjanjian-perjanjian kolektif (Pasal 3 *Seafarers Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation 187/1996*).

Menetapkan prosedur upah minimum bagi awak kapal harus diperhatikan standar-standar ketenagakerjaan internasional tentang penetapan upah minimum, dengan prinsip-prinsip sebagai berikut:

- a. tingkat upah minimum harus mempertimbangkan sifat pekerjaan maritime, tingkat pengawakan kapal, dan jam kerja normal awak kapal; dan
- b. tingkat upah minimum harus disesuaikan dan memperhitungkan perubahan biaya hidup dan kebutuhan awak kapal.

Otoritas pemerintah yang berwenang harus mengawasi upah awak

kapal dibayar tidak kurang dari perjanjian kerja laut. Dan otoritas pemerintah yang berwenang memastikan bahwa setiap awak kapal yang telah dibayar dengan upah yang lebih rendah dari upah minimum negara, awak kapal berhak mendapatkan haknya melalui peradilan yang murah dan cepat atau dengan prosedur yang lain.

(Pasal 8 *Seafarers Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation 187/1996*)

b) Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia

Waktu kerja dan waktu istirahat diatur lebih lanjut pada pasal 17 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Waktu kerja dan waktu istirahat masuk dalam dokumen perjanjian kerja laut antara pemberi kerja dengan awak kapal. Waktu kerja dan waktu istirahat merupakan hak dari awak kapal yang harus diatur agar pemberi kerja tidak membebani awak kapal. Waktu kerja diatur tidak melebihi dari 14 jam kerja dalam sehari dan 72 jam dalam seminggu atau 7 hari. Waktu istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam perhari dan 77 jam dalam seminggu atau 7 hari.

6. Jaminan Sosial

Jaminan sosial masuk kedalam bentuk perlindungan awak kapal selama bekerja di kapal asing, jaminan sosial menjamin sekuruh awak kapal agar dapat hidup dengan sejahtera. Kepesertaan program jaminan sosial ini merupakan syarat keberangkatan bagi awak kapal.

a) Berdasarkan Peraturan Internasional

Konvensi ILO No. 55 tahun 1936 tentang Konvensi Kewajiban Pemilik Kapal, Awak Kapal Sakit dan Terluka. *Shipowner' Liability Sick an Injured Convention No.55/1936*. Konvensi ini belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Pemilik kapal wajib bertanggung jawab kepada awak kapal yang mengalami: a. penyakit dan cedera saat bekerja diatas kapal; b. kematian akibat penyakit atau cedera. Pemilik kapal wajib membiayai perawatan para awak kapal yang mengalami sakit atau cedera sampai sembuh. Pemilik kapal akan berhenti tanggung jawab jika awak kapal yang sakit atau cedera tersebut mendaftarkan para awak kapal pada skema asuransi. (Pasal 2 dan Pasal 4 *Shipowner' Liability Sick an Injured Convention No.55/1936*)

Konvensi ini dan peraturan nasional ditafsirkan dan ditegakkan untuk menjamin perlakuan yang sama kepada awak kapal terlepas dari kebangsaan, domisili dan ras. (Pasal 11 *Shipowner' Liability Sick an Injured Convention No.55/1936*)

Membahas jaminan sosial yang terdiri dari: a. tanggungjawab pengusaha atas pengobatan dan perawatan bagi awak kapal dapat dibatasi tidak kurang dari 16 minggu. Jika pengusaha telah menerapkan skim kewajiban asuransi kesehatan, asuransi kecelakaan atau kompensasi bagi awak kapal karena kecelakaan, maka tanggungjawab pengusaha berhenti sejak saat dimana pelaut yang bersangkutan berhak mendapat benefit dibawah skim asuransi atau skim kecelakaan tersebut; hak atas gajinya dapat dibatasi tidak kurang dari 16 minggu (+4bulan); c. pengusaha berkewajiban membayar biaya pemulangan awak kapal yang sakit atau cidera; d. jika awak kapal meninggal, pengusaha wajib membayar biaya-biaya penguburannya atau oleh badan asuransi yang didaftarkan sesuai skim asuransi sosial atau kompensasi tenaga kerja. (Pasal 5-7 *Shipowner' Liability Sick an Injured Convention No.55/1936*)

Konvensi ILO No. 56 tahun 1936 tentang Konvensi Asuransi Penyakit saat berada di Laut. *Sickness Insurence Sea Convention No.56/1936*. Konvensi ini belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Setiap orang yang dipekerjakan sebagai nahkoda atau anggota awak kapal atau sedang dalam dinas diatas kapal apapun kecuali kapal perang yang terdaftar di wilayah di mana konvensi ini berlaku, harus diasuransikan di bawah skema asuransi penyakit. (Pasal 1 *Sickness Insurence Sea Convention No.56/1936*)

Jika awak kapal yang mengalami sakit atau cedera atau kecelakaan selama bekerja diatas kapal yang menyebabkan awak kapal meninggal, hal ini diatur oleh peraturan atau undang-undang negara anggota yang meratifikasi konvensi ini membiayai biaya pemakaman dan dibayarkan kepada anggota keluarga. (Pasal 6 *Sickness Insurance Sea Convention No.56/1936*)

Substansi dalam Konvensi ini mengatur kewajiban badan asuransi kesehatan nasional serta hak-hak dari Awak Kapal yang diasuransikan, apabila yang bersangkutan kecelakaan dan menimbulkan cedera, dengan berupa asuransi insurance benefit dan hak atas pengobatan dan perawatan dengan memberikan kompensasi bagi keluarga dari awak kapal yang meninggal. Dalam Konvensi ini ditegaskan bahwa ketentuan-ketentuan dalam skim asuransi nasional tidak akan mempengaruhi ketentuan-ketentuan, kebiasaan-kebiasaan atau perjanjian-perjanjian antara pengusaha dan awak kapal yang menjamin kondisi yang baik dari ketentuan dalam skim asuransi nasional.

Konvensi ILO No. 165 tahun 1987 tentang Konvensi Jaminan Sosial Pelaut. *Social Security Seafarers Convention No. 165/1987*. Konvensi ini berdasarkan ketentuan Konvensi ILO No. 102 tahun 1952 tentang Konvensi Jaminan Sosial (Standar Minimum). *Social Security (Minimum Standard) Convention No. 102/1952*. Konvensi ini belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Konvensi ini berlaku untuk semua awak kapal. Beberapa jenis dari Jaminan Sosial, yakni: a. perawatan medis; b. tunjangan sakit; c. tunjangan pengangguran; d. tunjangan hari tua; e. tunjangan kecelakaan kerja; f. tunjangan keluarga; g. tunjangan persalinan; dan h. tunjangan ahli waris. (Pasal 3 *Social Security Seafarers Convention No. 165/1987*).

Menurut Konvensi ILO No. 102 tahun 1952 tentang Konvensi Jaminan Sosial (Standar Minimum). *Social Security (Minimum Standard) Convention No. 102/1952*. Perlindungan jaminan sosial untuk Pekerja, terdiri dari: a. golongan pekerja yang ditentukan, jumlahnya tidak kurang dari 50 persen, seluruh pekerja termasuk istri dan anak-anaknya; atau b. kelas-kelas tertentu dari penduduk yang mapan secara ekonomi, yang jumlahnya tidak kurang dari 20 persen dari seluruh penduduk termasuk istri dan anak-anaknya; atau c. golongan pendudukan yang ditentukan, jumlahnya tidak kurang dari 50 persen dari semua penduduk; atau d. golomgam-golongan pekerja yang ditentukan jumlahnya tidak kurang dari 50 persen (Pasal 9 *Social Security (Minimum Standard) Convention No. 102/1952*).

b) Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia.

Peraturan perundang-undangan Nasional, jaminan sosial awak kapal ini terdapat di Pasal 19 ayat 2 huruf m Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pasal 15 huruf g Peraturan Menteri Perhubungan No PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, jaminan sosial merupakan perlindungan terhadap awak kapal jika terjadi penyakit, mengalami cedera, dan kematian. Lebih lanjut jaminan sosial awak kapal diatur di Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dan terbatas dalam beberapa pasal saja, yaitu Pasal 416a s/d 416g, Pasal 452g dan Pasal 440. Khusus mengenai kecelakaan awak kapal diatur di dalam peraturan kecelakaan Awak Kapal 1940 (*Schepelingen on Genrallen Regeling*) atau SCHOR 1940. Substansi Pasal 416 dan 416a s/416g: Pengusaha wajib menyediakan pengobatan dan perawatan atas tanggungannya yaitu awak kapal jika awak kapal sakit pada masa kerjanya dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- 1) Jika perawatan dilakukan di atas kapal, maka awak kapal yang bersangkutan tetap mendapat gaji sepenuhnya (tidak termasuk lembur dan tunjangan lainnya).
- 2) Jika perawatan harus dilakukan di darat, maka awak kapal yang bersangkutan berhak mendapatkan perawatan sampai sembuh, tidak boleh melebihi dari 52 minggu (12 bulan).

- 3) Pasal 452g; Pengusaha wajib memberikan ganti rugi jika kapal mengalami kecelakaan. Selama awak kapal tidak bekerja akibat kapal kecelakaan, maka pengusaha wajib memberikan gajinya paling lama 2 bulan gaji (tidak termasuk lembur dan tunjangan lainnya).
- 4) Pasal 440 mengatur mengenai awak kapal yang meninggal dalam masa kerjanya diatas kapal. Biaya pemulangan jenazah dan penguburan menjadi beban pengusaha.
- 5) Peraturan Kecelakaan Awak Kapal 1940 mengatur mengenai kompensasi atau santunan atas cacat anggota badan awak kapal yang diderita akibat terjadinya kecelakaan kerjs yang selama bekerja di atas kapal.

7. Pemulangan Awak Kapal

a) Berdasarkan Peraturan Internasional.

Konvensi ILO No. 166 tahun 1987 tentang Konvensi Repatriasi Pelaut. *Repatriation of Seafarer Convention No. 166/1987*.
Konvensi ini belum di-Ratifikasi oleh Pemerintah Indonesia.

Repatriasi adalah pemulangan awak kapal yang bekerja diatas kapal menuju tanah asal kewarganegaraannya dengan berdasarkan undang-undang dan peraturan atau kesepakatan bersama antara pemberi kerja dengan awak kapal.

Awak kapal berhak atas repatriasi dengan dalam keadaan sebagai berikut: a. jika perikatan perjanjian kerja laut berakhir saat bekerja diatas kapal dan kapal sedang berada diatas laut atau di luar negeri;

b. pada saat sakit atau cedera atau kondisi medis lain yang memerlukan pemulangannya; c. pada saat terjadi kecelakaan kapal; d. pada saat pemberi kerja atau pemilik kapal tidak dapat memenuhi kewajiban hukum dengan awak kapal atau pada saat pemilik kapal atau pemberi kerja mengalami kebangkrutan tau perubahan pendaftaran kapal atau alasan serupa lainnya; e. pada saat kapal sedang berada di wilayah perang, maka awak kapal berhak untuk dipulangkan agar tidak terjadi suatu permasalahan pada awak kapal; dan f. pada saat terjadinya pemutusan hubungan kerja sesuai dengan kesepakatan bersama antara pemberi kerja atau pemilik kapal dengan awak kapal atau pemutusan hubungan kerja karena alasan serupa lainnya (Pasal 1 *Repatriation of Seafarer Convention No. 166/1987*). Pada saat melakukan perjanjian kerja laut, awak kapal bersama pemberi kerja bersepakat untuk menentukan dimana awak kapal akan dipulangkan (Pasal 3 *Repatriation of Seafarer Convention No. 166/1987*). Konvensi ini menegaskan bahwa pemilik kapal mengatur pemulangan dengan cara yang tepat dan cepat, melakukan pemulangan dengan moda transportasi udara yaitu pesawat. Dan biaya pemulangan ditanggung oleh pemilik kapal. Biaya yang harus ditanggung oleh pemilik kapal meliputi: a. akomodasi dan makanan saat awak kapal meninggalkan kapal sampai mencapai tujuan repatriasi/pemulangan; b. pembayaran dan tunjangan sejak awak kapal meninggalkan kapal sampai mencapai tujuan repatriasi dengan berdasarkan undang-undang atau peraturan

nasional atau kesepakatan bersama; dan c. perawatan medis bila diperlukan sampai awak kapal sehat untuk melakukan perjalanan ke tujuan repatriasi. Pemilik kapal tidak akan meminta awak kapal untuk membayar uang muka untuk biaya pemulangan pada awal masa kerjanya. (Pasal 4 *Repatriation of Seafarer Convention No. 166/1987*)

Substansi dari Konvensi ILO ini, awak kapal berhak untuk dipulangkan dalam keadaan berikut:

- 1) Jika masa pengerjaannya selesai sesuai Perjanjian Kerja Laut.
- 2) Apabila Awak Kapal dalam keadaan sakit atau cedera atau kondisi medis lainnya, yang mengharuskan ia dipulangkan, jika secara medis sehat untuk melakukan perjalanan.
- 3) Jika kapal tenggelam atau dijual dan Perjanjian Kerja Laut terpaksa diputuskan.
- 4) Jika kapal ditahan oleh yang berwenang atau dilabuhkan untuk waktu lebih dari 30 hari dan Perjanjian Kerja Laut terpaksa untuk diskhiri/diputuskan.
- 5) Apabila Perusahaan tidak mematuhi ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Kerja Laut.

Pemulangan Awak Kapal harus sampai ketempat tujuannya, yaitu tempat dimana awak kapal menandatangani Perjanjian Kerja Laut atau Negara tempat tinggal awak kapal atau tempat-tempat lain yang disepakati kedua belah pihak antara pemilik kapal atau majikan

dengan awak kapal. Biaya pemulangan yang harus ditanggung oleh pengusaha adalah; a. biaya transportasi sampai ke tempat tujuan pemulangan; b. penginapan.

b) Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia.

Pemulangan awak kapal yang bekerja diatas kapal menuju asal kewarganegaraannya dengan berdasarkan undang-undang dan peraturan atau kesepakatan bersama antara pemberi kerja dengan awak kapal. Pemulangan awak kapal dikarenakan Perjajian Kerja Laut awak kapal berakhir, atas kesepakatan bersama antara pemberi kerja atau prinsipal dengan awak kapal. Pemulangan awak tanpa dipungut biaya oleh awak kapal. Hal ini berdasarkan Pasal 20 dan 36 Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pasal 7 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal.

Konvensi yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* atau Organisasi Maritim Internasional yang sangat terkait dengan kepelautan.

1. Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006. *Maritime Labour Convention, 2006*. Konvensi ini telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dan pelaksanaannya dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Organization 2006* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006).

Konvensi ini memastikan bahwa setiap negara anggota menghormati hak-hak dasar terhadap: a. kebebasan berserikat dan pengakuan hak; b. penghapusan kerja paksa; c. penghapusan pekerja anak' dan d. penghapusan diskriminasi yang berkaitan dengan pekerjaan dan jabatan. (Pasal 3)

Awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi. Awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal dan awak kapal mempunyai hak perlindungan kesehatan, perawatan medis. (Pasal 4)

Setiap negara anggota harus melaksanakan hukum secara efektif dan mengawasi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya melalui pembentukan sebuah system untuk kepatuhan terhadap pemeriksaan awak kapal secara rutin, pelaporan dan pemantauan awak kapal. Setiap anggota negara dalam wilayahnya wajib melaksanakan kewenangan hukum secara efektif dan mengawasi jasa

perekrutan dan penempatan awak kapal. Dan setiap anggota negara wajib mencegah pelanggaran atas persyaratan dalam Konvensi ini, menetapkan sanksi atau mengambil tindakan berdasarkan hukum untuk mencegah terjadinya pelanggaran. (Pasal 5)

2. Konvensi Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Pengawasan Kapal Penangkap Ikan, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1995*. Konvensi ini telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dan pelaksanaannya dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 18 tahun 2019 tentang *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1995* (Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Dinas jaga bagi Awak Kapal Penangkap Ikan, 1995)

Konvensi ini berlaku bagi Kapal penangkap ikan yang berlayar di wilayah suatu negara dengan mengibarkan bendera negara tersebut.

(Pasal 3)

Konvensi ini mewajibkan bagi para Awak Kapal penangkap ikan disertifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi. (Pasal 6)

Konvensi ini mewajibkan bagi para anggota negara untuk menetapkan proses dan prosedur untuk penyelidikan terkait dengan tindakan atau kelalaian yang dapat menimbulkan ancaman langsung

terhadap keselamatan awak kapal saat bekerja di atas kapal. (Pasal 7 ayat 1)

Konvensi mewajibkan para negara anggota untuk memfasilitasi tindakan dan pengaturan lainnya untuk meningkatkan kualitas dari awak kapal penangkap ikan. (Pasal 9)

Konvensi ini mewajibkan setiap awak kapal mempunyai sertifikat kemampuan dengan persyaratan usia, kesehatan, pelatihan, kualifikasi. (Peraturan 3 BAB I)

Konvensi ini menverifikasi bahwa semua awak kapal penangkap ikan yang bertugas di kapal yang diwajibkan untuk disertifikasi untuk memiliki sertifikat yang dipersyaratkan. Sertifikat-sertifikat tersebut harus diterima kecuali ada alasan yang jelas untuk meyakini bahwa sertifikat tersebut diperoleh secara curang. Penilaian kemampuan awak kapal penangkap ikan untuk memelihara standar kompetensi. (Peraturan 4 BAB I)

Konvensi ini memastikan pelatihan keselamatan dasar untuk semua awak kapal penangkap ikan, 1. Mengenakan jaket pelampung jika sesuai memakai pakaian selam. 2. Pencegahan kebakaran dan pemadaman kebakaran. 3. Pencegahan kecelakaan kapal. (Peraturan 1 BAB III)

Peraturan perundang-undangan di Indonesia tentang Perlindungan dan Penempatan untuk awak kapal dan calon awak kapal, sudah sesuai dengan Peraturan Internasional; Perjanjian Internasional; dan Konvensi Internasional. Mulai dari sebelum bekerja terdiri dari; Usia Minimum untuk bekerja di atas kapal, hal ini untuk menghindari pekerja anak-anak. Usia minimum bekerja diatas kapal menurut Konvensi Internasional adalah 16 tahun dan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia mengatur batas umur yang diperbolehkan untuk bekerja diatas kapal yakni 18 tahun. Lalu Pemeriksaan Kesehatan sebelum diberangkatkan, menurut Konvensi Internasional, pemeriksaan kesehatan dimaksudkan untuk membuktikan bahwa calon awak kapal atau awak kapal secara pendegaran dan pengelihatian warna dan sebagainya dengan normal, calon awak kapal atau awak kapal dipastikan tidak menderita penyakit apapun yang membuat calon awak kapal atau awak kapal tidak layak untuk bekerja diatas kapal dikarenakan calon awak kapal atau awak kapal menderita penyakit menular yang akan membahayakan calon awak kapal atau awak kapal lainnya, pemeriksaan kesehatan dibuktikan dengan sertifikat kesehatan yang dikeluarkan oleh Dokter yang menangani dan menurut Peraturan Perundang-undangan di Indonesia mengatur bahwa kapal sebelum diberangkat, awak kapal dan calon awak kapal akan diperiksa kesehatannya, agar tidak menularkan penyakit kepada awak kapal dan calon awak kapal saat bekerja diatas kapal. Awak kapal bekerja sesuai dengan kompetensinya, dengan mempunyai sertifikat keahlian, sertifikat koki; dan sertifikat nahkoda dan perwira. Awak kapal lain nya tidak perlu sertifikasi.

Selama bekerja awak kapal dilindungi sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut, yang memuat hak dan kewajiban para pihak antara awak kapal dengan pemberi kerja atau prinsipal. Awak kapal bekerja diatur antara jam kerja dan jam istirahat, menurut Konvensi Internasional awak kapal bekerja maksimum tidak boleh melebihi: 14 jam dalam periode 24 jam dan 72 jam dalam periode 7 (tujuh) hari. dan Jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari 14 jam dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode 7 hari. Peraturan Perundang-undangan di Indonesia mengatur hal yang sama yakni Waktu kerja diatur tidak melebihi dari 14 jam kerja dalam sehari dan 72 jam dalam seminggu atau 7 hari. Waktu istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam perhari dan 77 jam dalam seminggu atau 7 hari. Awak kapal mengalami penyakit dan cedera saat bekerja diatas kapal; dan kematian akibat penyakit atau cedera wajib di daftarkan skim asuransi Jaminan Sosial. Jaminan sosial menjamin seluruh awak kapal agar mendapatkan perawatan yang memadai jika mengalami cedera dan penyakit.

Setelah bekerja awak kapal berhak untuk di pulangkan menuju tanah asal kewarganegaraannya dengan berdasarkan undang-undang dan peraturan atau kesepakatan bersama antara pemberi kerja dengan awak kapal. Biaya pemulangan yang harus ditanggung oleh pengusaha adalah; a. biaya transportasi sampai ke tempat tujuan pemulangan; b. penginapan.

BAB IV

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah penulis uraikan diatas dapat ditarik kesimpulan agar dapat menjawab pertanyaan permasalahan hukum dalam penulisan tesis ini, yaitu sebagai berikut:

1. Perlindungan awak kapal selama bekerja di kapal asing yaitu: pemantauan dan evaluasi terhadap kondisi pekerja awak kapal; pemenuhan hak awak kapal; mendapatkan pelayanan kesehatan yang memadai diatas kapal atau di darat saat kapal bersandar; menjamin keselamatan dan kesehatan saat bekerja; pencegahan kecelakaan kerja; akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan; dan jaminan sosial dan asuransi; penyelesaian permasalahan awak kapal berupa pendampingan, mediasi, advokasi, dan pemberian bantuan hukum berupa fasilitasi jasa pengacara oleh perwakilan Indonesia di dekat kapal bersandar; upah; waktu kerja dan waktu istirahat; hak cuti yang diperoleh secara langsung tanpa syarat maupun tanpa menahan hak atas upah; dan fasilitasi kepulangan.
2. Perlindungan awak kapal berdasarkan Peraturan perundang-undangan di Indonesia melalui Undang-Undang No. 18 tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, mulai dari: usia minimum; sertifikat kesehatan'pemeriksaan kesehatan; sertifikat awak kapal sesuai dengan

kompetensinya; perjanjian kerja laut; jam kerja dan upah awak kapal; jaminan sosial; dan pemulangan awak kapal. Perlindungan awak kapal sesuai dengan Konvensi dan Rekomendasi *International Labour Organization* dan Konvensi *International Maritime Organization*

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang sudah dipaparkan diatas, maka peneliti memberikan beberapa saran dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Perlindungan dan Penempatan awak kapal wajib dimaksimalkan oleh Pemerintah Indonesia dengan melalui satu pintu untuk perekrutan, yakni dari Menteri ketenagakerjaan; Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI); Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI); dan Lembaga Terpadu Satu Atap (LTSA). Dan Perlindungan awak kapal melalui Menteri Ketenagakerjaan dan Menteri Luar Negeri.
2. Perlindungan Awak Kapal selama Bekerja di Kapal asing sudah sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia. Hal ini perlu ditingkatkan lagi melalui monitoring setiap kapal yang ada awak kapal Indonesia bekerja diatas kapal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Edi, S. Hardum, 2016, *Perdagangan Manusia Berkedok Pengiriman TKI*, Jogjakarta, Ar-Ruzz Media.
- Haris, Abdul Dan Nyoman Adika, 2002, *Gelombang Migrasidan Konflik Kepentingan regional : dari Perbudakan ke Perdagangan Manusia*, Yogyakarta, LESFI.
- Hs, Salim, 2013, Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum*, Jakarta: Rajawali Press.
- Husni, Lalu, 2000, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- Iqbal, Muhammad, 2014, *Perlindungan Hukum Terhadap Pekerja Migran Indonesia yang Berkonflik dengan Hukum (Studi Kasus di 5 Negara:Arab Saudi, Malaysia, Singapura, Hongkong dan Taiwan)* . Banten, Union Migrant (UNIMIG) Indonesia.
- M.Hadjon, Philipus, 1987, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*, Surabaya: PT.Bina Ilmu.
- Mahfud MD, Moh., 2007, *Perdebatan Hukum Tata Negara Pasca Amandemen Konstitusi*, Jakarta: LP3ES.
- Marbun, SF., 2001, *Eksistensi Asas-Asas Umum Penyelenggaraan Pemerintahan yang Layak dalam Menjelmakan Pemerintahan yang Baik dan Bersih di Indonesia*, Bandung: Disertasi Universitas Padjajaran.
- _____, 2010, *Peradilan Administrasi dan Upaya Administratif di Indonesia*, Yogyakarta: Fakultas Hukum UII.
- _____, 2012, *Hukum Administrasi Negara I*, Yogyakarta: FH UII Press.
- Mertokusumo, Sudikno, 1999, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty.

Rahardjo, Satjipto, 2009, *Penegakan hukum: suatu tinjauan sosiologis*. Jakarta, Sinar Baru.

Rahman Fathor, 2011, *Menghakimi TKI: Mengurai Benang Kusut Perlindungan TKI*, Jakarta, Pensil-324.

Sefriani, 2016, *Hukum Internasional Suatu Pengantar: Edisi Kedua*. Jakarta: Rajawali Pers.

Sodik, Dikdik M., 2011, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung: PT. Refika Aditama.

Soepomo, Imam, 1992, *Pengantar Hukum Perburuhan*, Jakarta, Djambatan.

Soekanto, Soerjono, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.

Sutedi, Adrian, 2011, *Hukum Perburuhan*, Jakarta, Sinar Grafika.

Wijayanti, Asri, 2003, *Perlindungan Hukum Bagi Buruh Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara.

Jurnal:

Arpangi, “Pelindungan Hukum Terhadap Tenaga Kerja Indonesia Di Luar Negeri”, *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Vol. 3, No. 1, Januari-April 2016.

Baharudin, Erwan, “Perlindungan Hukum Terhadap TKI Di Luar Negeri Pra Pemberangkatan, Penempatan, dan Purna Penempatan”, *Lex Jurnalica*, Vol. 4, No. 3, Agustus 2017.

Bareta, Rizky Dian, “Politik Hukum Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Fase Purna Bekerja”, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 20, No. 1, April 2018.

Boeng, Wahyu, Arman Anwar dan Richard Marsillo Waas, 2021, Perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di Kapal Asing berdasarkan UNCLOS 1982, TATOHI Jurnal Ilmu Hukum Vol 1, No.8.

<https://fhukum.unpatti.ac.id/jurnal/tatohi/article/view/798/458>

Febriyanto, T. & Rohman, A.T. (2018). “Perlindungan Hak-Hak Tenaga Kerja Indonesia (TKI) Yang Bekerja di Luar Negeri”, *Lex Scientia Law Review*. Volume 2 No. 2, November.

- Handayani, Pristika, “Perjanjian Bilateral Indonesia dengan Malaysia Terhadap Tenaga Kerja Indonesia”, *Lex Jurnalica (Journal of Law)*, Vol. 11, No.1, 2014.
- Hermansyah, “Efektivitas Komunikasi Penyuluhan BP3TKI Medan Dalam Program Sosialisasi Penempatan Tenaga Kerja Luar Negeri Terhadap Sikap Calon TKI”, *Jurnal Ilmu Komunikasi dan Kajian Islam*, Vol. 3, No. 3, 2016.
- Hidayat, “Perlindungan Hak Tenaga Kerja Indonesia di Taiwan dan Malaysia Dalam Perspektif Hak Asasi Manusia”, *Jurnal HAM*, Vol 8, No. 2, Desember 2017.
- Hikmahanto Juwana, “Kewajiban Negara dalam Proses Ratifikasi Perjanjian Internasional: Memastikan Keselarasan dengan Konstitusi dan Mentransformasikan ke Hukum Nasional”, *Undang: Jurnal Hukum Vol.2 No.1* (2019).
- Khairunissa, Shafia, Agus Pramono, Sonhaji, 2016, *Analisis Hukum Ratifikasi dan Implementasi Konvensi-Konvensi International Labour Organization (ILO) di Indonesia*, *Diponegoro Law Review*, Volume 5, Nomor 2.
- Maksum, Ali, “Tenaga Kerja Indonesia (TKI) Dan Hubungan Indonesia-Malaysia Era Jokowi”, *Jurnal PIR*, Vol. 2, No. 1, Agustus 2017.
- Tama, Yota Aprionita, 2016, *Peranan Perwakilan Diplomatik dan Konsuler Republik Indonesia dalam memberikan Perlindungan Hukum terhadap TKI yang bekerja sebagai ABK di Kapal Berbendera Asing*, Skripsi Hukum Internasional, Universitas Gadjah Mada,
<http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/99569>
- Safitri, Gusrika, *Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal Indonesia pada Kapal Perikanan Taiwan*, *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Riau*, Volume VI edisi 1, 2019
<https://jnse.ejournal.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/view/2335>

Susilo, Agus Budi, Reformulasi Perbuatan Melanggar Hukum oleh Badan atau Pejabat Pemerintahan dalam konteks Kompetensi Absolut Peradilan Tata Usaha Negara, *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 2 No. 2 (2013).

Internet:

<https://www.bp2mi.go.id/statistik-penempatan> diakses pada tanggal 20 Juni 2022

Pukul 20.00

<https://kkp.go.id/an-component/media/upload-gambarpendukung/Dit>

[Jaskel/publikasi-materi-2/pekerja-migran](https://kaskel.go.id/publikasi-materi-2/pekerja-migran). Diakses pada tanggal 22 November 2022

Kementrian Luar Negeri (Kemenlu). www.kemenlu.go.id/IMO. Diakses pada tanggal 23 Desember 2022