

BAB II

**PELANGGARAN HAK *SEAFARER* INDONESIA SERTA
KETERLIBATAN REZIM INTERNASIONAL DALAM PERLINDUNGAN
HAK *SEAFARER***

Banyaknya kasus pelanggaran hak *seafarer* yang terjadi di berbagai negara menjadi salah satu pemicu dibentuknya berbagai rezim internasional yang bertujuan secara khusus untuk melindungi keselamatan dan hak pelaut, baik pelaut niaga maupun perikanan. Keberadaan rezim-rezim internasional tersebut menjadikan negara-negara memiliki kesamaan norma atau peraturan tentang perlindungan pelaut. IMO, ILO, dan UNCLOS menjadi tiga pilar yang memberikan landasan perlindungan dan penegakan pelanggaran hak pelaut secara internasional. Indonesia merupakan salah satu negara yang meratifikasi ketiga rezim internasional tersebut, sehingga sebagai konsekuensinya harus melaksanakan aturan ketiga rezim dan secara aktif turut serta dalam kegiatan menjaga hak *seafarer*. Sementara itu, penanganan atas pelanggaran hak *seafarer* Indonesia menjadi tolak ukur bagi terlaksananya konsekuensi tersebut. Pada kenyataannya, pelanggaran hak *seafarer* adalah kasus yang marak terjadi dan sulit ditangani. Bab ini akan menjelaskan tentang pelanggaran-pelanggaran yang terjadi pada *seafarer* Indonesia dan terbentuknya rezim internasional dalam melindungi hak *seafarer*.

Bab ini terdiri dari empat bagian utama. Bagian pertama, menjelaskan pelanggaran yang terjadi pada *seafarer* Indonesia. Bagian kedua, menggambarkan pembentukan dan harmonisasi tiga pilar perlindungan hak *seafarer*, yaitu IMO,

ILO, dan UNCLOS sebagai rezim internasional. Bagian ketiga, memberikan uraian singkat mengenai kelembagaan IMO, ILO, dan UNCLOS yang juga berperan dalam pengawasan penegakan dan perlindungan hak *seafarer* di lingkup domestik dan internasional. Bagian keempat, menguraikan tentang latar belakang dan kepatuhan Indonesia terhadap ketiga rezim internasional serta apakah sudah meratifikasi konvensi-konvensi yang telah dikeluarkan oleh ketiga rezim internasional.

2.1 Pelanggaran Hak pada *Seafarer* Indonesia

Pelanggaran hak terhadap *seafarer* Indonesia adalah isu krusial yang mencerminkan tantangan kompleks dalam sektor maritim global. Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki populasi pelaut yang signifikan yang berkontribusi besar terhadap industri perkapalan internasional. Namun, meskipun peran vital mereka, banyak pelaut migran Indonesia menghadapi berbagai bentuk pelanggaran hak asasi manusia yang serius. Sub-bab penelitian ini berfokus pada memahami dinamika yang menyebabkan pelanggaran hak-hak tersebut, termasuk eksploitasi, kekerasan, kondisi kerja yang tidak manusiawi, dan kurangnya perlindungan hukum.

2.1.1 Tindak Pidana Perdagangan Orang

Tindak Pidana Perdagangan Orang, yang juga dikenal sebagai TPPO, melibatkan perekrutan, pengangkutan, dan eksploitasi individu melalui ancaman, kekerasan, penculikan, penipuan, penyalahgunaan kekuasaan, atau pemaksaan. Eksploitasi ini, termasuk eksploitasi seksual, kerja paksa, perbudakan, dan pengambilan organ, melanggar hak asasi manusia dan martabat individu, yang

mengakibatkan hilangnya nyawa dan harta benda. TPPO merupakan masalah penting dalam sistem peradilan pidana global.

TPPO merupakan kejahatan berat yang melanggar hak asasi manusia dan berdampak signifikan terhadap kehidupan korban, khususnya kelompok rentan seperti perempuan, anak-anak, dan migran. Orang-orang ini sering menghadapi kesulitan ekonomi dan akses terbatas terhadap pendidikan dan kesempatan kerja. Mereka sering diiming-imingi dengan janji-janji kesempatan kerja, tetapi kemudian terjebak dalam eksploitasi dan penindasan yang lebih parah. TPPO sering dikaitkan dengan jaringan kriminal terorganisasi yang beroperasi lintas batas negara, sehingga memerlukan kerja sama internasional untuk memberantasnya. Berbagai organisasi internasional, pemerintah, dan lembaga swadaya masyarakat telah berupaya untuk memeranginya, termasuk meratifikasi berbagai konvensi dan protokol internasional seperti Protokol Palermo, yang menyediakan kerangka kerja untuk mencegah, mengadili, dan melindungi korban perdagangan manusia.

Perdagangan manusia merupakan masalah yang umum terjadi dan berdampak pada pelaut Indonesia, yang mengeksploitasi kerentanan dan harapan mereka untuk kehidupan yang lebih baik. Hal ini sering kali diawali dengan perekrutan yang tidak etis oleh agen yang menjanjikan gaji tinggi dan kondisi kerja yang baik di kapal-kapal internasional. Para pelaut ini, yang sering kali berasal dari latar belakang ekonomi yang sulit, mudah tergoda oleh janji-janji ini, tetapi kenyataannya berbeda. Proses perekrutan melibatkan biaya yang sangat tinggi untuk visa, dokumen perjalanan yang dipalsukan, pelatihan, dan akomodasi, yang menyebabkan tingginya suku bunga dan terlilit utang. Saat tiba, mereka sering kali

mendapat pekerjaan yang dijanjikan tidak ada atau berbeda dari yang diharapkan. *Seafarer* sering kali dipaksa bekerja dalam kondisi yang berbahaya dan tidak manusiawi, sering kali menghadapi jam kerja yang panjang tanpa istirahat yang cukup, upah yang rendah, dan ancaman kekerasan atau hukuman.

Selain itu, *migrant seafarer* seringkali mengalami penahanan dokumen, di mana paspor dan dokumen identitas mereka disita oleh agen atau majikan, membuat mereka tidak bisa pergi kemana-mana dan sepenuhnya bergantung pada majikan mereka. Mereka sering mengalami pelecehan fisik dan verbal, kondisi kerja yang berbahaya, dan peralatan keselamatan yang tidak memadai. Mereka seringkali tidak memiliki akses ke layanan kesehatan yang memadai di atas kapal, yang mengakibatkan kondisi kesehatan yang serius atau bahkan kematian. Mereka sering menghadapi ancaman pemotongan gaji, deportasi, atau yang lebih buruk lagi jika mereka melaporkan pelanggaran atau mencari bantuan, yang menyoroti kebutuhan mendesak akan perawatan kesehatan yang lebih baik bagi individu yang rentan ini. Mereka juga seringkali mencari kehidupan yang lebih baik karena kerentanan yang mereka hadapi akibat sistem hukum yang lemah, kurangnya pengawasan internasional, dan korupsi di kalangan aparat penegak hukum. Jaringan eksploitasi yang kompleks ini, yang melibatkan pelaku yang tidak dihukum, memerlukan perhatian mendesak dari pemerintah, organisasi internasional, dan masyarakat sipil untuk memastikan keselamatan dan kesejahteraan para pelaut ini.

2.1.2 Perbudakan Modern

Perbudakan modern mengacu pada berbagai bentuk penindasan dan eksploitasi, termasuk kerja paksa, perdagangan manusia, pernikahan paksa, jeratan

hutang, dan eksploitasi seksual. Bentuk-bentuk ini ditandai dengan kontrol yang bersifat memaksa, eksploitasi tanpa upah yang memadai, dan pelanggaran hak asasi manusia. Kerja paksa adalah salah satu bentuk perbudakan modern yang paling umum, di mana individu dipaksa bekerja di bawah ancaman kekerasan atau hukuman, sering kali tanpa upah atau dengan upah yang sangat sedikit. Korban dapat ditemukan di berbagai sektor, termasuk pertanian, manufaktur, konstruksi, dan pekerjaan rumah tangga, bekerja dalam kondisi yang berbahaya dan tidak manusiawi dengan jam kerja yang panjang tanpa istirahat yang memadai atau perlindungan keselamatan.

Perbudakan modern, masalah rumit yang melibatkan kekerasan, manipulasi psikologis, dan penyalahgunaan kekuasaan, sering kali disembunyikan dan sulit diidentifikasi. Jaringan kriminal terorganisasi dan korupsi memperburuk masalah tersebut, menghambat penegakan hukum dan perlindungan korban. Meskipun ada berbagai konvensi dan upaya organisasi internasional, implementasi dan penegakan hukum yang efektif tetap menjadi tantangan yang signifikan di banyak negara.

Perbudakan modern merupakan masalah yang lazim terjadi di Indonesia, di mana pelaut sering menghadapi diskriminasi berdasarkan perbedaan ras, bahasa, kebangsaan, dan agama. Hal ini menyebabkan pelecehan, penyitaan barang-barang pribadi, dan kerja paksa di lingkungan yang lebih berisiko. Pelaut sering terisolasi dari dunia luar, tidak memiliki ruang dan akses komunikasi yang memadai untuk mencari bantuan atau melaporkan pelanggaran. Mereka sering menghadapi pelecehan fisik, verbal, dan seksual dari kapten atau awak kapal, sering kali karena penolakan untuk menerima pekerjaan yang tidak sesuai atau kurangnya

keterampilan. Hal ini dapat menyebabkan pemukulan, penyiksaan, dan bahkan kematian. Kurangnya dukungan hukum yang memadai semakin memperburuk penderitaan dan tekanan mental mereka, yang berpotensi menyebabkan kematian. Lebih jauh lagi, ketika menghadapi perselisihan atau masalah hukum, pelaut sering kali tidak memiliki dukungan hukum yang memadai, sehingga sulit untuk mencari keadilan.

Pelaut Indonesia menghadapi berbagai pelanggaran, termasuk kerja paksa, kebebasan beragama, dan kurangnya akses terhadap layanan kesehatan. Mereka sering diharapkan bekerja berjam-jam tanpa istirahat, yang menyebabkan kelelahan dan rasa sakit. Selain itu, mereka tidak memiliki jaminan kesehatan dan keselamatan, dan tidak menerima informasi atau jaminan yang jelas selama proses rekrutmen. Ketidakpastian ini menyebabkan kondisi kerja yang tidak aman, karena mereka mungkin tidak menerima layanan kesehatan saat sakit, yang mengakibatkan kematian dan jenazah mereka dibuang ke laut. Pemerintah dan lembaga swadaya masyarakat telah melaporkan banyak kasus di mana pelaut Indonesia tidak menerima perlindungan yang layak dari negara asal mereka atau negara tempat mereka bekerja, yang mengakibatkan mereka terjebak dalam situasi yang rentan. Perlindungan yang efektif terhadap pelanggaran hak asasi manusia memerlukan tindakan pencegahan, penegakan hukum yang kuat, dan dukungan dari pejabat pemerintah. Korupsi dapat menghambat pelaporan dan penuntutan kasus perbudakan modern, yang berujung pada pelaku yang tidak dihukum. Pelaut migran Indonesia menghadapi jaringan eksploitasi yang kompleks, yang memerlukan perhatian dari pemerintah, organisasi internasional, dan masyarakat sipil.

Perlindungan yang lebih baik, penegakan hukum yang lebih kuat, dan dukungan rehabilitasi diperlukan untuk mengatasi trauma dan memulihkan kehidupan.

2.1.3 Hubungan Kejahatan yang terjadi pada *Seafarer* Indonesia

Tabel 2. 1 Rantai Kasus Kejahatan yang terjadi pada *Seafarer* Indonesia

Proses	Pelaku	Bentuk Kejahatan
Proses Rekrutmen	<i>Manning Agent/Calo/Broker</i>	Jeratan hutang Pemalsuan Dokumen/ <i>Forgery</i> TPPO Kejahatan Terorganisir
Di Atas Kapal (<i>onboard</i>)	Pemilik Kapal, Perusahaan atau Perorangan, Kapten Kapal	Kejahatan perbudakan seperti diskriminasi, pelecehan, isolasi, kekerasan fisik, intimidasi dan ancaman, kerja lembur yang berlebihan, tidak ada jaminan kesehatan maupun keselamatan kerja, intimidasi dan ancaman pemotongan upah. <i>IUU Fishing</i> Perdagangan pekerja di atas kapal Kejahatan Terorganisir
Pelabuhan dan Keimigrasian	Petugas di Pelabuhan, Petugas di Keimigrasian	Pencucian Uang Korupsi Suap Kejahatan Terorganisir

Sumber: (Alfian, 2023)

Tabel di atas merupakan rantai kejahatan yang terjadi di dunia pekerjaan perikanan. Terdapat tiga proses, yaitu proses rekrutmen, di atas kapal (*onboard*), dan di pelabuhan/keimigrasian. Setiap proses terdapat eksploitasi *seafarer* yang dapat dilakukan oleh pemilik kapal, *manning agent* dan petugas di pelabuhan. Dari tabel tersebut dapat kita ketahui bahwa secara umum banyak kejahatan yang terjadi dalam dunia pekerjaan perikanan yang juga saling terhubung satu sama lain. Namun, praktik-praktik kejahatan di setiap negara berbeda. Ini disebabkan setiap

negara memiliki peraturan dan praktik bisnis yang berbeda. Vandergeest dan Marschke menemukan bahwa pekerja migran di perikanan Taiwan direkrut agen yang berlokasi di pelabuhan, dimana agen tersebut menempatkan pelaut ke pemilik kapal (Vandergeest & Marschke, 2021). Pelaut dapat berpindah kapal apabila menegosiasikan kembali dengan kontrak kerjanya dengan kapten kapal atau mendapatkan persetujuan dari agen di pelabuhan. Penelitian tersebut menunjukkan praktik bisnis di Taiwan mempunyai manajemen sumber daya manusia, tetapi praktik ini dapat menimbulkan pertanyaan seperti manusia yang dijadikan sebagai barang yang dapat didagangkan atau proses pemindahan pekerja yang juga memperbesar peluang terjadinya TPPO. Sedangkan, *seafarer* di dunia pekerjaan perikanan Thailand menunjukkan bahwa kesempatan pelaut untuk pindah kapal dibatasi, bahkan pemilik atau kapten kapal biasanya menganggap diri mereka sebagai pemilik dari pelaut (Vandergeest & Marschke, 2021). Kondisi tersebut sangat buruk bagi pelaut migran dikarenakan mereka dipaksa untuk bekerja atas faktor otorisasi kekuasaan pemilik kapal.

Perlindungan hak *seafarer* di dunia pekerjaan perikanan membutuhkan peraturan dan koordinasi yang jelas, oleh negara bendera kapal, negara asal pelaut, serta negara ketiga dimana kapal berlabuh. Pengawasan yang ketat juga perlu diperlukan dan dilakukan oleh negara tempat kapal miyang atau transit di daerah yurisdiksinya. Negara tersebut seharusnya memiliki tanggung jawab untuk melakukan inspeksi dan pengawasan dengan melihat proses kejahatan terhadap *seafarer* yang meliputi pelabuhan, keimigrasian, ataupun pengawasan di laut.

Tabel 2. 2 Perbedaan Proses Perkembangan Awak Kapal Perikanan dan Niaga Indonesia

No	CLASSIFICATION								
	Grade	FISHERY SEAMAN				MERCHANT MARINE SEAMAN			
		DECK DEPARTMENT	ENGINE DEPARTMENT	COMPETENCY & PROFIENCY	EDUCATION STANDARD	DECK DEPARTMENT	ENGINE DEPARTMENT	COMPETENCY & PROFIENCY	EDUCATION STANDARD
1	CLASS I →					ANT – (CoC) I Master Chief Officer	ATT – (CoC) I Chief Engineer Second Engineer	CoC IMO Holder Class I Complete COP IMO Holder Well Educated Similar to S2 Well Trained IMO Certificate Holder Experienced Int'l Seafarer Code Owner World Wide Online Registered	Highest School / Politeknik I for Merchant Marine For Comm, Directorate Sea Comm Upgrading from Class II after min. 2 years experience on board vessel either Officer/Engineer
2	CLASS II →					ANT – (CoC) II Master Chief Officer Second Officer	ATT – (CoC) II Chief Engineer Second Engineer Third Engineer	CoC IMO Holder Class II Complete COP IMO Holder Well Educated Similar to S1 Well Trained IMO Certificate Holder Experienced Int'l Seafarer Code Owner World Wide Online Registered	Highest School / Politeknik I for Merchant Marine For Comm, Directorate Sea Comm Upgrading from Class III after min. 2 years experience on board vessel either Officer/Engineer
3	CLASS III	ANKAPIN – I Master Chief Officer	ATKAPIN – I Chief Engineer Second Engineer	Well Educated Well Trained Unexperienced	Highest School for Fishery Ministry for Maritime & Fishery	ANT – (CoC) III Master Chief Officer Second Officer	ATT – (CoC) III Chief Engineer Second Engineer Third Engineer	CoC IMO Holder Class III Complete COP IMO Holder Well Educated Similar to Diploma III/IV Well Trained IMO Certificate Holder Unexperienced / Experienced Int'l Seafarer Code Owner World Wide Online Registered	Highest School / Politeknik I for Merchant Marine For Comm, Directorate Sea Comm Upgrading from Class IV after min. 2 years experience on board vessel either Officer/Engineer
4	CLASS IV	ANKAPIN – II Master Chief Officer	ATKAPIN – II Chief Engineer Second Engineer	Well Educated Well Trained Unexperienced	Voc. Training School Ministry for Maritime & Fishery	ANT – (CoC) IV Master Chief Officer Second Officer	ATT – (CoC) IV Second Engineer Third Engineer Fourth Engineer	CoC IMO Holder Class IV Complete COP IMO Holder Well Educated Well Trained IMO Certificate Holder Unexperienced / Experienced Int'l Seafarer Code Owner World Wide Online Registered	Voc. Training School Under Ministry For Comm, Cq, Directorate Sea Comm Upgrading from Class V after min. 2 years experience on board vessel either as Rating or Officer/Engineer

5	CLASS V →			ANT – (CoC) V Chief Officer Second Officer Boat Swain Quarter Master AB Seaman	ATT – (CoC) IV Second Engineer Third Engineer Foreman Fitter Oiler Wipper	CoC IMO Holder Class IV Complete COP IMO Holder Well Educated Well Trained IMO Certificate Holder Experienced Int'l Seafarer Code Owner World Wide Online Registered	Junior / Senior High /Voc. Training School Seafarer Training under INA Sea Comm (Shoart Course) Upgrading from Class V after min. 2 years experience on board vessel either as Rating or AB Seaman
6	RATING	Uneducated & Untrained Well Educated Well Trained No Proper Certificate Unexperienced / Experienced	Max. Elementary School Junior / Senior High School Junior / Senior High School	→	Boat Swain/Foreman Quarter Master AB Seaman Oiler RFDW / RFEW	Well Educated Well Trained IMO Certificate Holder Unexperienced / Experienced Int'l Seafarer Code Owner	Junior / Senior High /Voc. Training School Seafarer Training under INA Sea Comm (Short Course)]

Source: (Narasumber – Pak Damir)

Tabel di atas menjelaskan perbedaan antara awak kapal perikanan dengan awak kapal niaga yang diklasifikasikan dengan berbagai macam *Class*. Berdasarkan tabel di atas, Pak Damir menjelaskan bahwa mayoritas *seafarer* perikanan Indonesia merupakan Rating atau pada tabel nomer 6, yang dimana secara mayoritas, kompetensi dan profisiensi pelaut dinyatakan tidak terdidik dan tidak terlatih. Pernyataan tersebut disebabkan karena pelaut hanya menjalani masa pendidikan pada sekolah dasar saja. Jika pelaut menjalani masa pendidikan sampai sekolah menengah pertama maupun sekolah menengah atas, maka kemungkinan pelaut terdidik dan terlatih namun tidak memiliki sertifikasi yang resmi dan tidak berpengalaman. Ini menimbulkan mengapa kebanyakan *seafarer* Indonesia mengalami banyak permasalahan baik saat proses rekrutmen, *on board*, dan saat di darat setelah menjalani waktu kerjanya seperti yang tercantum pada tabel sebelumnya. Permasalahan banyak terjadi karena menurut Pak Damir, Indonesia sudah mematuhi rezim seperti IMO, ILO, dan UNCLOS serta sudah meratifikasi konvensi-konvensi penting seperti MLC, SOLAS, dan STCW, namun secara implementasi masih buruk. Pak Damir juga menyebutkan bahwa implementasi konvensi buruk karena lembaga-lembaga yang bertanggung jawab atas ketiga konvensi tersebut saling tumpang tindih sehingga membuat kebingungan atas siapa yang seharusnya bertanggung jawab dengan permasalahan yang dialami *seafarer* Indonesia.

2.2 Pembentukan Rezim Internasional tentang perlindungan hak *Seafarer*

Rezim internasional untuk hak-hak pelaut dibentuk melalui kerja sama antara negara, organisasi internasional, serikat pekerja, dan sektor maritim. *International Labour Organization* (ILO) didirikan pada tahun 1919 untuk mempromosikan keadilan sosial dan menetapkan standar perburuhan internasional, termasuk untuk pelaut. Proses ini dimulai dengan pengakuan global atas peran pelaut dalam ekonomi dunia dan kebutuhan untuk melindungi hak-hak mereka karena kondisi kerja yang berbahaya di laut. ILO telah menetapkan sejumlah konvensi dan rekomendasi tentang kondisi kerja pelaut, termasuk *Minimum Standards Convention* tahun 1976, yang menetapkan standar minimum untuk kondisi kerja dan kehidupan di kapal. Akan tetapi, berbagai tantangan dalam penerapan dan penegakan standar-standar ini di berbagai negara telah menyebabkan perlunya kerangka kerja yang lebih komprehensif dan efektif.

Maritime Labour Convention tahun 2006 menetapkan standar global untuk kondisi kerja, hak pelaut, dan tanggung jawab pemilik kapal serta negara bendera kapal. Konvensi tersebut mencakup persyaratan minimum untuk bekerja di atas kapal, akomodasi, fasilitas rekreasi, perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan, dan perlindungan sosial, yang merupakan hasil negosiasi ekstensif yang melibatkan pemerintah, pemilik kapal, dan perwakilan pelaut di seluruh dunia.

Untuk memastikan kepatuhan yang efektif, MLC 2006 juga memperkenalkan sistem sertifikasi dan inspeksi yang harus dilakukan oleh negara bendera dan negara pelabuhan (*port states*). Kapal yang tidak memenuhi standar yang ditetapkan dapat ditahan atau dilarang beroperasi oleh otoritas negara

pelabuhan. Sistem ini bertujuan untuk menciptakan lapangan bermain yang setara bagi semua negara dan perusahaan pelayaran, mengurangi praktik persaingan tidak sehat yang merugikan pelaut.

Selain ILO, Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization*, IMO) juga memainkan peran penting dalam pembentukan rezim perlindungan hak *seafarer*. IMO mengadopsi berbagai konvensi yang terkait dengan keselamatan dan perlindungan pelaut, seperti Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Pengawasan bagi Pelaut (STCW *Convention*) yang menetapkan standar global untuk pelatihan dan sertifikasi pelaut.

Pembentukan rezim internasional tentang perlindungan hak *seafarer* adalah hasil dari kesadaran global tentang pentingnya kesejahteraan pelaut dan kebutuhan untuk standar internasional yang kuat dan efektif. Kolaborasi antar negara, dukungan dari organisasi internasional, dan partisipasi aktif dari serikat pekerja dan sektor maritim telah menciptakan kerangka kerja yang komprehensif untuk melindungi hak-hak pelaut di seluruh dunia. Rezim ini terus berkembang seiring dengan perubahan dinamika industri maritim dan tantangan baru yang muncul, namun tetap berfokus pada tujuan utamanya: memastikan bahwa pelaut diperlakukan dengan adil, aman, dan bermartabat di tempat kerja mereka.

2.2.1 *International Maritime Organisation (IMO)*

International Maritime Organization (IMO) adalah badan Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab untuk mengatur keselamatan navigasi, pencegahan polusi laut, dan standar operasional pengiriman. Didirikan pada tahun 1948, ia memainkan peran penting dalam mengembangkan kerangka kerja regulasi

global untuk industri pelayaran, yang mencakup lebih dari 90% perdagangan dunia. Konvensi utama IMO meliputi *International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS)*, *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL)*, dan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer 1978 (STCW)*. Konvensi-konvensi ini memastikan kepatuhan terhadap standar internasional dan mempromosikan pendidikan dan pelatihan maritim untuk negara-negara berkembang. IMO juga membahas tantangan global seperti perubahan iklim, keamanan maritim, dan perlindungan lingkungan laut. Dengan terus memperbarui dan memperkuat peraturan maritim, IMO bertujuan untuk mengurangi dampak lingkungan, meningkatkan keselamatan pelaut, dan memastikan operasi pengiriman yang berkelanjutan dan bertanggung jawab.

2.2.2 *International Labour Organisation (ILO)*

International Labour Organization (ILO) adalah badan Perserikatan Bangsa-Bangsa yang didirikan pada tahun 1919 dengan tujuan utama untuk mempromosikan keadilan sosial dan hak-hak pekerja di seluruh dunia. Berkantor pusat di Jenewa, Swiss, ILO memainkan peran penting dalam menetapkan standar perburuhan internasional, memperjuangkan hak-hak pekerja, dan mempromosikan kondisi kerja yang layak dan adil. Organisasi ini adalah satu-satunya badan Perserikatan Bangsa-Bangsa dengan struktur tripartit, yang memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam dunia kerja memiliki suara dalam proses pengambilan keputusan.

Salah satu konvensi ILO yang paling terkenal adalah *Convention on Freedom of Association and Protection of the Right to Organize* (1948), yang menjamin hak pekerja untuk membentuk dan bergabung dengan serikat pekerja dan beroperasi tanpa campur tangan dari pemerintah atau pengusaha. Konvensi ini merupakan dasar bagi kebebasan berserikat dan hak untuk berunding bersama, yang merupakan prinsip-prinsip mendasar dalam upaya ILO untuk memperkuat daya tawar pekerja dan meningkatkan kondisi kerja.

ILO juga menyediakan bantuan teknis dan program pelatihan untuk membantu negara-negara anggota menerapkan standar perburuhan internasional, yang mencakup topik-topik seperti memerangi pekerja anak dan pekerja paksa serta mengembangkan kebijakan ketenagakerjaan yang inklusif dan berkelanjutan. Lembaga ini melakukan penelitian dan analisis untuk mengidentifikasi tren dan tantangan di dunia kerja, menyediakan forum untuk dialog dan kerja sama internasional mengenai isu ketenagakerjaan.

Pada abad ke-21, ILO terus beradaptasi dengan tantangan yang ditimbulkan oleh globalisasi, teknologi baru, dan perubahan iklim. Misalnya, lembaga ini berperan aktif dalam mempromosikan pekerjaan layak sebagai bagian dari *Sustainable Development Goals* (SDGs) Perserikatan Bangsa-Bangsa dan menangani dampak sosial dan ekonomi dari pandemi COVID-19, dengan fokus pada perlindungan pekerja dan pemulihan ekonomi yang inklusif. Dengan pengalaman lebih dari seratus tahun, ILO tetap menjadi pemimpin global dalam mempromosikan keadilan sosial dan hak-hak pekerja.

2.2.3 *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) adalah perjanjian internasional yang menetapkan kerangka hukum untuk semua kegiatan di lautan dan samudra di dunia. Konvensi ini diadopsi pada tahun 1982 dan mulai berlaku pada tahun 1994 setelah diratifikasi oleh cukup banyak negara. UNCLOS mencakup berbagai aspek hukum laut, termasuk batas maritim, hak dan tanggung jawab negara pantai, navigasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya laut, perlindungan lingkungan laut, dan penelitian ilmiah kelautan.

Konsep utama yang diatur oleh UNCLOS meliputi Laut Teritorial, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan Landas Kontinen. Laut Teritorial adalah wilayah laut yang membentang hingga 12 mil laut dari garis dasar pantai, tempat negara pantai memiliki kedaulatan penuh, termasuk hak untuk mengatur navigasi, sumber daya alam, dan lingkungan. Zona Tambahan mencakup 12 mil laut berikutnya, tempat negara pantai dapat menjalankan kontrol untuk mencegah dan menghukum pelanggaran hukum bea cukai, imigrasi, dan sanitasi di perairan teritorial mereka.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) membentang hingga 200 mil laut dari garis dasar pantai, tempat negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengeksplorasi dan memanfaatkan sumber daya alam, seperti ikan, minyak, dan gas alam. Di dalam ZEE, negara pantai juga memiliki yurisdiksi atas kegiatan seperti pembangkitan energi dari air, arus, dan angin, serta perlindungan lingkungan laut.

UNCLOS merupakan tonggak sejarah dalam hukum internasional, yang menciptakan kerangka kerja yang komprehensif dan universal untuk mengatur

semua aspek penggunaan samudra dan lautan di dunia. Untuk menyelesaikan sengketa yang timbul dari penafsiran atau penerapan UNCLOS, perjanjian tersebut menetapkan beberapa mekanisme penyelesaian sengketa, termasuk *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS), *International Court of Justice* (ICJ), dan arbitrase ad hoc.

2.3 Kelembagaan ILO, IMO, dan UNCLOS sebagai Rezim

Internasional Perlindungan Hak *Seafarer*

Rezim internasional yang terdiri dari *International Maritime Organization* (IMO), *International Labour Organization* (ILO), dan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) berperan penting dalam melindungi hak *seafarer* Indonesia melalui berbagai mekanisme dan regulasi yang mereka tetapkan.

Pertama, IMO sebagai badan Perserikatan Bangsa-Bangsa yang mengatur keselamatan pelayaran internasional memainkan peran kunci dalam memastikan bahwa kapal-kapal yang berlayar di perairan internasional mematuhi standar keselamatan yang tinggi. Ini mencakup persyaratan untuk perlengkapan keselamatan kapal, prosedur evakuasi, dan pelatihan awak kapal. Melalui konvensi-konvensi seperti SOLAS, IMO memastikan bahwa kapal-kapal yang beroperasi memenuhi standar yang dapat mencegah kecelakaan serius dan memastikan perlindungan bagi *seafarer* dari berbagai negara, termasuk Indonesia.

Kedua, ILO berfokus pada perlindungan hak-hak pekerja termasuk *seafarer*, dan telah mengadopsi berbagai konvensi internasional yang relevan seperti *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. MLC 2006 menetapkan standar internasional untuk kondisi kerja dan kehidupan di kapal, termasuk hak-hak dasar

pekerja seperti upah yang adil, jam kerja yang wajar, kondisi kerja yang aman, akses ke layanan kesehatan, dan perlindungan terhadap diskriminasi. Melalui implementasi MLC 2006, ILO memastikan bahwa *seafarer* Indonesia, bersama dengan *seafarer* dari seluruh dunia, dilindungi dari eksploitasi dan kondisi kerja yang tidak manusiawi di laut.

Ketiga, UNCLOS memberikan kerangka hukum yang jelas tentang batas-batas maritim, hak dan kewajiban negara-negara pantai, dan pengaturan untuk kegiatan di lautan. UNCLOS memastikan bahwa negara-negara anggota, termasuk Indonesia, memiliki yurisdiksi yang jelas dan dapat mengatur kegiatan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), yang mencakup pengelolaan sumber daya alam dan perlindungan lingkungan laut. Hal ini penting untuk melindungi keberlanjutan sumber daya laut yang penting bagi mata pencaharian *seafarer* Indonesia yang bergantung pada kegiatan perikanan dan kegiatan lainnya di laut.

Secara keseluruhan, rezim internasional yang terdiri dari IMO, ILO, dan UNCLOS memberikan kerangka kerja yang komprehensif untuk melindungi hak *seafarer* Indonesia. Mereka tidak hanya mengatur aspek keselamatan pelayaran dan kondisi kerja di laut, tetapi juga memastikan bahwa *seafarer* memiliki akses yang adil dan layak terhadap pekerjaan di laut, serta perlindungan terhadap eksploitasi dan diskriminasi. Dengan tetap berkomitmen pada implementasi dan pemantauan terhadap standar internasional yang ditetapkan oleh organisasi ini, Indonesia dapat memastikan bahwa *seafarer* yang merupakan bagian penting dari tenaga kerja global di sektor maritim, mendapatkan perlindungan yang layak dan adil sesuai dengan hak-hak dasar mereka sebagai pekerja laut.

2.4 Kepatuhan Indonesia terhadap Rezim Internasional Perlindungan Hak Seafarer

Indonesia berkomitmen untuk melindungi hak-hak pelaut melalui partisipasinya dalam perjanjian dan konvensi internasional. Sebagai anggota Organisasi Maritim Internasional (IMO), Indonesia bertanggung jawab untuk mengatur keselamatan pelayaran internasional, termasuk Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS). SOLAS mengatur standar keselamatan kapal, peralatan keselamatan, dan prosedur evakuasi, dan Indonesia telah berupaya untuk memastikan kapal yang berasal dari Indonesia atau yang mempekerjakan pelaut Indonesia mematuhi persyaratan SOLAS untuk mencegah kecelakaan maritim dan melindungi nyawa pelaut.

Indonesia juga merupakan pihak dalam Organisasi Perburuhan Internasional (ILO), yang mengadopsi Konvensi Perburuhan Maritim (MLC) 2006 pada tahun 2015. MLC 2006 menetapkan standar internasional untuk kondisi kerja dan kehidupan di atas kapal, termasuk upah yang adil, jam kerja yang wajar, kondisi kerja yang aman, akses ke layanan kesehatan, dan perlindungan terhadap diskriminasi. Indonesia meratifikasi MLC 2006 pada tahun 2015, memastikan perlindungan yang adil dan manusiawi bagi pelaut di laut.

UNCLOS, Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, merupakan bagian penting dari kerangka hukum internasional Indonesia, yang menetapkan aturan tentang batas maritim, hak negara pantai, dan pengelolaan lingkungan laut. Indonesia berupaya menerapkan UNCLOS untuk memastikan

pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan dan perlindungan pelaut di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)-nya.

Indonesia telah menandatangani dan meratifikasi beberapa produk hukum internasional yang bertujuan untuk melindungi hak-hak *seafarer*. Salah satu yang paling signifikan adalah *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. Konvensi ini diselenggarakan oleh *International Labour Organization* (ILO) pada tahun 2006 di Geneva, Swiss, dan bertujuan untuk memastikan hak-hak *seafarer* di seluruh dunia dilindungi serta memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi *seafarer* (Baskoro, 2021). Indonesia meratifikasi MLC 2006 melalui Undang-Undang No. 15 Tahun 2016 (Baskoro, 2021).

Untuk mengimplementasikan ketentuan MLC 2006, Indonesia juga mengeluarkan beberapa peraturan turunan, seperti Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 58 Tahun 2021 tentang Sertifikasi MLC (Baskoro, 2021). Dengan diberlakukannya peraturan-peraturan ini, ketentuan-ketentuan dalam MLC dapat diaplikasikan dalam hukum Indonesia, sehingga memberikan kepastian hukum terhadap hak-hak *seafarer* dan awak kapal Indonesia yang bekerja di atas kapal berbendera Indonesia (Baskoro, 2021).

Selain untuk melindungi hak *seafarer* dalam laut teritorialnya, Indonesia juga menandatangani dan meratifikasi hukum internasional yang bertujuan untuk melindungi hak-hak *seafarer* migran. Salah satu yang paling signifikan adalah

International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families. Konvensi ini diadopsi oleh Majelis Umum PBB pada tahun 1990 dan diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang No. 6 Tahun 2012 (Syahida, 2023). Konvensi ini bertujuan untuk melindungi hak-hak pekerja migran dan anggota keluarganya, termasuk *seafarer* migran, dengan menetapkan standar minimum untuk perlindungan hak asasi manusia mereka.

Selain itu, Indonesia juga mengeluarkan Undang-Undang No. 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (PPMI), yang memberikan kerangka hukum nasional untuk melindungi pekerja migran Indonesia di luar negeri (Syahida, 2023). Undang-undang ini mencakup berbagai aspek perlindungan, mulai dari pra-penempatan, selama penempatan, hingga setelah kembali ke Indonesia. Dengan adanya undang-undang ini, diharapkan hak-hak *seafarer* migran Indonesia dapat terlindungi dengan lebih baik, baik di dalam negeri maupun di luar negeri.