

MANAJEMEN PENGAWAKAN PELAUT KAPAL NIAGA DAN TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN KEAGENAN AWAK KAPAL

Ade Chandra Kusuma^{1*}

¹Akademi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

* Corresponding Author. E-mail: adepng11@gmail.com. Telp :+6289666170464

Abstrak

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut diperlukan adanya awak kapal yang memiliki keahlian, kemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugasnya diatas kapal sesuai dengan jabatan dengan mempertimbangkan tonase kapal, tata susunan permesinan kapal dan daerah pelayaran.

Untuk menjadi seorang awak kapal maka diperlukan syarat dan perlu mengetahui apa saja yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja dikapal niaga.

Kata Kunci : teknologi, ketrampilan pelaut

Abstract

In order to ensure the safety of the vessel to support the smoothness of sea vessel traffic it is necessary to have a crew of skill, skill and skill, therefore every ship that will sail shall be manned with adequate and capable crew to perform its duties on board according to the position of consideration ship tonnage, ship's machinery arrangement and shipping area.

To become a crew member, it is necessary to have a requirement and to know what to fulfill in order to work on the vessel.

Keywords: Technology, competence of seafarers

PENDAHULUAN

Manajemen dalam kesatuan sistem transportasi merupakan suatu bentuk tindakan oleh pengambil tindakan yang membuat komponen sarana dapat bergerak dan komponen prasarana dapat bermanfaat dan berfungsi sebagaimana mestinya. Dengan kata lain, disini manajemen terkait dengan siapa yang mengambil keputusan. Tinggi rendahnya demand akan jasa-jasa angkutan tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa.

Tugas para manajer tidak dapat terlepas dari kerjasama dengan dan melalui orang lain atasan, rekan setingkat, dan bawahan maka memiliki sumber daya

manusia yang andal dan merupakan hal yang sangat berharga, bahkan merupakan asset yang sangat penting.

Cara Pembagian kerja dapat diilustrasikan dengan mempertimbangkan segitiga kecil yang mewakili pekerjaan yang harus dilakukan suatu departemen. Pembagian kedalam beberapa tingkat dan fungsi, dan terdapatnya penggolongan, tugas menurut tingkat wewenang dan tanggung jawab.

Ketika Suatu keahlian manusia dipandang sebagai sebuah *cost* oleh para raksasa industri teknologi, maka yang akan terjadi adalah sebuah perubahan peradaban dan aturan secara global. Jika dahulu keahlian manusia dalam beberapa hal seperti membuat rokok, merakit mobil, menjadi kasir dan sekretaris mulai tergantikan oleh teknologi sebagian orang mengira *that's it*, dan tidak mungkin bisa lebih jauh lagi robot menggantikan peran manusia.

Dimana sekelas Roll's Royce, Kongsberg dan para kompetitor mereka dibidang tersebut sibuk merancang Autonomous *Ship*.

Sebuah kapal tanpa awak sedang dipersiapkan di Yara Birkeland, dan direncanakan mulai berlayar pada tahun 2018, sementara khusus melayani muatan fertilizer di selatan Norwegia. Walaupun secara harga kapal tersebut 3 kali lebih mahal dari kapal konvensional, tetapi biaya operasionalnya bisa 90% lebih murah karena dipersiapkan untuk berlayar tanpa crew dan menggunakan listrik.

Beberapa perusahaan Jepang dan Inggris diketahui berinvestasi ratusan juta dollar didalam teknologi ini. Tetapi menghilangkan awak kapal yang berpengalaman akan beresiko kepada ketidak mampuan kapal dalam menanggulangi kecelakaan yang memiliki berbagai macam kemungkinan, merubah aturan yang sudah ada juga bukan perkara mudah. Tetapi jika kita menengok kebelakang, hal hal yang dahulu dianggap mustahil, sekarang adalah kenyataan. Kemajuan teknologi sudah banyak memberikan dampak positif buat manusia, tetapi berdampak negatif buat yang tergantikan.

Zero Accident bukan Hal Mustahil. Mengutip pendapat seorang pejabat Kementerian Perhubungan (Kemenhub), tingkat keselamatan keamanan transportasi laut masih relatif rendah dan belum memperlihatkan perbaikan dan

belum menunjukkan pengurangan. Namun, keselamatan transportasi merupakan isu yang kompleks.

PEMBAHASAN

1. Perlindungan tenaga kerja

Sesungguhnya Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Tenaga Kerja dan Kementerian Perhubungan Laut telah mengatur perlindungan tenaga kerja formal yang bekerja di sektor kelautan sesuai keahlian atau ketrampilannya. Beberapa tahun belakangan sering muncul kasus penelantaran awak kapal asal Indonesia oleh kapal berbendera asing di luar negeri seperti kasus di Afrika, Eropa dan negara Asia lainnya.

Kasus itu antara lain ada perselisihan antara awak kapal dengan pimpinan kapal (nahkoda) atau dengan operator. Misalnya, upah dan jaminan yang dibuat dalam perjanjian kerja pelaut (PKP) tidak sesuai dengan kenyataan. Atau pekerjaan di atas kapal tidak sesuai dengan apa yang tertulis di dalam PKP itu sendiri karena tidak pas dengan ketrampilannya. Bahkan tidak jarang terdengar keluhan awak kapal asal Indonesia ‘diperbudak’ oleh perusahaan kapal berbendera asing yang mempekerjakan mereka.

Oleh karena itu awak kapal atau pelaut Indonesia yang masuk sebagai tenaga kerja, di mana hak-hak, jaminan kesehatan, asuransi serta kewajiban-kewajiban dua pihak pekerja dan yang mempekerjakan diatur dan dilindungi sebagaimana diamanatkan dalam *UU No 13/2003 tentang Ketenagakerjaan*. Begitu juga undang-undang yang baru disahkan, yakni *UU No 15/ 2016 tentang Pengesahan Maritim Labour* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim).

2. Dukungan INSA

Dalam Beritatrans.com dimana Wakil Ketua Umum DPP INSA Witono Suprpto pada saat acara Focus Group Discussion (FGD) Badan Litbang Perhubungan di Jakarta, Rabu, 22/11/2017 mengeluhkan lambannya revisi KM No.70/1998 tentang Pengawasan Kapal Niaga. prosesnya sudah lama, tapi sampai sekarang belum selesai.

“Akibat lambannya dan belum selesainya revisi KP Menhub No.70/1998, kita kesulitan mendapatkan nakhoda untuk kapal-kapal niaga, termasuk mereka yang akan mengoperasikan kapal tol laut.

Dinamika di lapangan dan tuntutan dunia usaha sudah berkembang pesat baik bisnis jasa pelayaran di dalam atau luar negeri. Apalagi, pascekeluarnya aturan baru dari IMO, yaitu STCW-2010 Amandemen Manila. “Sesuai STCW-2010, aturan pengawakan kapal niaga jauh lebih berat syarat dan ketentuannya. Apalagi jika mereka akan berlayar di kapal-kapal niaga asing, mutlak harus comply STCW-2010 Amandemen Manila.

Sementara, di Indonesia revisi KM Menhub No.70/1998 tentang Pengawakan kapal Niaga sampai sekarang belum selesai. Akibatnya, pengusaha kapal di dalam negeri anggota INSA makin sulit mencari awak kapal niaga terutama nakhoda.

“Jika mau membangun tol laut yang baik dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, masalah pengawakan kapal niaga ini harus segera diselesaikan. Jangan korbankan para pelaut sementara, mereka sangat dibutuhkan untuk mendukung keberhasilan program tol laut tersebut.

INSA Dukung Tol Laut yang mana pengusaha pelayaran nasional anggota INSA mendukung program tol laut Presiden Jokowi. Pengusaha INSA siap mendukung dan ambil bagian dalam realisasi program tol laut ini.

3. Persyaratan kerja dikapal:

Adapun persyaratan kerja di kapal adalah sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat pelaut (COC dan COP)
- b. Pengukuhan endorsement bagi yang akan memegang jabatan minimal sebagai Officer on Watch (OOW)
- c. Memiliki dokumen identitas pelaut (buku pelaut dan kartu identitas pelaut jika diharuskan)
- d. Memiliki badan yang sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan dan rumah sakit yang ditunjuk
- e. Memiliki perjanjian kerja laut
- f. Di sijil

- g. Memiliki passport (bagi yang berlayar keluar negeri yang diterbitkan oleh imigrasi)

Sertifikat Pengawakan (*Safe Manning Certificate*) adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

Persyaratan :

- a. Surat permohonan dari perusahaan
- b. Sertifikat keselamatan
- c. Surat ukur
- d. Surat laut
- e. Crew list
- f. Foto copy Sertifikat COC & COE

Tingkat tanggung jawab di atas kapal:

- a. Manajemen Level (Master, Chief Mate, Chief Engineer dan Second Engineer
- b. Operating Level
- c. Suporting Level

Adapun tahap-tahapnya sebagai berikut:

1) Lolos Rekrutmen

Calon ABK harus memenuhi syarat-syarat awal seperti kesehatan fisik, pengetahuan umum, dan hal lain yang ditetapkan lembaga pengguna. Setelah lolos proses rekrutmen, calon ABK akan mengikuti pelatihan. Para calon ABK akan menjalani *assessment* atau persiapan sebelum menjalani ujian. "Tapi, untuk mendapatkan sertifikasi, lembaga yang melakukan pengujian juga harus mendapatkan persetujuan dulu dari kami," kata Indra di Jakarta, belum lama ini.

2) Sertifikasi

Kementerian Perhubungan tidak menerbitkan sertifikat untuk ABK kapal ikan, melainkan untuk kapal niaga. Sertifikat untuk ABK kapal niaga dibagi menjadi dua, yaitu keahlian dan keterampilan. Sertifikat keahlian nantinya akan

mempengaruhi jabatan ABK di sebuah kapal dan dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Adapun sertifikat keterampilan merupakan syarat dasar dan dikeluarkan oleh lembaga atau sekolah tinggi yang mendapat otorisasi dari pemerintah.

Beberapa jenis sertifikat yang diberikan misalnya Ahli Nautika Tingkat I-V dan Ahli Teknik Tingkat I-V untuk ABK kapal niaga internasional serta sertifikat khusus seperti *general radio operator, tanker safety, medical certificate*, dan buku pelaut. Tidak ada perbedaan dalam proses sertifikasi antara ABK kapal niaga asing dan lokal. Sebabnya, Indonesia sudah meratifikasi standar internasional. Sebaliknya, bagi kapal ikan, Indonesia belum meratifikasi standar internasional. Indonesia hanya mengadopsi standarnya dan diterbitkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan.

3) Masuk Organisasi Profesi

Setelah mendapatkan sertifikat, para pelaut biasanya bergabung dengan organisasi tertentu seperti Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) untuk mendapatkan peluang kerja. Sebab, KPI akan melakukan perjanjian dengan perusahaan yang menampung ABK, terutama di kapal-kapal asing, "Yang mengesahkan perjanjian Kementerian Perhubungan. Namun para ABK juga bisa memilih, apakah bergabung dengan KPI atau menjadi ABK individu.

Perjanjian kerja yang dibuat secara tertulis sekurang-kurangnya memuat :

- a) Nama, alamat perusahaan, dan jenis usaha
- b) Nama, jenis kelamin, umur, dan alamat pekerja/buruh
- c) Jabatan atau jenis pekerjaan
- d) Tempat pekerjaan
- e) Besarnya upah dan cara pembayarannya
- f) Syarat-syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja/buruh
- g) Mulai dan jangka waktu berlakunya perjanjian kerja
- h) Tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat
- i) Tanda tangan para pihak dari perjanjian kerja

Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Perekrutan dan penempatan awak kapal PM 18 tahun 2013 pada pasal 1320 KUHPerduta menentukan adanya 4 (empat) syarat sahnya suatu perjanjian, yakni:

- a) Adanya kata sepakat bagi mereka yang mengikatkan dirinya;
- b) Kecakapan para pihak untuk membuat suatu perikatan;
- c) Harus ada suatu hal tertentu; dan
- d) Harus ada suatu sebab (causa) yang halal.

Apabila seorang anak kapal harus dimasukkan dalam daftar anak kapal, maka oleh satu atas nama Nahkoda harus diserahkan sepucuk salinan dari surat perjanjian yang telah dibuat dengan anak kapal tersebut, yang sebelum itu harus dibubuhi tanda oleh pegawai pendaftaran anak kapal. Salinan dari surat perjanjian kerja dari segenap mereka yang dikawal bekerja sebagai anak kapal, harus senantiasa ada di kapal ditentukan dalam Bagian Ketiga 378 KUHD buku ke dua tentang hak dan kewajiban yang tertib dari pelayaran

Pasal 54 bab IX tentang hubungan kerja UURI no 13 tahun 2013 Ketenagakerjaan dimana perjanjian kerja laut diperjanjikan sesuai dengan asas dan syarat keabsahan suatu persetujuan. Hal hal yang diatur dalam perjanjian kerja laut antara lain Perjanjian kerja laut diaktekan dihadapan pejabat yang ditunjuk pemerintah dengan biaya dipikul majikan, kewajiban majikan membayar semua bentuk upah sebagai imbalan jasa, kewajiban buruh untuk menjalankan pekerjaan sesuai dengan kemampuannya.

Syarat untuk dapat bekerja di kapal adalah harus menandatangani :

- a) Perjanjian Kerja Laut antara pengusaha dan Nahkoda dan ABK
- b) Sijil Awak Kapal antara Nahkoda/wakil dengan syahbandar/wakil
- c) Dan lain-lain sesuai dengan hukum perkapalan

ABK yang siap bekerja di kapal harus memiliki beberapa persyaratan berikut:

- a) Sertifikat Pre Sailing Health Certificate
- b) Buku Pelaut
- c) Ijazah bagi perwira
- d) Sertifikat ketrampilan Pelaut
- e) Surat Kontrak

Kemudian setelah mendapat mutasi naik kapal, bagian pengawakan (Dit. Armada) akan mengurus:

- a) Pasport Pelaut
- b) International Certificate of health
- c) Pas kapal

Mutasi naik kapal dibuat oleh divisi nautik dan ditandatangani oleh pihak-pihak berikut (tiap perusahaan beda):

- a) Direktur Armada, untuk mutasi nahkoda dan ABK
- b) Ka. Div Nautika untuk mutasi para perwira
- c) Kabag Pengawakan untuk mutasi bintara dan tamtama

Dipekerjakan melalui agen pengawakan. Konvensi ketenagakerjaan maritime (MLC) mengatakan bahwa badan badan pengawakan swasta harus diatur. Melarang pengenaan biaya bagi pelaut untuk mendapatkan jabatan di kapal; pengenaan pemotongan illegal dari gaji; dan praktek menerapkan daftar hitam bagi individu. Pemilik kapal harus memastikan agen pengawakan yang mereka mereka gunakan memenuhi standar tersebut.

4) Dasar perjanjian kerja

Pelaut atau awak kapal ada yang sudah mendapat pendidikan dan latihan dari sekolah formal dan mendapat tanda kelulusan. Ada juga pelaut karena pengalaman mendapat pengakuan dan atau sertifikat sebagai pelaut karena memiliki keahlian/ketrampilan bekerja di atas kapal laut. Biasanya apabila dibutuhkan tenaga kerja pelaut, pihak operator yang mempunyai perusahaan resmi berbadan hukum (perseroan) sendiri untuk merekrut calon tenaga kerja pelaut sesuai kebutuhan. Ada juga operator kapal yang tidak memiliki perusahaan untuk merekrut, sehingga menggunakan jasa perusahaan perekrut (juga harus resmi berbadan hukum) untuk merekrut calon tenaga kerja pelaut.

Agar ada ikatan hukum, maka sebelum dipekerjakan dibuatlah Perjanjian Kerja Pelaut (PKP) sebagaimana diatur dalam *Buku II Bab 4 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)*. Jadi, setiap kontrak kerja antara awak kapal atau pelaut dengan perusahaan pengguna untuk dipekerjakan di kapalnya harus mengacu pada ketentuan *UU No 13/2003 tentang Ketenagakerjaan, UU No 3/1992 tentang*

Jaminan Sosial Tenaga Kerja, UU No 17/2000 tentang Kepelautan. Perjanjian kerja itu sah jika dibuat sesuai ketentuan peraturan dan perundangan-undangan yang berlaku dan diteken di hadapan pejabat terkait.

Setelah ditandatangani oleh pihak-pihak terkait, salinan perjanjian kerja bisa diminta untuk pegangan pekerja pelaut. Jika perjanjian kerja pelaut yang sudah diteken sesuai ketentuan dalam perjalanan ada pelanggaran biasanya dilakukan pendekatan atau bipartit, jika tidak ketemu dalam penyelesaian perselisihan dilakukan tripartit (pekerja, organisasi pekerja, majikan dan pemerintah).

Petugas yang kompeten dimana seorang abk bukan perwira atau seorang perwira kapal yang memiliki kualifikasi yang memadai, yaitu mereka yang pernah mengikuti pelatihan dan memiliki pengetahuan yang cukup, pengalaman dan terampil, dan termasuk apabila memang sesuai sertifikat–sertifikat keterampilan apapun yang dipersyaratkan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk menempati posisi khusus, melakukan sebuah tugas khusus atau menerima tanggung jawab untuk melakukan pengawasan.

Tak punya sertifikat kompetensi, pelaut bakal diturunkan dari kapal, Lembaga sertifikat profesi crew kapal pesiar dan kapal niaga internasional (LSP CKPNI) kembali mencetak 18 asesor kompetensi baru setelah mereka mengikuti pelatihan selama seminggu di LSP tersebut. Adapun LSP CKPNI telah diakui oleh BNSP (badan Nasional Sertifikasi Profesi) dan memiliki wewenang melakukan asesmen terhadap para pelaut yang bekerja di kapal pesiar dan kapal niaga

4. Sebelum menandatangani kontrak kerja laut

Hal yang perlu diperhatikan untuk seorang calon pelaut sebelum menandatangani kontrak kerja adalah sebagai berikut:

- a. Jangan mulai kerja di kapal laut tanpa kontrak tertulis.
- b. Jangan pernah menandatangani kontrak kosong atau kontrak yang mengikat anda untuk syarat dan ketentuan yang tidak ditentukan atau yang anda tidak terbiasa.
- c. Periksa apa kontrak yang anda tandatangani mengacu pada perjanjian kerja bersama (PKB) jika demikian pastikan, bahwa anda sepenuhnya

mengetahui ketentuan PKB dan menyimpan salinannya beserta kontrak anda.

- d. Pastikan durasi kontrak dinyatakan dengan jelas
- e. Jangan pernah menandatangani kontrak yang memungkinkan perubahan yang dilakukan pada periode kontrak atas kebijakan pemilik kapal. Setiap perubahan setiap durasi kontrak yang disepakati harus berdasarkan persetujuan bersama.
- f. Selalu pastikan bahwa kontrak dengan jelas menyatakan gaji pokok dan memastikan bahwa jam kerja dasar didefinisikan dengan jelas misalnya(40, 44, atau 48 perminggu). (Organisasi perburuhan internasional (ILO) menyatakan bahwa jam kerja dasar maksimum adalah 48 jam per minggu (208 perbulan)
- g. Pastikan bahwa kontrak kerja mengatur dengan jelas tentang waktu lembur yang dibayar dan berapa jumlahnya. Biasa satu jam kerja lembur dibayar dengan jumlah perjam dengan upah yang sama untuk semua jam melebihi jam kerja dasar. Atau mungkin jumlahnya tetap secara bulanan untuk jumlah jam lembur yang digaransi. Dalam hal upoah untuk setiap jam kerja diluar lembur yang dijamin harus dinyatakan dengan jelas. ILO menyatakan bahwa semua jam lembur harus dibayar minimal 1,25 x tariff perjam normal.
- h. Pastikan dengan jelas tentang hari cuti perbulan yang anda dapatkan, ILO menyatakan bahwa cuti dengan tetap dibayar tidak boleh kurang dari 30 hari pertahun (2,5 hari perbulan kalender)
- i. Pastikan bahwa pembayaran gaji pokok, lembur cuti dengan jelas dan terpisah terinci dalam kontrak kerja.
- j. Periksa bahwa kontrak kerja anda menyatakan bahwa anda berhak untuk biaya pemulangan anda. Jangan pernah menandatangani kontrak yang berisi klausul yang menyatakan anda bertanggung jawab untuk membayar sebagian dari biaya untuk bergabung kekapal dan biaya pemulangan.
- k. Jangan menandatangani kontrak kerja yang memungkinkan pemilik kapal untuk menahan atau memberikan sebagian dari gaji anda selama periode

kontrak. Anda berhak mendapatkan gaji penuh yang diperoleh pada akhir setiap bulan kalender.

1. Ingat bahwa perjanjian kerja laut tidak selalu menyertakan rincian manfaat/tunjangan tambahan. Oleh karena itu coba dapatkan konfirmasi (lebih baik dalam bentuk perjanjian atau hak kontrak tertulis) dari kompensasi yang akan dibayarkan pada saat:
 - 1) Sakit, atau cedera selama periode kontrak
 - 2) Kematian(jumlah uang yang dibayarkan ke ahli waris)
 - 3) Hilangnya kapal
 - 4) Hilangnya barang barang pribadi sebagai akibat hilangnya kapal

5. Pengakhiran kontrak dini

Hal –hal yang harus diperhatikan oleh seorang calon pelaut:

- a. Jangan menandatangani kontrak yang berisi klausul apapun yang membatasi hak anda untuk bergabung, menghubungi, konsultasi dengan atau diwakili oleh serikat pekerja yang anda pilih
- b. Pastikan bahwa anda diberikan salinan kontrak kerja yang telah anda tanda tangani dan menyimpannya”
- c. Periksa kondisi untuk pengakhiran kontrak anda, termasuk berapa lama pemberitahuan yang harus diberikan pemilik kapal kepada anda untuk mengakhiri kontrak anda.
- d. Apapun syarat dan kondisinya kontrak perjanjian kerja apapun yang anda lakukan secara sukarela akan, dibanyak wilayah hukum, dianggap mengikat secara hukum

Pembagian tugas dikapal dilakukan dengan mengikuti pada patokan jenjang kewenangan serta tanggung jawab yang terbagi dalam tiga tingkatan yakni management level; master, C/O, C/E, operational level; perwira deck, mesin, radio, dan SSO, dan support level; seluruh bawahan(ratings).

Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Perekrutan dan penempatan awak kapal PM 18 tahun 2013 pasal 1 dimana Serikat Pekerja adalah organisasi pekerja yang sesuai dengan ketentuan nasional dan atau organisasi pekerja internasional yang berafiliasi dengan serikat pekerja serikat buruh internasional.

Kesepakatan Kerja Bersama (KKB) Collective Bargaining Agreement (CBA) adalah perjanjian kerja kolektif yang dibuat dan ditandatangani oleh perusahaan angkutan laut dan atau pemilik dan atau operator kapal dengan serikat pekerja pelaut dan diketahui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Perjanjian Kerja Laut (Seafarers's Employment Agreement) adalah perjanjian kerja perseorangan yang dibuat oleh perusahaan angkutan laut atau perusahaan keagenan dengan pelaut yang akan diperkerjakan sebagai awak kapal. Kesepakatan Kerja adalah kesepakatan antara pekerja pelaut mandiri dengan pemilik/operator kapal yang wajib diketahui oleh pejabat yang ditunjuk atau perwakilan Republik Indonesia di luar negeri yang terdekat.

6. Penempatan dan perlindungan pelaut

Berdasar sumber berita Reaksi Jakarta, menurut Kepala Pusat Pendidikan dan Latihan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Indra Priyatna, ada beberapa tahap dan sertifikasi yang harus dimiliki seorang ABK profesional. Untuk mencegah terjadinya tumpangtindih dan salah persepsi tentang pelaut di kapal niaga dan kapal perikanan, pemerintah diminta merumuskan dua peraturan pemerintah (PP) secara terpisah. PP pertama mengatur penempatan dan perlindungan pelaut di kapal niaga (termasuk offshore) dan kedua, mengatur pelaut di kapal perikanan.

Meski demikian, kedua PP itu harus mengadopsi regulasi internasional yang diatur dalam Konvensi International Labour Organization (ILO) 2006 tentang Maritim Labour Convention (MLC) dan Konvensi ILO No 188/2007 tentang Pekerjaan Dalam Penangkapan Ikan.

Mekanisme, prosedur dan persyaratan perekrutan dan penempatan awak kapal yang telah diatur melalui Permenhub No 84 /2013 sebagai aturan turunan Undang-Undang (UU) Pelayaran juga bisa diadopsi karena 90 persen Permenhub itu isinya sesuai dengan MLC/2006 maupun Konvensi 188/2007.

MLC 2006 dan amandemennya maupun Konvensi No 188 mengatur tata kelola dan prosedur perekrutan, penempatan, perlindungan, prosedur pengaduan/komplain serta tanggung jawab dari negara bendera, negara pelabuhan, negara penyuplai pelaut, pemilik kapal dan agen perekrutan.

“Bahkan, prosedur dan tata cara pemeriksaan kapal (ship inspection) juga sudah diatur dalam kedua konvensi tersebut. Hal itu untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut..

ABK adalah profesi yang penuh risiko. Karena itu, syarat dan kompetensi yang harus dipenuhi seorang ABK profesional sangat berat.

Perekrutan dan penempatan pelaut ketempat tujuan atau ke kapal dan Pemulangan(Repatriasi) Bagian Kesatu Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal dimana awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:

- a. berusia minimum 18 (delapan belas) tahun kecuali Praktek Laut (Prala);
- b. yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal;
- c. yang ditempatkan di bagian food and catering wajib memiliki ship's cook certificate yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim;
- d. yang memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil;
- e. yang memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.

Perusahaan keagenan awak kapal yang melakukan perekrutan dan penempatan pelaut wajib:

- a. mengurus seluruh dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat kapal bersandar;
- b. menjamin keamanan dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak;

- c. memberikan kesempatan memperoleh pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki;
- d. membebaskan atas pungutan biaya kepada pelaut kecuali untuk biaya dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut, dan biaya pemeriksaan untuk penerbitan sertifikat kesehatan;
- e. menginformasikan hak-hak dan kewajiban pelaut berdasarkan Perjanjian Kerja Laut dan memberi kesempatan untuk membaca dan memahami isi perjanjian kerja laut sebelum ditandatangani.

7. Pemutakhiran status pelaut yang tidak memiliki masa layar

Pemutakhiran bagi pelaut yang tidak memiliki masa layar dalam rangka sertifikasi internasional convention of standard of training certification and watchkeeping for seafarers (stcw 1978 amandemen 2010 di dalam Peraturan Direktorat Perhubungan Laut No. HK. 103-1-2-DJPL-2016, perlu penyesuaian terhadap sertifikat keahlian pelaut melalui pelaksanaan pendidikan dan latihan serta ujian pemutakhiran sertifikat keahlian pelaut yang tidak memiliki masa layar

Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut tentang pemutakhiran bagi pelaut yang tidak memiliki masa layar dalam rangka sertifikasi international convention of standard of. Training certification and watchkeepng for seafarers stcw 95 amandement 2010. Pasal 1 (1) Pelaut yang tidak memiliki masa layar adalah pelaut yang memiliki masa layar dengan sertifikat kompetensi atau yang tidak bekerja di atas kapal lebih dari 5 tahun pada kapal niaga dengan sertifikat berdasarkan International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (SICW 1978 amandemen 2010 dan digunakan untuk melaksanakan tugas dan fungsi dibidang perkapalan dan kepelautan. Bukti pengakuan pelaut tidak bekerja di atas kapal lebih dari 5 (lima) tahun dibuktikan dengan surat keterangan dari instansi atau lembaga atau perusahaan yang memperkerjakannya.

Pemutakhiran pelaut yang tidak memiliki masa layar diberikan kepada pelaut pemilik sertifikat keahlian tingkat I atau II atau III. Pendidikan dan pelatihan

pemutakhiran dilaksanakan oleh lembaga yang telah mendapatkan pengesahan (approval) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Bagi pemilik sertifikat keahlian pelaut yang tidak memiliki masa layar yang ingin berlayar di kapal niaga wajib memiliki sertifikat kesehatan pelaut yang valid dan memenuhi sertifikat keterampilan yang dipersyaratkan secara International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 amandemen 2010

Pelaut atau sering disebut awak kapal yang berdasarkan *Peraturan Pemerintah (PP) No 7/ 2000 tentang Kepelautan* mengamanatkan bahwa pelaut itu adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau ketrampilan sebagai awak kapal, warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di sektor kemaritiman (kelautan) baik di perusahaan berbendera Indonesia maupun perusahaan resmi bendera asing. Perusahaan-perusahaan pelayaran tersebut melayani angkutan manusia, angkutan barang (cargo) maupun penangkap ikan untuk diolah menjadi produk jadi.

Penegasan status awak kapal pun dikuatkan di dalam *UU No.17/ 2008 tentang Pelayaran* yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai jabatannya. Jadi, anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda. Dan mereka yang bekerja sesuai keahlian dan jabatan di atas kapal adalah masuk ke dalam tenaga kerja Indonesia

8. Tanggung Jawab Perusahaan keagenan awak kapal

Tanggung Jawab Perusahaan keagenan awak kapal bertanggung jawab terhadap awak kapal yang ditempatkan dipekerjakan atas segala isi Perjanjian Kerja Laut (PKL) sejak penandatanganan PKL sampai habis masa berlaku PKL dan awak kapal tiba di tempat pemberangkatan pertama.

Perusahaan keagenan awak kapal bertanggung jawab untuk:

- a. menjamin hak-hak pelaut sesuai isi perjanjian kerja laut yang telah ditandatangani oleh para pihak;
- b. menjamin semua proses perawatan medis dan pengobatan terhadap pelaut yang cedera atau sakit selama dalam masa kontrak kerja sesuai batasan dalam PKL;

- c. menyediakan bantuan hukum bagi pelaut yang terlibat masalah hukum;
- d. mengurus dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak yang dititipkan pelaut apabila dokumen tersebut hilang rusak;
- e. membantu pengalangan sebagian gaji sesuai kesepakatan kedua belah pihak kepada keluarga pelaut;
- f. menyampaikan laporan audit internal sebelum dilaksanakan verifikasi tahunan kepada Direktur Jenderal; dan
- g. mengasuransikan pelaut yang ditempatkan dipekerjakan untuk mendapatkan jaminan sosial tenaga kerja.

9. Kewajiban Perusahaan keagenan awak kapal

Perusahaan keagenan awak kapal wajib membuat perjanjian kerja laut baru, apabila pelaut yang ditempatkan telah habis masa berlaku perjanjian kerja lautnya namun masih bersedia untuk melanjutkan tugas.

Perusahaan keagenan awak kapal wajib menyelesaikan pembayaran atas keterlambatan pembayaran gaji upah pelaut, bonus, dan lain-lain sesuai isi perjanjian kerja laut yang ditandatangani oleh para pihak.

Perusahaan keagenan awak kapal harus mengurus pemulangan jenazah sampai ke pihak keluarga ahli waris, jika pelaut meninggal dunia selama masa berlakunya PKL sesuai kesepakatan dengan pihak keluarga ahli waris setelah dipastikan penyebab kematian berdasarkan hasil visum dokter.

Perusahaan keagenan awak kapal wajib membantu pengurusan hak-hak pelaut yang meninggal dan memberikan santunan kepada ahli waris sesuai ketentuan yang berlaku setelah dipastikan penyebab kematian berdasarkan hasil visum dokter.

Daftar Pustaka

Basic safety training, "*Personal safety and social responsibility emergency procedure*", PLAP, Jakarta

Bulletin pelaut, "*federasi pekerja transportasi internasional*", ITF no. 32/2018, 2018

D A Lasse DR SH MM, “*Manajemen bisnis, transportasi laut, charter dan klaim*”, PT. Raja Grafindo Persada, ST Trisakti, Jakarta 2015

DA Lasse SH MM, “*Manajemen Bisnis Transportasi*”, Charte dab Klaim, STMT, Hal 208, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta 2015

Engkos Kosasih, M.Mar dan Hananto, M.Mar, “*Manajemen Perusahaan Pelayaran*”, Hal 171, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta 2007

Fidel Miro, “*Pengantar Sistem Transportasi*”, Erlangga, Jakarta 2012

HA Abbas Salim, “*Manajemen Transportasi*”, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993

I MarE & IMAREST, “*Ketentuan dari ILO mengenai Pencegahan kecelakaan di atas kapal di laut dan di pelabuhan*”, PT Gramedia Jakarta 2005

Keith Davis & John W Newstrom, “*Perilaku dalam organisasi*”. Edisi ketujuh, Jilid 2, Erlangga, Jakarta, 1985

Majalah maritime, “*pelopor berita maritim*”, no 961 tahun XIX 13 Maret 2018

Peraturan Pemerintah (PP) No 7/ 2000 tentang Kepelautan

Reaksi Jakarta “*Penempatan Dan Perlindungan Pelaut* ” 12/3/2018

Subekti Prof R Tjitrosudibio, “*KUHD dan UU Kepailitan*”, Pradnya Paramita, Cetakan 27, Jakarta 2002

Stephen P Robbins, “*Prinsip-prinsip Perilaku Organisasi*”, Edisi 5, Erlangga, Jakarta, 2002

[tempo.com/lasman simanjuntak](http://tempo.com/lasman%20simanjuntak)

UU Ketenagakerjaan, Sinar Grafika, Jakarta, 2004

UURI no 13 tahun 2013 tentang hubungan kerja

<https://ilmukemaritiman.blogspot.co.id/2016/11/materi-standarisasi-pelaut-dan.html>

[http://hubla.dephub.go.id/pelayanan/Pages/Penerbitan-Sertifikat-Pengawakan-\(Safe-Manning-Certificate\).aspx](http://hubla.dephub.go.id/pelayanan/Pages/Penerbitan-Sertifikat-Pengawakan-(Safe-Manning-Certificate).aspx)

https://issuu.com/jurnalmaritim/docs/jm_edisi_11_maret_2014

http://jdih.dephub.go.id/produk_hukum/view/U0VzdUIERXdNeTh4THpJdIJFcFFUQzB5TURFMg

<http://www.maritimporosnusantara.com/perjanjian-kerja-dan-perlindungan-pelaut-diamanatkan-undang-undang/>

<https://reaksinasional.com/berita-organisasi-pelaut-dan-serikat-pekerja-minta-dilibatkan-bahas-pp-pelaut.html>

<http://www.emaritim.com/2015/01/anak-buah-kapal-abk-adalah-profesi.html>

<http://www.emaritim.com/2017/10/kapal-tanpa-awak-akan-berlayar-di-2018.html>

<http://beritatrans.com/2017/11/22/insa-pertanyakan-revisi-km-791998-tentang-pengawakan-kapal-niaga/>