

DOI: <https://doi.org/10.31933/unesrev.v4i2>

Diterima: 08/11/2021, Diperbaiki: 20/11/2021, Diterbitkan: 10/12/2021

EKSISTENSI KLAUSULA PELARUNGAN BAGI SEAFARER DI INDONESIA

Sintong Arion Hutapea¹, Winanda Kusuma², A. Cery Kurnia³.

¹) Universitas Bangka Belitung, Bangka Belitung, Indonesia.
sintong.arion@gmail.com

²) Universitas Bangka Belitung, Bangka Belitung, Indonesia.
kusuma.winanda@gmail.com

³) Universitas Bangka Belitung, Bangka Belitung, Indonesia.
andyceri@gmail.com

Corresponding Author: Sintong Arion Hutapea¹

ABSTRACT

In the world of shipping, seafarers are bound by a Seawork Agreement (PKL) which contains requirements that must be obeyed by the parties. This includes a clause that is included in the seafarer's employment contract. Implications arising from the burial of the seafarer's corpse. The existence of a banning clause in the seafarer's employment contract. The role of the state in providing legal protection for seafarers from confinement. The ban must meet 4 formal requirements. The unbalanced bargaining position makes entrepreneurs and seafarers as parties ban clauses can appear in street vendors. Finally, the seafarer inevitably has to obey the PKL that has been agreed with the entrepreneur. States intervenes in ensuring the protection of human rights for seafarers from the prohibition clause, it needs to be done by making changes to the legal system which includes the legal structure, legal substance and legal culture.

Keywords: Ship, Banning, Seafarer, Sea.

ABSTRAK

Dalam dunia pelayaran, seafarer terikat pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang memuat persyaratan yang wajib ditaati para pihak. Termasuk klausula pelarungan dimasukkan ke dalam kontrak kerja seafarer. Implikasi yang ditimbulkan dari pelarungan jenazah seafarer. Eksistensi klausula pelarungan dalam kontrak kerja seafarer. Peran negara dalam memberikan perlindungan hukum bagi seafarer dari pelarungan. Pelarungan haruslah memenuhi 4 syarat formil. Posisi tawar yang tidak seimbang membuat pengusaha dan seafarer, klausula pelarungan bisa muncul di dalam PKL. Akhirnya seafarer mau tidak mau harus menaati, PKL yang telah disepakati dengan pengusaha. Negara turut ikut campur dalam menjamin perlindungan HAM bagi seafarer dari klausula pelarungan tentu saja perlu dilakukan dengan melakukan perubahan dari sistem hukum yang meliputi struktur hukum, substansi hukum dan budaya hukum.

Kata Kunci: Kapal, Pelarungan, Pelaut, Laut

PENDAHULUAN

Secara geografis, dunia dikepong oleh lautan. Kondisi alam seperti ini membuat lautan memiliki peluang besar untuk dieksploitasi untuk perikanan, pertambangan minyak dan batubara. Terkhusus untuk bidang perikanan memiliki potensi tersendiri. Peluang untuk melakukan penangkapan-penangkapan ikan membutuhkan pekerja-pekerja professional atau dikenal istilah seafarer. Seafarer yang belayar di kapal berbendera Indonesia maupun bendera asing sering menjadi korban human trafficking di industri perikanan. Kondisi seafarer yang berada di kapal dan berlabuh dalam waktu yang cukup lama sangat rentan untuk dieksploitasi dan menjadi pelanggaran Hak Asasi Manusia (HAM). Para seafarer banyak yang mengalami kesulitan, dikarenakan upah yang rendah, diskriminasi gender, pelanggaran di tempat kerja, pemotongan gaji, serta keterlibatan buruh anak dan kerja paksa.

Bekerja di kapal tergolong membahayakan dibanding pekerjaan lainnya. Tingkat kecelakaan kerja terhadap seafarer memerlukan perhatian lebih serius melalui pengaturan standar minimum pengetahuan dan keterampilan awak kapal penangkap ikan, standar kapal penangkap ikan dan alat tangkap ikan, standar pengawakan kapal penangkap ikan, standar operasi penangkapan ikan, dan standar ketenagakerjaan pada kapal penangkap ikan. Standar wajib disesuaikan dengan ukuran kapal, daya mesin utama kapal, daerah pelayaran, dan teknologi penangkapan yang digunakan.

Pada praktiknya sering seafarer meninggal dunia di atas kapal yang sedang belayar bisa dikarenakan karena sakit atau hal-hal lain. Sepanjang tahun 2020 sampai dengan 2021 setidaknya ada beberapa pemberitaan mengenai kematian seafarer di Indonesia, seperti kematian kapal 5 Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Motor (KM) Starindo Jaya Maju VI pada September 2020. Tetapi berita paling menyita perhatian adalah video pelarungan 3 ABK asal Indonesia yang bekerja di Luqing Yuan Yu 623 di perairan Somalia. Rekaman tersebut menjadi perhatian masyarakat dan membuat negara bertindak secara diplomatis. Berdasarkan data, Destructive Fishing Watch (DFW) setidaknya 30 seafarer yang mendapatkan kekerasan di kapal China.

Dalam dunia pelayaran, seafarer terikat pada Perjanjian Kerja Laut (PKL), kesepakatan antara awak Kapal Perikanan dengan pemilik Kapal Perikanan atau operator Kapal Perikanan atau nakhoda Kapal Perikanan atau dengan agen Awak Kapal Perikanan yang memuat persyaratan kerja, jaminan kelayakan kerja, jaminan upah, jaminan kesehatan, jaminan asuransi kecelakaan dan musibah, jaminan keamanan, serta jaminan hukum yang mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan. PKL berlaku dengan wilayah hukum wilayah perairan Indonesia, laut lepas bahkan perairan negara lain. PKL sama halnya kontrak kerja mengatur hubungan hukum antara penerima kerja dengan pemberi kerja. Di dalam setiap PKL terdapat klausula-klausula, salah satu persyaratan yang diatur mengenai burial at the sea (pelarungan). Pembuangan sisa-sisa manusia/ jenazah di laut, biasanya dari kapal atau perahu. Secara teratur dilakukan oleh angkatan laut, perusahaan swasta dan warga negara di banyak negara. Pelarungan mencakup penyebaran abu dari sisa-sisa yang dikremasi, kadang-kadang melibatkan penguburan sebagai peti mati, penguburan dijahit dengan kain layar atau penguburan dalam sebuah guci.

Tidak jarang klausula pelarungan dimasukkan ke dalam kontrak kerja seafarer. Kondisi ini, didasarkan karena tidak cukupnya ruangan kapal untuk menempatkan jenazah. Meskipun begitu, alasan tersebut tidak dapat dijadikan alasan pembenar pelaksanaan pelarungan. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka menarik untuk diberikan kajian mengenai posisi klausula pelarungan dalam kontrak kerja seafarer.

masalah dalam penelitian ini, yaitu: pertama, apa implikasi yang ditimbulkan dari pelarungan jenazah seafarer. Kedua, bagaimana eksistensi klausula pelarungan dalam kontrak kerja seafarer. Ketiga, bagaimana peran negara dalam memberikan perlindungan hukum bagi seafarer dari pelarungan.

Adapun tujuan dari penelitian memberikan penegasan mengenai rumusan permasalahan yang akan diteliti menemukan implikasi yang ditimbulkan dari pelarungan jenazah seafarer untuk menjelaskan dan mengetahui eksistensi dari klausula pelarungan jenazah bagi seafarer dan peran negara dalam memberikan perlindungan hukum bagi seafarer dari pelarungan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian normatif, yang menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statue approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan pendekatan perbandingan. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah keseluruhan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang menjadi obyek penelitian. Pendekatan konseptual, digunakan untuk meletakkan doktrin atau pendapat para ahli hukum yang berkembang. Dan pendekatan perbandingan digunakan untuk memberikan perbandingan regulasi yang digunakan di negara lain maupun organisasi internasional

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implikasi Yang Ditimbulkan Dari Pelarungan Jenazah Seafarer

United Nations Conventions Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982) membagi zona-zona maritim. Pada laut teritorial yang berada 12 nautica mil berlaku kedaulatan penuh bagi negara pantai. Di zona ini, pelarungan tidak mungkin untuk dilakukan karena membutuhkan persetujuan dari negara pantai. Pada zona tambahan, negara pantai memiliki kewenangan yang hampir sama dengan laut territorial. Sedangkan di zona ekonomi eksklusif (ZEE), negara pantai memiliki hak berdaulat. Pada zona Laut lepas, negara memiliki kebebasan dalam berlayar dan tunduk kepada hukum internasional.

International Labor Organizations (ILO), organisasi internasional di bawah United Nations (UN), yang dibentuk untuk menghapus segala bentuk pelanggaran HAM, serta memberikan perlindungan kesehatan dan keamanan kepada para buruh, dalam hal ini adalah seafarer. Teknis pelarungan jenazah seafarer diatur praktiknya dalam Pasal 30 ILO Seafarer's Service Regulations. Apabila seafarer meninggal dunia saat berlayar, kapten kapal harus segera melaporkannya ke pemilik kapal dan keluarga korban. Dalam aturan itu, pelarungan bisa dilakukan setelah memenuhi beberapa syarat:

1. Kapal berlayar di perairan internasional;

2. Seafarers yang meninggal dunia lebih dari 24 jam atau kematiannya disebabkan penyakit menular dan jasad telah disterilkan;

3. Kapal tidak mampu menyimpan jenazah karena alasan higienitas atau pelabuhan melarang kapal menyimpan jenazah, atau alasan sah lainnya;

4. Sertifikat kematian telah dikeluarkan oleh dokter kapal (jika ada).

Terdapat 4 syarat formil harus dipenuhi supaya pelarungan bisa dilakukan. Pertama, kapal harus berlayar di perairan internasional. Ketika kapal berlayar di laut lepas yang menjadi bagian perairan internasional maka yurisdiksi dari hukum internasional yang berlaku. Dan setiap tindakan yang diambil haruslah dilaksanakan dengan maksud damai. Pertanyaannya bisakah pelarungan dilakukan di ZEE. Negara pantai memiliki hak berdaulat di ZEE, meskipun hanya terbatas di bidang ekonomi saja. Sebagai special legal rezime, negara pantai memiliki perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Demikian juga dalam pelarungan bagi jenazah seafarer di ZEE, Kapal harus meminta izin terlebih dahulu kepada otoritas negara pantai supaya pelarungan bisa dilaksanakan.

Kedua, bahwa jenazah sudah mulai mengalami pembusukan dan karena alasan kesehatan yaitu ancaman penularan penyakit kepada seafarer lainnya sehingga jenazah tidak bisa dipulangkan ke daratan. Ketiga, Ketidakmampuan kapal untuk menyimpan jenazah karena tidak memiliki tempat pembekuan jenazah sehingga bisa membahayakan kesehatan seafarer atau pelabuhan menolak kapal yang membawa jenazah merapat. Keempat, adanya sertifikat kematian yang dikeluarkan oleh dokter kapal. Sebagai bukti bahwa kematian dari seafarer dapat dibenarkan sebagai hukum (*materiil waarheid*).

International Medical Guide for Ships yang dikeluarkan oleh World Health Organizations (WHO) menjelaskan bahwa pelarungan harusnya menjadi pertimbangan terakhir, ketika jenazah tidak bisa dibawa ke pelabuhan terdekat. Jenazah dapat dilarung apabila ditemukan tidak ada kecurigaan terkait kematian dan tidak dimungkinkan untuk menjaga jenazah dengan aman di kapal, atau jika kerabat terdekat memintanya. Perlu diperhatikan bahwa untuk berhati-hati dalam memberikan persetujuan pelarungan apabila tidak dapat dipastikan terjadinya kematian. Untuk pelarungan, jenazah dimasukkan ke dalam selebar kanvas dengan lebar + 4,5 meter. Kanvas diberikan pembeban balok kayu yang dijahit pada kedua sisi bawanya. Apabila tidak ditemukan kanvas maka dapat menggunakan kain kafan yang terbuat dari bahan yang kuat dan bobotnya harus cukup berat untuk memastikan tubuh tenggelam dengan cepat dan permanen. Pelarungan juga harus memerhatikan adat istiadat atau agama yang dianut oleh jenazah seafarer. Syarat-syarat yang telah ditentukan harus terpenuhi sebelum dilakukan pelarungan terhadap jenazah seafarer. Tanpa terpenuhinya syarat-syarat ini maka pelarungan dianggap sebagai pelanggaran terhadap HAM yang dimiliki seorang seafarer.

Eksistensi Klausula Pelarungan Dalam Kontrak Kerja Seafarer

Perjanjian berisikan materi yang menyangkut dan melindungi kepentingan dari para pihak yang membuat perjanjian tersebut. Untuk memberikan jaminan kepastian hukum kepada para pihak sebaiknya perjanjian dibuat dalam bentuk tertulis. Abdul Kadir Muhammad,

mendefinisikan perjanjian yang dimaksud oleh Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), sebagai sebuah persetujuan dimana ada subyek hukum yang saling mengikatkan diri ke dalam lapangan harta kekayaan. Selayaknya sewa menyewa, simpan pinjam, jual beli maupun bentuk perjanjian lainnya. Maka kontrak kerja juga tunduk kepada syarat-syarat perjanjian. Perbedaan paling mendasar di kontrak kerja para pihak yang melakukan pekerjaan adalah pemberi kerja yaitu pengusaha dan buruh sebagai penerima kerja. Obyek perjanjian pada kontrak kerja adalah manusia. Kewajiban mendasar dari kontrak kerja adalah buruh sebagai penerima kerja melakukan penunaian kerja dan mendapatkan upah dari pengusaha sebagai bentuk kontra prestasi. Dalam kontrak kerja, buruh terikat kepada durasi waktu yang telah ditentukan sebelumnya.

Demikian halnya, bagi hubungan seafarer didasari dari Perjanjian Kerja Laut (PKL) yaitu perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dengan seorang buruh di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah baik sebagai nakhoda atau anak kapal. Hubungan hukum ini tentu saja harus dibuat dalam bentuk tertulis. Meskipun juga tidak menutup kemungkinan untuk dibuat dalam bentuk lisan. Setiap PKL yang dibuat harus diketahui oleh pejabat yang telah ditunjuk.

Kedudukan para pihak dalam perjanjian kerja bersifat subordinasi, yaitu pemberi kerja memiliki kedudukan yang lebih tinggi atau berposisi kuat dibandingkan dengan buruh yang berkedudukan lebih rendah atau berposisi lemah. Posisi ini membuat buruh mendapatkan perintah untuk melakukan pekerjaan. Dengan kedudukan para pihak bersifat subordinasi tersebut, biasanya pihak yang berposisi lebih tinggi/kuat sangat dimungkinkan untuk menekan pihak yang berposisi lemah, dengan cara pihak yang kuat akan terlebih dahulu membuat syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan baku (standar) yang dicantumkan dalam klausul kontrak/perjanjian kerja, guna diajukan atau ditawarkan pada pihak yang berposisi lemah. Pihak yang berposisi lemah mau tidak mau akan menerima syarat-syarat atau ketentuan baku tersebut, mengingat jika tidak menerima pihak yang lemah tidak akan memperoleh pekerjaan. Kondisi ini terjadi tentunya menimbulkan ketidakadilan bagi penerima kerja. Dalih untuk menghemat waktu dan biaya (alasan ekonomis) dan menghindari negosiasi yang berlarut-larut. Disadari bahwa untuk mencapai suatu kesepakatan tentang isi perjanjian, dibutuhkan waktu yang cukup lama untuk bernegosiasi.

Indonesia tidak mengenal landasan hukum bag berlakunya perjanjian baku pada KUHPerdata, perjanjian baku tetap bisa hadir karena Buku III KUHPerdata menganut sistem terbuka, bahwa hukum perjanjian memberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada anggota masyarakat yang menjadi pihak untuk membuat ketentuannya sendiri yang berlainan dengan pengaturan sebagaimana terdapat dalam Buku III KUHPerdata. Sebenarnya keberadaan klausa baku sebagai bagian dari perjanjian sepenuhnya dapat dilarang atau bertentangan dengan hukum. Akan tetapi, perlu putusan pengadilan menunjukkan bahwa klausa baku memenuhi persyaratan yang berlaku. Adanya juga anggapan yang menyatakan bahwa seseorang terikat kontrak ketika

dia telah menandatangani kontrak tersebut, sehingga setiap orang yang menandatangani bertanggungjawab pada isi dan apa yang ditandatangani.

Meskipun kontrak tertulis yang distandarisasi sepihak oleh pelaku usaha, serta bersifat massal tanpa mempertimbangkan perbedaan kondisi yang dimiliki konsumen (take-it or leave-it contract) . Selama didalam pelaksanaan kontrak tetap menjalankan dan memenuhi 4 (empat) syarat dalam Pasal 1320 KUHPerdara yaitu kata sepakat untuk mereka yang mengikatkan diri kecapakan dari para pihak yang mengikatkan diri, hal-hal tertentu dan terpenuhinya suatu sebab yang halal maka tidak akan menjadi persoalan.

Dalam PKL wajib memuat hak dan kewajiban seafarer, termasuk kesejahteraan. Berdasarkan Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (UU Nomor 17 Tahun 2008) disebutkan bahwa kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Pasal 337 UU Nomor 17 Tahun 2008 bahwa ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan. Sehingga hak dan kewajiban seafarer disesuaikan juga dengan regulasi ketenagakerjaan. Pengaturan juga diberikan pada Bab V PP No. 7 Tahun 2000 mengatur perlindungan kerja pelaut diantaranya mengenai buku pelaut, persyaratan kerja diatas kapal, hak dan kewajiban pelaut, akomodasi dan kesejahteraan pelaut (jam kerja, upah, hari libur, cuti, masa kontrak, pemutusan hubungan kerja, biaya ganti rugi, dan kecelakaan kerja).

Disamping itu, PKL disusun dengan tujuan untuk memastikan terpenuhinya persyaratan kerja, kondisi kerja, upah, jaminan kesehatan, jaminan asuransi kecelakaan, musibah, kematian, jaminan hukum, serta jaminan keamanan bagi awak Kapal Perikanan. Pembentukan PKL harus memperhatikan beberapa hal sebagai berikut: a. wilayah hukum PKL; b. kepastian hukum PKL; c. jenis PKL; d. kondisi dan persyaratan kerja di Kapal Perikanan; e. hak dan kewajiban; f. pelaksanaan PKL; g. kompetensi dan dokumen Awak Kapal Perikanan; dan h. isi dan format PKL.

Demikian juga bahwa, apabila ada seafarer yang meninggal dunia maka pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya pemulangan dan penguburan jenazahnya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan. Apabila seafarer meninggal dunia, pengusaha angkutan di perairan wajib membayar santunan untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) dan untuk meninggal dunia akibat kecelakaan kerja besarnya santunan minimal Rp 150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah). Santunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan kepada ahli warisnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Disinilah celah klausula pelarungan dibuka, Pasal 31 apabila seafarer meninggal dunia sepanjang dimungkinkan maka jenazah akan dipulangkan kepada keluarga. Perlu digarisbawahi mengenai kondisi yang dimungkinkan saja, yang mana apabila kondisi tidak dimungkinkan maka

pelarungan bisa dilaksanakan. PKL mengatur segala macam bentuk tentang hak dan kewajiban dari seafarer dengan majikannya. Tentu saja terkait kondisi-kondisi termasuk pelarungan. Klausula pelarungan hadir dalam standar baku yang membuat seafarer mau tidak mau atau suka atau suka untuk menyepakati suatu PKL. Pemilik kapal, pengusaha kapal atau kapten kapal beranggapan bahwa ruang (space)/refrigerator yang terdapat dalam kapal yang cukup kecil tidak mampu sebagai tempat penyimpanan dari jenazah seafarer. Kembali lagi, karena posisi yang tidak seimbang dari para pihak PKL membuat klausula baku pelarungan dimasukkan sebagai salah satu komponen yang harus disepakati oleh seafarer.

Instrumen hukum internasional sendiri memberikan pengaturan terhadap perlindungan bagi seafarer dimulai dari Pasal 94 UNCLOS 1982. Konvensi ini tidak mengatur hal tersebut secara spesifik, namun perlindungan tersebut sebenarnya dapat dikaitkan dengan tanggung jawab dari negara bendera (*duties of flag state*). Dari ayat tersebut dapat dipahami bahwa negara bendera (*flag state*) harus menerapkan yurisdiksi berdasarkan peraturan perundang-undangan nasionalnya terhadap kapal-kapal yang memiliki kebangsaan negara bendera maupun terhadap nakhoda, perwira, dan ABK yang berkaitan dengan masalah administratif, teknis, dan sosial mengenai kapal tersebut.

Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) menjadi sumber hukum internasional bagi meletakkan dasar-dasar bagi seafarer. Upaya untuk memenuhi hak tersebut diperlukan pengaturan perlindungan seafarer secara global. Perjanjian internasional ini berlaku untuk semua kapal umum dan perseorangan, yang digunakan dalam kegiatan komersial selain dari kapal-kapal yang digunakan dalam penangkapan ikan atau melakukan kegiatan serupa dan kapal-kapal yang dibangun secara tradisional seperti kapal layar dan pinisi. Akan tetapi, Konvensi ini tidak berlaku pada kapal perang atau angkatan laut. Indonesia meratifikasi MLC 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006).

MLC 2006 mewajibkan bagi kapal yang membawa 100 penumpang atau lebih dan melakukan perjalanan internasional dan lebih dari 3 hari wajib memiliki dokter yang berkualitas dan bertanggung jawab untuk menyediakan perawatan medis, hal ini untuk mencegah apabila terdapat penumpang atau pelaut yang sakit dan sulit terhadap akses daratan karena waktu perjalanan yang lama. Regulasi ini mencantumkan mengenai upaya pemberian jaminan kesehatan bagi seafarer. Demikian juga, para pemilik kapal wajib membayar biaya pemakaman pada kasus kematian yang terjadi di atas kapal atau darat selama masa kerja ketika seafarer bekerja. Akan tetapi MLC 2006 tidak membahas mengenai klausula pelarungan dengan mekanismenya.

Mengenai isi PKL dapat ditemukan pada MLC 2006 tercantum di Pasal 4 Pedoman dan Kaidah, Standar, Standart A 2.1 Perjanjian awak kapal yaitu setiap negara anggota wajib menerapkan peraturan perundang-undangan yang menguraikan hal-hal yang akan dimasukkan ke seluruh PKL yang diatur oleh hukum nasionalnya. PKL dalam segala hal wajib memuat hal-hal khusus berikut ini : a) nama lengkap, tanggal lahir atau usia, dan tempat lahir awak kapal; b) nama dan alamat pemilik kapal; c) tempat di mana dan tanggal pada saat perjanjian kerja awak

kapal ditandatangani; d) jabatan awak kapal yang akan dipekerjakan; e) jumlah upah awak kapal atau apabila memungkinkan rumusan yang digunakan untuk menghitungnya; f) jumlah cuti tahunan yang dibayar atau apabila memungkinkan rumusan yang digunakan untuk menghitungnya; g) pemutusan perjanjian dan ketentuan-ketentuannya.

Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa regulasi-regulasi nasional maupun internasional belum mengatur secara khusus mengenai pelarungan. Standarisasi PKL yang diberikan regulasi internasional dan nasional hanya membahas mengenai hal-hal yang umum bagi seafarer sehingga kelahiran klausula pelarungan bagi seafarer bisa dianggap menjadi klausula baku. Selayaknya undang-undang, pembuatan perjanjian bertujuan mengatur hubungan hukum dan melahirkan seperangkat hak dan kewajiban. Bedanya jika undang-undang mengatur masyarakat secara umum (publik), perjanjian mengatur dan hanya mengikat para pihak yang membuat perjanjian. Klausul pelarungan tentu saja mengunci posisi seafarer dalam sebuah PKL.

Syarat sah berlakunya perjanjian kerja sebagaimana diatur dalam Pasal 52 ayat (1) UU Nomor 13 Tahun 2003 menyatakan perjanjian kerja dibuat atas dasar syarat-syarat sah suatu perjanjian. Prinsip-prinsip yang tertera pada Buku III KUHPerdara memang bersifat terbuka akan tetapi ada ketentuan-ketentuan yang bersifat memaksa. Akan tetapi, pencantuman klausula pelarungan bertentangan salah satu asas hukum yang dianut dalam hukum perjanjian adalah asas kebebasan berkontrak, bahwa seharusnya setiap orang mendapatkan kebebasan untuk membuat suatu perjanjian yang dan menentukan atau memuat syarat-syarat perjanjian macam apapun, sepanjang perjanjian itu dibuat secara sah dan beritikad baik, serta tidak melanggar ketertiban umum dan kesusilaan.

Terlebih lagi ketika sumber daya yang menjadi objek perjanjian merupakan sesuatu yang langka tentu saja tidak semua orang bisa mendapatkan kesempatan untuk menjadi pihak dalam perjanjian. Dalam perjanjian yang mirip saja para pihak bisa memberikan syarat dan ketentuan yang berbeda untuk setiap perjanjian diakibatkan risiko atau biaya lebih yang timbul dalam berkontrak dengan salah satu pihak tersebut. Apalagi di dalam PKL seafarer yang mana posisi para pihak tidak seimbang, sehingga perlu diambil tindakan ataupun setidaknya pemerintah mampu mengambil peran dalam memperhatikan pencantuman pelarungan dalam kontrak kerja seafarer.

Peran Negara dalam Memberikan Perlindungan Hukum bagi Seafarer dari Pelarungan

Cita-cita menjamin dan melindungi setiap warga negara merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh suatu negara. Indonesia selalu berupaya untuk wajib melindungi setiap warga negaranya dimanapun berada. Tanggung jawab ini lahir dari Alinea ke 4 Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945).

Konstitusi sendiri mengatur dan menjamin mengenai perlindungan kepada warga negara sebagai hak asasi diejewantahkan dalam Pasal 28D ayat (1) yang menyatakan bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum. Fondasi dasar ini, membuat negara harus memenuhi kewajibannya dimanapun warga negaranya berada meskipun di dalam negeri atau di luar negeri.

Selanjutnya, Pasal 34 ayat (2) Negara mengembangkan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan masyarakat sesuai dengan martabat kemanusiaan. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (UU HAM), pada Pasal 38 menyebutkan bahwa 1) Setiap warga negara, sesuai dengan bakat, kecakapan, dan kemampuan, berhak atas pekerjaan yang layak; 2) Setiap orang berhak dengan bebas memilih pekerjaan yang disukainya dan berhak pula atas syarat-syarat pekerjaan; 3) Setiap orang, baik pria maupun wanita melakukan pekerjaan yang sama, sebanding, setara atau sesuai syarat-syarat perjanjian kerja yang sama; 4) Setiap orang, baik pria maupun wanita dalam melakukan pekerjaan yang sepadan dengan martabat kerja upah yang adil sesuai prestasinya dan dapat menjamin kelangsungan kehidupan keluarganya.

Pelarungan menjadi opsi terakhir yang bisa diambil oleh Kapten Kapal apabila seorang seafarer meninggal dunia pada saat berlayar di perairan internasional. Regulation 2.1 Seafarers' employment agreements MLC 2006 menjamin bahwa seorang seafarer bisa memberikan peninjauan dan memberikan masukan terhadap isi dan maksud dari PKL tersebut ditandatangani. Kondisi ini sebenarnya seperti sia-sia karena posisi para pihak yang tidak seimbang. Negara dalam ini bisa turut campur tangan dan merupakan faktor yang sangat penting karena tercapainya hubungan kerja akan menjadi adil.

Bukti sah peran negara ialah dengan meratifikasi MLC 2006, bisa sedikit demi sedikit mengurangi pelanggaran-pelanggaran hak terhadap para seafarer yang bekerja di luar negeri. Setidaknya negara sudah mempunyai usaha yang baik dalam melakukan perlindungan hukum. Bahwa PKL antara pengusaha dan seafarer dibuat dan ditandatangani di hadapan pejabat yang ditunjuk pemerintah serta pembuatannya harus pula menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran. Maksudnya bahwa dari PKL dibuat di hadapan pejabat yang ditunjuk oleh Pemerintah (Administratur Pelabuhan) adalah agar pembuatan akta perjanjian tersebut harus berdasarkan atas kemauan kedua belah pihak atau tanpa adanya paksaan dan dalam perjanjian tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan yang berlaku. Dengan demikian dalam pelaksanaannya administratur pelabuhan harus memberitahu yang seterang-terangnya. Kehadiran klausul pelarungan ketika seafarer meninggal dunia menjadi pembuktian bahwa perlunya perlindungan hukum yang diberikan negara kepada seafarer.

Lawrence M. Friedman mengatakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya perlindungan hukum tergantung dari tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (legal structure), substansi hukum (legalsubstance), dan budaya hukum (legal culture). Legal structure ini menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (living law) dari masyarakat.

Struktur hukum keberadaannya untuk melaksanakan aturan tertulis atau jika tidak ditemukan maka akan digali didalam nilai-nilai hukum dan keadilan yang ada pada masyarakat. PKL lahir karena adanya hubungan keperdataan antara pengusaha dan seafarer. Keberadaan negara yang diwakili oleh pejabat pelabuhan administrasi otomatis menjadi modal awal dalam mengawasi dan menghadapi klausul-klausula yang merugikan seafarer, seperti halnya klausula

pelaurangan. Tanpa kehadiran negara, pelarungan-pelarungan terhadap jenazah seafarer pasti akan selalu terjadi.

Substansi hukum artinya setiap peraturan perundang-undangan yang dihasilkan atau seluruh peraturan perundangundangan/hukum baik tertulis maupun tidak tertulis (termasuk putusan pengadilan) yang digunakan penegak hukum untuk menegakkan hukum. Aturan mengenai standar PKL hanya mencantumkan mengenai pedoman-pedoman umum belaka, mulai MLC 2006 hingga UU Pelayaran. Perlu diberikan pengaturan khusus bisa dengan peraturan teknis bahwa pelarungan wajib dijadikan upaya terakhir yang bisa diambil Kapten Kapal ketika ada seafarer yang meninggal dunia.

Kultur hukum ialah cara bertindak baik dari penegak hukum maupun dari warga masyarakat tentang hukum dan berbagai fenomena yang berkaitan dengan hukum. Klausula pelarungan hadir di dalam PKL karena dasar kesepakatan dari para pihak dalam kondisi yang tidak seimbang. Perubahan paradigma di masyarakat haruslah dirubah bahwa dengan atau alasan apapun pelarungan bagi jenazah seafarer yang semena-mena adalah pelanggaran HAM.

KESIMPULAN

Bahwa pelarungan jezanah seafarer haruslah memenuhi 4 syarat formil. Pertama, kapal harus berlayar di perairan internasional. Kedua, jenazah sudah mulai busuk dan karena alasan kesehatan. Ketiga, ketidakmampuan kapal untuk menyimpan jenazah karena tidak memiliki tempat pembekuan jenazah. Keempat, apabila adanya sertifikat kematian yang dikeluarkan oleh dokter kapal.

Tanpa terpenuhinya syarat-syarat ini, pelarungan seafarer dianggap sebagai bentuk pelanggaran HAM. Hubungan hukum keperdataan antara pengusaha dan seafarer dilandaskan oleh PKL. Posisi tawar yang tidak seimbang membuat pengusaha dan seafarer, klausula pelarungan bisa muncul di dalam PKL. Akhirnya seafarer mau tidak mau harus menaati, PKL yang telah disepakati dengan pegusaha.

Dalam rangka negara turut ikut campur dalam menjamin perlindungan HAM bagi seafarer dari klausula pelarungan tentu saja perlu dilakukan dengan melakukan perubahan dari sistem hukum yang meliputi struktur hukum, substansi hukum dan budaya hukum. Struktur hukum bisa dicapai dengan optimalisasi keberadaan negara yang diwakili oleh pejabat pelabuhan admininstrasi otomatis menjadi modal awal dalam mengawasi dan menghadapi kluasul-klausul yang merugikan seafarer. Substansi hukum meliputi perlu adanya peraturan teknis yang mengatur mengenai pelarungan itu sendiri. Yang terakhir yaitu budaya hukum dengan memberikan perubahan paradigma di masyarakat haruslah dirubah bahwa dengan atau alasan apapun pelarungan bagi jenazah seafarer yang semena-mena adalah pelanggaran HAM.

DAFTAR PUSTAKA

- Assegaf, Ahmad Fikri, Penjelasan Hukum (Restatement) tentang Klausa Baku, Jakarta, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK), 2014.
- Friedman, Lawrence M., Sistem Hukum: Perspektif Ilmu Sosial, Bandung, Nusa Media, 2013.
- Lewis, Athur, Dasar-Dasar Hukum Bisnis, Bandung, Nusa Media, 2009.

- Khakim, Abdul, Aspek Hukum Perjanjian Kerja, Peraturan Perusahaan, dan Perjanjian Kerja Bersama (PKB), PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2017.
- Muhammad, Abdul Kadir, Hukum Perikatan, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992.
- Parthiana, I Wayan, Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia, Yrama Widya, Bandung, 2014.
- R. Subekti, Hukum Perjanjian, Intermasa, Jakarta, 1979.
- Trebilcock, Michael J. The Limit of Freedom of Contract, Harvard University Press, United States, 1993.
- WHO, International Medical Guide for Ships, 3rd Edition, WHO Press, Geneva, 2007.
- Darma, Susilo Andi, “Kedudukan Hubungan Kerja: Berdasarkan Sudut Pandang Ilmu Kaidah Hukum Ketenagakerjaan Dan Sifat Hukum Publik Dan Privat”, MIMBAR HUKUM, Volume 29, Nomor 2, Juni 2017, hlm. 221-234.
- Piseth, Chann, Peran Konvensi Hukum Laut Internasional PBB 1982 dan International Maritime Organization (IMO) Bagi Keselamatan Dan Keamanan Anak Buah Kapal (Abk) Selama Berlayar Dalam Pelayaran Internasional, JURNAL POROS HUKUM PADJADJARAN, Volume 2, Nomor 1, November 2020, hlm. 160-178.
- Poernomo, Sri Lestari, Standar Kontrak Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen (Standard Contract in Legal Perspectives of Consumer Protection), Jurnal Penelitian Hukum DE JURE, Vol. 19 No. 1, Maret 2019, hlm. 109-120.
- Putri Sekarini, Marsha Angela, I Nyoman Darmadha, Eksistensi Asas Kebebasan Berkontrak Berkaitan dengan Klausula Eksonerasi Dalam Perjanjian Baku, Kartha Semaya, VOL. 02, NO. 03, JUNI 2014, hlm. 1-12.
- Rachmanto, A Dwi, “Penyelesaian Sengketa Konsumen Akibat Perjanjian Baku Dan Klausula Baku Pasca Keberlakuan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2011 Tentang Otoritas Jasa Keuangan”, Jurnal Hukum & Pembangunan 48 No. 4 (2018), hlm. 826-860.
- Suryono, Leli Joko, “Kedudukan Dan Penerapan Klausula Baku Dalam Perjanjian Kerja Di Indonesia”, Jurnal Media Hukum: Volume 18 No 1 Juni 2011, hlm. 35-49.
- Suwardjo, Djodjo, John Haluan, Indra Jaya, & Soen'an H. Poernomo, “Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan dari Aspek Regulasi Nasional dan Internasional”, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol. 1 No. 1, 2010.
- Syaufika Y. R., Annisa, dan Sa'ida Rusdiana, Kebebasan Memilih Pihak dalam Kontrak pada Asas Kebebasan Berkontrak dalam Sewa Menyewa Kamar Tinggal, Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM NO. 1 VOL. 25 JANUARI 2018: 115 – 136.
- Asser Institute, Center for International & European Law, <https://www.thanos.org/uploads/documents/seaburial-fiat-ifta-march-2013-advice-1.pdf>, diakses pada tanggal 24 April 2021.
- Press Release on the Condition of the Ship Crew Posted in a Facebook Account, <https://kemlu.go.id/portal/en/read/1304/berita/press-release-on-the-condition-of-the-ship-crew-posted-in-a-facebook-account> diakses pada tanggal 16 April 2021.
- "Indonesian seafarers adrift in sea of exploitation, legal precarity", <https://www.thejakartapost.com/news/2020/06/22/indonesian-seafarers-adrift-in-sea-of-exploitation-legal-precarity.html> diakses pada tanggal 21 April 2021. United Nations Conventions Law of The Sea 1982
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan

Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 42/PERMEN-KP/2016
Tentang Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan