



## ARMA Update: 17 Desember 2021

(Versi Bahasa Indonesia)

### Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 58 tahun 2021 tentang Sertifikasi Maritime Labour Convention 2006

#### Gambaran Umum

*Maritime Labour Convention 2006* (“**MLC**”) adalah konvensi yang diselenggarakan oleh International Labour Organization (“**ILO**”) pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. MLC bertujuan 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.

Indonesia merupakan salah satu negara yang ikut serta dalam MLC, untuk memberikan perlindungan bagi pelaut dan awak kapal yang bekerja di atas kapal, Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk meratifikasi MLC 2006, yang diawali dengan disahkannya ratifikasi dalam UU No.15 Tahun 2016 tentang Pengesahan MLC (“**UU 15/2016**”), setelah ratifikasi maka diperlukan peraturan turunan agar substansi MLC dapat dilaksanakan, peraturan tersebut adalah Peraturan Pemerintah No.31 tahun 2021 tentang penyelenggaraan Bidang Pelayaran (“**PP 31/2021**”) dan Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 58 tahun 2021 tentang Sertifikasi MLC (“**Permenhub 58/2021**”)

*Update* ARMA pada kali ini akan membahas mengenai substansi dari MLC dan membahas ketentuan teknis untuk mendapatkan Sertifikasi MLC sebagaimana yang diatur dalam Permenhub 58/2021 (“**Sertifikat MLC**”)

#### Maritime Labour Convention 2006

MLC merupakan bagian dari International Labour Convention (“**ILC**”), atau dikenal pula dengan sebutan *seafarer's bill of rights*, merupakan instrumen penting bagi pelaut di seluruh dunia untuk memastikan bahwa mereka mendapatkan hak-hak minimum atas pekerjaannya termasuk di dalamnya lingkungan pekerjaan maupun upah yang layak. Dengan adanya MLC sebagai sebuah instrumen menandakan bahwa pengaturan internasional mengenai maritim kini sudah semakin komprehensif dan mengalami kemajuan.

Prinsip dasar dari MLC adalah bahwa setiap negara anggota harus memastikan bahwa ketentuan peraturan perundang- undangannya, harus menghormati hak-hak dasar terhadap:<sup>1</sup>

- a. Kebebasan berserikat dan pengakuan yang efektif terhadap hak atas perundingan bersama;
- b. Penghapusan segala bentuk kerja paksa atau wajib kerja;
- c. Penghapusan efektif pekerja anak;
- d. Penghapusan diskriminasi berkaitan dengan pekerjaan dan jabatan.

---

<sup>1</sup> Pasal 3 MLC



Selain itu, diatur mengenai Hak bekerja dan sosial bagi awak kapal bahwa negara anggota wajib untuk menjamin:<sup>2</sup>

- a. Setiap awak kapal mempunyai hak atas tempat kerja yang aman dan terlindungi sesuai dengan standar keselamatan;
- b. Setiap awak kapal mempunyai hak atas syarat-syarat kerja yang adil;
- c. Setiap awak kapal mempunyai hak atas kondisi kerja dan kehidupan yang layak di atas kapal
- d. Setiap awak kapal mempunyai hak atas perlindungan kesehatan, perawatan medis, tingkat kesejahteraan dan bentuk-bentuk perlindungan sosial lainnya;
- e. Setiap Negara Anggota harus memastikan, dalam batas-batas wilayah hukumnya, bahwa hak kerja dan sosial para awak kapal yang diatur pada ayat sebelumnya dalam Pasal ini telah diterapkan sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dalam Konvensi ini. Kecuali dinyatakan lain dalam Konvensi, penerapan tersebut dapat dicapai melalui hukum atau peraturan nasional, melalui perjanjian kerja bersama atau melalui kebijakan lain atau sesuai praktik yang berlaku.

### **Tata cara mendapatkan Sertifikat MLC**

Melalui Permenhub 58/2021, Pemerintah Indonesia berusaha mengimplementasikan komitmennya atas kesejahteraan awak kapal Indonesia salah satunya yaitu dengan menerapkan kewajiban untuk memperoleh Sertifikat MLC 2006 bagi kapal berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri.<sup>3</sup>

Dalam proses mendapatkan Sertifikat MLC, Permenhub 58/2021 mengatur bahwa ada beberapa sertifikat yang harus diperoleh, yaitu:

- a. Sertifikat DMLC Bagian I: Adalah Deklarasi Pemenuhan Ketentuan Ketenagakerjaan Maritim Bagian I adalah deklarasi yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang menyatakan Kapal telah memenuhi ketentuan MLC 2006 beserta perubahannya.
- b. Sertifikat DMLC Bagian II: adalah Deklarasi Pemenuhan Ketentuan Ketenagakerjaan Maritim yang disusun oleh Pemilik Kapal atau Operator Kapal yang menyatakan kapalnya telah memenuhi ketentuan MLC2006 beserta perubahannya.

Dalam DMLC Bagian I dan DMLC Bagian II harus memuat keterangan termasuk namun tidak terbatas antara lain mengenai:<sup>4</sup> (i) Usia Minimum; (ii) Jam kerja atau istirahat; (iii) Akomodasi; (iv) Makanan dan catering; (v) Kesehatan dan keselamatan serta pencegahan kecelakaan; (vi) Pembayaran upah serta Jaminan keuangan untuk repatriasi atau pemulangan; dll

---

<sup>2</sup> Pasal 4 MLC

<sup>3</sup> Pasal 3 ayat (1) Permenhub 58/2021

<sup>4</sup> Pasal 12 Permenhub 58/2021



## Pemenuhan Hak Awak Kapal

Berbagai macam pemenuhan hak yang harus diberikan kepada awak kapal dalam Permenhub 58/2021 termasuk namun tidak terbatas antara lain:

- a. Pelaut Muda memiliki jam kerja tidak lebih dari 8 (delapan) jam sehari dan 40 (empat puluh) jam seminggu dan kerja lembur dapat dilaksanakan apabila terdapat kondisi yang tidak dapat dihindari untuk alasan keselamatan pelayaran;<sup>5</sup>
- b. Pelaut Muda sebagaimana memiliki jam istirahat selama 15 (lima belas) menit setelah 2 (dua) jam bekerja secara terus-menerus;<sup>6</sup>
- c. Kamar tidur tidak terdapat celah langsung dari ruang muatan, ruang mesm, dapur, ruang penyimpanan, ruang pengeringan, atau area sanitasi bersama, bagian penyekat yang memisahkan tempat tersebut dari kamar tidur dan penyekat luar harus dibangun dengan baja atau bahan lain yang kedap terhadap air dan gas;<sup>7</sup>
- d. Tempat tidur yang terpisah untuk setiap Awak Kapal;<sup>8</sup>
- e. Fasilitas rekreasi harus disediakan oleh Pemilik Kapal atau Operator Kapal sesuai dengan kebutuhan Awak Kapal yang tinggal dan bekerja di Kapal;<sup>9</sup>
- f. Fasilitas permakanan dan katering harus disediakan oleh Pemilik Kapal atau Operator Kapal dengan kualitas dan kuantitas yang baik dan higienis.<sup>10</sup>

## Sanksi

Dalam hal sebuah kapal dengan bendera negara tertentu yang tidak meratifikasi MLC, maka kapal tersebut akan menjadi subyek pemeriksaan *Port State Control* di negara tujuan, dimana terdapat hukum kebiasaan yang disebut sebagai prinsip "*No More Favourable Treatment*" yang akan diterapkan oleh *Port State Control* negara tujuan. Prinsip "*No More Favourable Treatment*" adalah sebuah prinsip dimana dengan tidak dipatuhinya sebuah aturan konvensi tertentu maka kapal tersebut akan mendapatkan perlakuan yang tidak begitu diuntungkan (*less favourable*) dibandingkan dengan kapal yang telah memenuhi kepatuhan sebuah konvensi. Dalam kasus tertentu, kapal yang tidak memenuhi standar minimum sebuah konvensi dapat ditahan oleh *Port State Control* negara tujuan.

Terkait dengan sanksi dalam Permenhub 58/2021, terdapat dua sanksi administratif, yaitu yang pertama sanksi administratif berupa peringatan tertulis yang dikenakan apabila Pemilik Kapal atau Operator Kapal selaku pemegang Sertifikat MLC dan DMLC Bagian I yang melanggar kewajiban MLC<sup>11</sup>, sanksi kedua adalah pencabutan sertifikat, diberikan dalam hal<sup>12</sup>:

<sup>5</sup> Pasal 27 (1) Permenhub 58/2021

<sup>6</sup> Pasal 27 (2) Permenhub 58/2021

<sup>7</sup> Pasal 31 (1) huruf (f) Permenhub 58/2021

<sup>8</sup> Pasal 31 (1) huruf (k) Permenhub 58/2021

<sup>9</sup> Pasal 34 (1) Permenhub 58/2021

<sup>10</sup> Pasal 36 (1) Permenhub 58/2021

<sup>11</sup> Pasal 52 (1) Permenhub 58/2021

<sup>12</sup> Pasal 54 (2) Permenhub 58/2021



- a. Kapal tidak memenuhi ketentuan MLC 2006 dan perubahannya serta tindakan perbaikan yang dipersyaratkan tidak dilaksanakan;
- b. Keterangan dalam dokumen Kapal yang digunakan untuk penerbitan Sertifikat MLC dan DMLC Bagian I tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya; dan atau
- c. Sertifikat MLC dan DMLC Bagian I diperoleh secara tidak sah

Untuk informasi lebih lanjut, dapat menghubungi Aryo Baskoro ([aryo.baskoro@arma-law.com](mailto:aryo.baskoro@arma-law.com)).

**Disclaimer:**

*This ARMA Update is the property of ARMA Law and is intended to provide general information and should not be treated as legal advice, nor shall it be relied upon by any party for any circumstance. ARMA Law have no intention to provide specific legal advice with regard to this ARMA Update.*