



AL QODIRI

JURNAL PENDIDIKAN, SOSIAL DAN KEAGAMAAN

Jln. Manggar 139-A Gebang Poreng Po.Box.161-Patrang Jember Jawa Timur
<http://ejournal.kopertais4.or.id/tapalkuda/index.php/qodiri>

Tanggung Jawab China Sebagai Negara Pihak Dalam Maritime Labour Convention 2006 Atas Tindakan Nahkoda Kapal Penangkap Ikan Berbendera China

Oleh:

Kenxie Gozal, Wisnu Aryo Dewanto, Muhammad Insan Tarigan

Fakultas Hukum Universitas Surabaya

kenxiegozal@gmail.com

Volume 20 Nomor 2 Agustus 2022: DOI: <https://doi.org/10.53515/qodiri.2022> *Article History* Submission: 20-06-2022 Revised: 01-07-2022 Accepted: 07-07-2022 Published: 20-08-2022

Abstract– *Indonesian Shipmen died on a Chinese ship. According to their information, while working on the ship, they received improper treatment such as working beyond reasonable time, eating and drinking that did not meet their needs. In addition they must also continue to work even in sick conditions by receiving improper wages. This article aims to analyze the state of China responsible for the actions of the captain and / or the ship company that did not carry out obligations in the 2006 maritime labor convention which was ratified by China since November 12, 2015. This study uses a normative juridical method, namely by conducting a library study of legal ingredients. The results of this study are that China as a State Party in the 2006 Maritime Labor Convention must carry out the obligations agreed at the convention based on the Pacta Sun Servanda principle. Failure to implement the 2006 Maritime Labor Convention which results in losses for the state or other citizens may lead to the responsibility of the Chinese state as a party to the convention. Ship companies are also responsible for deviating from the provisions in the 2006 Maritime Labor Convention in the form of improper treatment such as working beyond reasonable time, eating and drinking that is not in accordance with their needs. In addition they must also continue to work even in sick conditions by receiving improper wages.*

Keywords: *Shipmen, Maritime Labor Convention*

Abstrak– Anak Buah Kapal Indonesia meninggal diatas kapal berbendera China. Menurut informasi mereka selama bekerja diatas kapal tersebut mendapatkan perlakuan yang tidak layak seperti bekerja melampaui waktu yang wajar, makan dan minum yang tidak sesuai dengan kebutuhan mereka. Selain itu mereka juga harus tetap bekerja meskipun dalam kondisi sakit dengan menerima upah tidak layak. Artikel ini bertujuan untuk menganalisis negara china turut bertanggungjawab atas tindakan nahkoda dan/atau perusahaan kapal yang tidak melaksanakan kewajiban dalam maritime labour convention 2006 yang telah di ratifikasi oleh china sejak 12 November 2015. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu dengan melakukan studi kepustakaan terhadap bahan-bahan hukum. Hasil dari penelitian ini adalah China sebagai Negara Pihak dalam Konvensi Maritime Labour Convention 2006 harus melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah disepakati dalam konvensi tersebut berdasarkan prinsip Pacta Sun Servanda. Kelalaian melaksanakan konvensi Maritime Labour Convention 2006 yang berakibat menimbulkan kerugian bagi negara atau warga negara lain dapat memunculkan pertanggungjawab negara China selaku negara pihak dalam konvensi tersebut. Perusahaan kapal juga bertanggungjawab karena telah menyimpangi ketentuan

dalam Maritime Labour Convention 2006 dalam bentuk perlakuan yang tidak layak seperti bekerja melampaui waktu yang wajar, makan dan minum yang tidak sesuai dengan kebutuhan mereka. Selain itu mereka juga harus tetap bekerja meskipun dalam kondisi sakit dengan menerima upah tidak layak.

Kata kunci: *Anak Buah Kapal; Maritime Labour; Convention.*

A. PENDAHULUAN

Kasus meninggalnya empat Anak Buah Kapal Warga Negara Indonesia dari 15 ABK WNI yang bekerja di Kapal Long Xing 629 tidak secara sekaligus meninggal dunia di waktu yang sama. Kronologi sebenarnya yang terjadi pada para WNI yang bekerja di kapal yang beroperasi selama lebih dari 13 bulan di Perairan Samoa (tepatnya di wilayah RFMO *Western & Central Pacific Fisheries Commission*) tersebut. Dua orang ABK bernama Sepri dan Alfatah mengalami sakit pada Desember 2009. Mereka sakit selama 45 hari sebelum meninggal. Pada masa kritis itu, Alfatah dipindahkan ke Kapal Long Xing 802, dan Sepri ke Long Xing 629. Mereka meninggal di kedua kapal tersebut. Tim DNT *Lawyers* mengatakan, ABK WNI meninggal dunia karena badan membengkak, sakit pada bagian dada, dan sesak nafas. ABK WNI lainnya bernama Ari diketahui mengalami ciri-ciri sakit yang sama pada Maret 2020, dan menderita sakit selama 17 hari. Ia akhirnya meninggal pada 30 Maret 2020 di Kapal Tian Yu 8. Adapun Kapal Long Xing 629 memang tergabung dengan grup lainnya seperti Long Xing 806, Long Xing 805, Long Xing 630, Long Xing 802, Long Xing 605, dan Tian Yu 8 di bawah bendera Dalian Ocean Fishing Co., Ltd.

Selama sakit, kapten kapal memberikan obat-obat yang tidak dapat dipahami ABK Indonesia karena tertulis dalam bahasa Cina, yang juga diduga telah kadaluarsa. Kapten juga menolak permintaan para ABK Indonesia untuk membawa temannya yang sakit ke rumah sakit di Samoa. Kapal Long Xing saat itu memang terus berada di tengah laut, tanpa pernah bersandar di daratan atau pulau. Saat tiga ABK WNI dinyatakan meninggal, para ABK WNI lainnya telah meminta agar jenazah rekan mereka disimpan di tempat pendingin agar dapat dibawa pulang ke Indonesia. Namun kapten kapal justru melarung jenazah tersebut ke tengah laut.

Para ABK kapal Long Xing 629 itu sebagian dari mereka belum menerima gaji sama sekali, sebagian lainnya terima gaji tapi tidak sesuai dengan angka dalam kontrak yang mereka tanda tangani. Mereka mengaku hanya menerima gaji *USD* 120 atau Rp 1,8 juta selama 13 bulan bekerja di kapal Long Xing 629. Hal kedua yang di alami para ABK adalah



jam kerja yang kelewat batas.

Rata-rata mereka mengalami kerja lebih dari 18 jam per hari, Seluruh ABK diwajibkan bekerja selama 18 jam sehari. Itu pun, jika tangkapan sedang melimpah, mereka bisa bekerja terus menerus selama 48 jam tanpa istirahat. ABK Indonesia hanya diberikan air sulingan dari air laut yang masih sangat asin, sedangkan ABK Tiongkok minum air mineral dalam kemasan botol, Padahal, menurut beberapa penelitian, terlalu banyak minum asin bisa menyebabkan hipertensi dan gangguan jantung. Para ABK Indonesia juga diberi makan umpan ikan yang menyebabkan mereka gatal-gatal dan keracunan.

Bagaimanapun kecakapan seluruh awak kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ke atas sebuah kapal dalam sebuah pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (safety) dari perusahaan pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal, Pada dasarnya *International Safety Management Code* mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan baik perusahaan pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk perusahaan pelayaran harus ditunjuk seorang setingkat manajer yang memiliki tanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan dari perusahaan pelayaran tersebut. Manager penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada pimpinan tertinggi dari pelayaran tersebut.

International Labour Organization (ILO) telah mengidentifikasi perikanan komersial sebagai pekerjaan yang berbahaya dengan tingkat kecelakaan yang sangat tinggi di dunia (Djojo Suwardjo, 2010). Pekerjaan pada kapal penangkap ikan ini memiliki resiko yang tinggi karena berada di laut dengan kondisi cuaca yang tidak menentu, bersifat kotor dikarenakan berhadapan dengan ikan yang mudah membusuk, menggunakan berbagai alat penangkapan ikan dan lokasi penangkapan ikan yang selalu berpindah-pindah hingga jangkauan wilayahnya akan sangat luas yang melampaui batas-batas territorial suatu negara bahkan sampai ke laut lepas. Besarnya jangkauan wilayah kerja tersebut mengakibatkan lamanya pelayaran kapal-kapal ikan bervariasi. Hal tersebut sangat berpotensi menimbulkan permasalahan kesehatan bagi Anak Buah Kapal dengan tingkat intensitas pekerjaan yang tinggi sementara asupan gizi yang yang tidak sebanding akan menimbulkan potensi serangan penyakit.



Dari latar belakang diatas maka dapat dirumuskan pokok permasalahan, yaitu “apakah negara china turut bertanggungjawab atas tindakan nahkoda dan/atau perusahaan kapal yang tidak melaksanakan kewajiban dalam *maritime labour convention* 2006 yang telah di ratifikasi oleh china sejak 12 November 2015?”

B. METODE PENELITIAN

a. Tipe Penelitian

Metode ini digunakan untuk mengkaji Pembuatan penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian yang menggunakan pendekatan masalah untuk mengkaji konsep-konsep dan hubungan dari berbagai ketentuan yang ada serta berlaku yang terkandung di dalam pengaturan *International Maritim Law*, dengan cara membaca dan mempelajari konvensi-konvensi yang ada serta berita dan informasi melalui media cetak ataupun media elektronik yang berkaitan dengan judul dari skripsi ini.

b. Pendekatan

Pendekatan masalah dalam penelitian ini adalah *conceptual approach*, yakni pendekatan dimana peneliti membahas pendapat para sarjana sebagai landasan pendukung dan *statute approach*, yakni pendekatan yang dilakukan dengan mengkaji kasus ini dari peraturan perundang –undangan yang terkait.

c. Bahan Hukum

Bahan hukum untuk penelitian ini terdiri sebagai berikut:

- 1) Bahan Hukum Primer, yakni ketentuan hukum internasional, seperti konvensi-konvensi internasional yang terkait dengan hukum internasional, antara lain: *Maritim Labour Convention 2006*.
- 2) Bahan Hukum Sekunder, yakni terdiri dari referensi yang diperoleh dari buku-buku yang terkait dengan tema Hukum Kelautan Internasional yang menjadi tema penulisan ini.

d. Langkah Penelitian Hukum

Adapun langkah-langkah penelitian yang saya lakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Mengidentifikasi fakta hukum, mengeliminasi hal-hal yang tidak relevan, dan menetapkan isu hukum;
- 2) Pengumpulan bahan-bahan hukum;
- 3) Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan;
- 4) Menarik kesimpulan yang menjawab isu hukum; dan
- 5) Memberikan preskripsi.



C. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Hasil

Tiga ABK Indonesia yang dilarung ke laut itu merupakan awak kapal dari Kapal Long Xin 629. Pertama, ABK berinisial AR mengalami sakit pada 26 Maret 2020, kemudian dipindahkan ke Kapal Tian Yu nomor 8 untuk diobati di pelabuhan. Namun, belum sempat menerima pengobatan, AR meninggal dunia pada 31 Maret 2020. AR pun dilarung ke laut tanpa persetujuan keluarga. Selama sakit, kapten kapal memberikan obat-obat yang tidak dapat dipahami ABK Indonesia karena tertulis dalam bahasa China, yang juga diduga telah kadaluarsa. Kapten juga menolak permintaan para ABK Indonesia untuk membawa temannya yang sakit ke rumah sakit di Samoa. Kapal Long Xin 629 saat itu memang terus berada di tengah laut, tanpa pernah bersandar di daratan atau pulau. Saat tiga ABK WNI dinyatakan meninggal, para ABK WNI lainnya telah meminta agar jenazah rekan mereka disimpan di tempat pendingin agar dapat dibawa pulang ke Indonesia. Namun kapten kapal justru melarung jenazah tersebut ke tengah laut.

ABK WNI lainnya yang bernama Effendi meninggal dunia ketika kapal berlabuh di Busan, Korea. Effendi sebetulnya sudah merasakan ciri-ciri penyakit yang sama dengan tiga ABK WNI yang meninggal sebelumnya, sejak februari 2020 atau dua bulan sebelum kapal mereka berlabuh di Busan. Namun, otoritas imigrasi Korea Selatan mengharuskan ABK tetap berada di atas kapal selama 10 hari sebagai bagian dari protokol Covid-19. Para ABK baru diizinkan turun kapal pada 24 April, kemudian mereka menjalani karantina Covid-19 selama 14 hari di hotel ramada. Karantina itu difasilitasi oleh agen awak kapal *fisco marine corporation* di Busan. Di saat itulah, penyakit Effendi baru diketahui. Tepatnya pada 26 April malam, Effendi dibawa ke UGD Busan Medical Centre karena kondisinya yang semakin kritis. Effendi akhirnya meninggal pada 27 April 2020 pagi waktu Busan.

Para ABK kapal long xing 629 itu sebagian dari mereka belum menerima gaji sama sekali, sebagian lainnya terima gaji tapi tidak sesuai dengan angka dalam kontrak yang mereka tanda tangani. Mereka mengaku hanya menerima gaji USD 120 atau Rp 1.800.000 selama 13 bulan bekerja di kapal long xing 629. Hal kedua yang di alami para ABK adalah jam kerja yang kelewat batas. Rata-rata mereka mengalami kerja lebih dari 18 jam per hari, Seluruh ABK diwajibkan bekerja selama 18 jam sehari. Itu pun, jika tangkapan sedang melimpah, mereka bisa bekerja terus menerus selama 48 jam tanpa istirahat. Selain itu ABK Indonesia hanya diberikan air sulingan dari air laut yang masih sangat asin,



sedangkan ABK Tiongkok minum air mineral dalam kemasan botol, Padahal, menurut beberapa penelitian, terlalu banyak minum asin bisa menyebabkan hipertensi dan gangguan jantung. Para ABK Indonesia juga diberi makan umpan ikan yang menyebabkan mereka gatal-gatal dan keracunan.

Negara China selaku negara pihak yang telah meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006* memiliki kewajiban untuk memastikan seluruh ketentuan dalam Konvensi tersebut telah dijalankan secara optimal oleh seluruh perusahaan yang berhubungan dengan pelayaran seperti penyedia jasa anak buah kapal dan perusahaan pemilik kapal. Oleh karena itu negara China selaku negara pihak *Maritime Labour Convention 2006* dalam melakukan pengawasan dan evaluasi kepada perusahaan kapal harusnya memastikan ABK mendapatkan pelayanan medis yang sesuai standar, memberikan upah yang layak, perusahaan berbendera China yang tidak memberlakukan jam kerja dan lembur yang sesuai dengan konvensi *Maritime Labour Convention 2006*.

Kapal long xing 629 tidak melakukan kewajiban tersebut sehingga negara China selaku negara pihak harus turut bertanggung jawab karena warga negara Indonesia yang bekerja di kapal long xing 629 telah dirugikan secara materiil maupun immateriil. Bentuk dan cara mempertanggungjawabkan kelalaian tersebut adalah dengan memperhatikan hukum, keputusan, kebiasaan atau perjanjian yang telah disepakati antara Negara Indonesia dan Negara China sedangkan apabila belum ada kesepakatan maupun perjanjian internasional antara Negara Indonesia dan Negara China maka ketentuan yang dipakai adalah yang lebih menguntungkan bagi para Anak Buah Kapal selaku pekerja sesuai dengan isi pembukaan *Maritime Labour Convention 2006* yang menjelaskan “*Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement*”

Setiap *internationally wrongful acts* negara menimbulkan tanggung jawab negara



(Burhani Tsani, 2002). Tindakan berbuat atau tidak berbuat (*omission*) dari negara dapat merupakan *internationally wrongful acts* yang mengandung dua unsur yaitu dapat dilimpahkan pada negara berdasarkan hukum internasional dan merupakan pelanggaran kewajiban terhadap hukum internasional (*breach of an international obligation*). Karakterisasi tindakan negara yang merupakan *internationally wrongful acts* di atur oleh hukum internasional tidak dipengaruhi oleh karakterisasi hukum nasional (Sefriani, 2006). Ada pelanggaran terhadap kewajiban internasional bilamana tindakan negara tersebut tidak sesuai (*not in conformity*) dengan yang disyaratkan terhadapnya oleh kewajiban tersebut apapun sifat dan karakternya. (Sefriani, 2006). Tindakan negara tidak merupakan pelanggaran kewajiban kecuali jika negara tersebut terikat oleh kewajiban yang dipermasalahkan pada saat tindakan terjadi. Unsur dapat dilimpahkan muncul karena dalam praktek negara dapat bertindak sendiri, harus melalui individu sebagai organ negara, perwakilan negara atau pejabat negara, tindakan individu atau kelompok dianggap sebagai negara bilamana dalam melakukan tindakannya mereka mendapat instruksi atau dibawah petunjuk atau kontrol negara. Dari apa yang penulis jelaskan diatas nampak bahwa draft ILC 2001 menegaskan bahwa tanggung jawab negara timbul ketika ada tindakan atau kelalaian suatu negara yang merupakan pelanggaran kewajiban hukum internasional. Syarat berikutnya untuk timbul tanggung jawab negara adalah bahwa tindakan atau kelalaian tersebut di atas dapat dilimpahkan pada negara. Unsur adanya kerugian tidak lagi menjadi syarat mutlak untuk menuntut tanggung jawab negara. Bahwa dengan tergabungnya negara China dalam *Maritime Labour Convention 2006* maka secara otomatis negara China telah memiliki kewajiban internasional untuk menjalankan seluruh komitmen dalam Konvensi tersebut sehingga ketika terjadi permasalahan seperti pemilik kapal Long Xing yang melakukan perbuatan diluar ketentuan *Maritime Labour Convention 2006* maka negara China harus bertanggung jawab atas kelalaian dalam hal pengawasan kepada pemilik kapal berbendera China tersebut.

Keterlambatan dalam menangani ABK yang sedang sakit diatas kapal menunjukkan ketidaksiapan perusahaan pemilik kapal dalam memberikan perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan dan perlindungan jaminan sosial bagi ABK hal tersebut jelas menyimpangi ketentuan regulasi 4.1 angka 1 *Maritime Labour Convention 2006* yang berbunyi “*each member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to*



prompt and adequate medical care whilst working on board". Bahwa atas hal tersebut negara china berhak untuk melakukan tindakan secara tegas dan terukur kepada perusahaan pemilik kapal berdasarkan ketentuan Peraturan 4.5 terkait Jaminan Sosial yang memberikan penjelasan "Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shore workers". Selain itu tindakan perusahaan pemilik kapal long xing 629 yang tidak memenuhi atau mengabaikan kebutuhan dasar ABK Kapal seperti selimut, seprai, peralatan makan dan lain-lain tidak lain untuk memastikan awak kapal selalu dalam kondisi terbaik maka negara china selaku negara berkewajiban memastikan pemilik kapal bertanggung jawab atas hal tersebut hingga memberikan sanksi kepada pemilik kapal, kewenangan tersebut berdasarkan Pedoman B3.10 MLC 2006 yang berbunyi "Each Member should consider applying the following principles clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship. bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner". Terkait keterlambatan pemilik kapal long xing 629 maka dalam menangani ABK yang mengalami sakit maka negara China dapat melakukan upaya hukum berdasarkan Peraturan 4.1 terkait Perawatan Medis di atas Kapal dan di Darat yang berbunyi sebagai berikut "Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are



in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore”

Hal kedua yang di alami para ABK adalah jam kerja yang kelewat batas. Rata-rata mereka mengalami kerja lebih dari 18 jam per hari, Seluruh ABK diwajibkan bekerja selama 18 jam sehari. Itu pun, jika tangkapan sedang melimpah, mereka bisa bekerja terus menerus selama 48 jam tanpa istirahat. Hal tersebut sangat bertentangan keras dengan ketentuan dalam Regulasi 2.3 *Maritime Labour Convention 2006* yang berbunyi “*each member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated*”. Aturan tersebut disusun dengan tujuan memastikan awak kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur, hal tersebut di susun dengan standart yang telah di tetapkan dalam regulasi A2.3 *Angka No. 5 Maritime Labour Convention 2006* yaitu “*The limits on hours of work or rest shall be as follows maximum 14 hours in any 24 hours period and 72 hours in any seven day period or minimum hours of rest not be less than ten hours in any 24 hours period and 77 hours in any seven day period*”. Bahwa atas hal tesebut maka negara China selaku negara anggota *Maritime Labour Convention 2006* dapat memberikan teguran dan penindakan hukum kepada Pemilik Kapal karena negara China juga berkewajiban untuk memastikan seluruh awak kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur dan cukup sehingga kesehatan awak kapal tetap terjaga. Kewenangan negara China untuk melakukan Tindakan hukum kepada Pemilik Kapal berdasarkan Peraturan 2.3 tentang Jam Kerja dan Jam Istirahat yang menjelaskan “*Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated and Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code*” hal tersebut dimaksudkan agar dalam menetapkan standar perusahaan pemilik kapal wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan awak kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan pelayaran dan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal

Selain itu ABK Indonesia hanya diberikan air sulingan dari air laut yang masih sangat asin, sedangkan ABK Tiongkok minum air mineral dalam kemasan botol, Padahal, menurut beberapa penelitian, terlalu banyak minum asin bisa menyebabkan hipertensi dan



gangguan jantung. Para ABK Indonesia juga diberi makan umpan ikan yang menyebabkan mereka gatal-gatal dan keracunan. Perlakuan tidak manusiawi tersebut telah menyimpangi regulasi 3.2 Angka 1 *Maritime Labour Convention* 2006 yang berbunyi “*each member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds*”. Dengan adanya penyimpangan atas ketentuan diatas maka negara china berwenang untuk memeriksa hingga memberikan sanksi kepada pemilik kapal long xing 629 berdasarkan peraturan 3.2 *MLC* 2006 yaitu “*to ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions, Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement. Seafarers employed as ships’ cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship*”. Atas hal tersebut sudah seharusnya awak kapal mendapatkan kualitas lauk pauk yang sesuai dengan standar gizi yang dibutuhkan oleh tubuh manusia. Ketentuan tersebut di sepakati para pihak yang terkait untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki akses untuk mendapatkan makanan dan air minum berkualitas baik yang diatur berdasarkan persyaratan higienis dan aman untuk dikonsumsi ABK

Untuk memastikan bahwa pemilik kapal menaati seluruh kewajiban yang harus dilakukan dalam *MLC* 2006 maka sesuai dengan ketentuan 4.2 *MLC* 2006 maka negara anggota berwenang untuk memeriksa, menganalisa dan mengevaluasi berikut adalah petikan ketentuan no. 4.2 “*Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers’ employment agreement or arising from their employment under such agreement This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek*” apabila dalam proses pemeriksaan terdapat kendala baik masalah yurisdiksi obyektif atau subyektif hukum maka negara anggota dapat menjalin Kerjasama dengan negara



anggota lainnya.

Hal tersebut masuk dalam Pedoman B4.3.11 tentang kerjasama internasional dalam MLC 2006 yang berbunyi *“Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards. exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents. assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State. collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals, collaboration in the production and use of training aids and joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices*

Negara anggota wajib mensyaratkan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya memiliki prosedur diatas kapal untuk penanganan yang adil, efektif dan cepat keluhan-keluhan awak kapal yang mencurigai terjadinya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan konvensi ini atas hal tersebut maka tidak boleh ada hal-hal yang bersifat kekerasan kepada awak kapal yang menyampaikan keluhan seperti yang tercantum dalam Peraturan 5.1.5 Angka 2 tentang Prosedur Pengajuan Keluhan Di Atas Kapal yaitu *“Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member’s territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers’ rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt*



and practical means of redress.”

D. KESIMPULAN DAN SARAN TINDAK LANJUT

a. Kesimpulan

China sebagai Negara Pihak dalam Konvensi *Maritime Labour Convention* 2006 harus melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah disepakati dalam konvensi tersebut berdasarkan prinsip *Pacta Sun Servanda*. Kelalaian melaksanakan konvensi *Maritime Labour Convention* 2006 yang berakibat menimbulkan kerugian bagi negara atau warga negara lain dapat memunculkan pertanggungjawab negara China selaku negara pihak dalam konvensi tersebut.

b. Saran Tindak Lanjut

China sebagai Negara Pihak dalam Konvensi *Maritime Labour Convention* 2006 harus melaksanakan kewajiban-kewajiban yang telah disepakati dalam konvensi tersebut berdasarkan prinsip *Pacta Sun Servanda*. Kelalaian melaksanakan konvensi *Maritime Labour Convention* 2006 yang berakibat menimbulkan kerugian bagi negara atau warga negara lain dapat memunculkan pertanggungjawab negara China selaku negara pihak dalam konvensi tersebut.



DAFTAR PUSTAKA**Buku**

- Alcock Anthony, 1971, *History of The International Labour Organization*, London: Macmillan Press.
- Asikin Zainal, 1993, *Dasar-Dasar Hukum Perburuhan*, Jakarta: PT Grafindo Persada.
- Asshidiqie Jimly, 2006, *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara Jilid II*, Jakarta: Sekjen Mahkamah Konstitusi.
- Attard, David Joseph, et.all, 2014, *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of The Sea*, United Kingdom: Oxford University Press.
- Attard, David Joseph, et.all, 2016, *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume II: Shipping Law*, United Kingdom: Oxford University Press.
- Attard, David Joseph, et.all, 2016, *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law*, United Kingdom: Oxford University Press
- Beitz, Charles R., 2009, *The Idea of Human Rights*, New York: Oxford University press.
- Black's Law Dictionary, 4th edition 1891.
- Bosko, Rafael Edy, "Prinsip-prinsip HAM", dalam Modul Penataran Hak Asasi Manusia Untuk Guru, dilaksanakan oleh Depdiknas bekerjasama dengan Fakultas Hukum UGM Yogyakarta, di Bogor, tanggal 5-8 Oktober 2004.
- Davidson Scott, 2008, *Hak Asasi Manusia*, Jakarta: Grafiti.
- Halili, *Hak Asasi Manusia: Dari Teori Ke Pedagogi*, Buku Ajar Pendidikan HAM UNY, Yogyakarta, 2014.
- Haryomataram, 2005, *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Heryandi, 2019, *Implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia di Daerah Otonom*, Monograf Kebijakan Negara dalam Bidang Kelautan & Perikanan di Era Otonomi Daerah, Lampung: Aura Publishing.
- Husni Lalu, 2003, *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Jakarta: PT Grafindo Persada.
- Marzuki, Peter Mahmud, 2011, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana.
- McConnel, Moira Lynne, et.al., *The Maritime Labour Convention, 2006 A Legal Primer to an Emerging International Rights*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, Leiden, 2011.
- Mertokusumo Sudikno, 2003, *mengenal hukum suatu pengantar*, Yogyakarta:Liberty.
- Moleong, Lexy J., 1993, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Muhtaj, Majda El, 2008, *Dimensi-Dimensi HAM Mengurai Hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Muladi, 2002, *Demokratisasi, Hak Asasi Manusia, dan Reformasi Hukum di Indonesia*, Jakarta: Habibie Center.
- N., Varticos, 1979, *International Labour Law*, Netherlands: Springer Science and Business Media Dordrecht.
- Purwanto Erwan Agus, Dyah Ratih Sulis, 2012, *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*, Yogyakarta: Gava Media.
- Putri, Ria Wierma 2018, *Hukum Diplomatik*, Bandar Lampung: Aura Publishing.
- Putri, Ria Wierma, 2012, *Peranan ASEAN Intergovernmental Commission on Human Rights (AICHR) dalam Penegakan Hak Asasi Manusia*, Monograf To Fulfill & To Protect: Membaca Kasus-Kasus Aktual tentang Hak Asasi Manusia, Yogyakarta: Pusham UII.
- Setiawan Guntur, 2004, *Implementasi dalam Birokrasi Pembangunan*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Setiawan, I Ketut Oka, 2016, *Hukum Perikatan*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Soekanto Soerjono, 2013, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta:



Rajawali Pers.

Suhelmi Ahmad, 2004, *Pemikiran Politik Barat, Kajian Sejarah Perkembangan Pemikiran Negara, Masyarakat dan kekuasaan*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Sujadmiko Bayu, Thio Haikal Anugerah, 2019, *Konservasi Sumber Daya Ikan: Kebijakan Indonesia dan Intervensi Asing di Perairan Indonesia*, Monograf Kebijakan Negara dalam Bidang Kelautan & Perikanan di Era Otonomi Daerah, Lampung: Aura Publishing.

Tahar, Abdul Muthalib, 2015, *Hukum Internasional dan Perkembangannya*, Lampung: Justice Publisher.

The Baltic and International Maritime Council/International Chamber of Shipping, *Manpower Report*, 2015.

Tisnanta, Et. Al. 2013, *Hukum Tenaga Kerja*, Lampung: PKKPUU.

Triyanto, 2013, *Negara Hukum Dan Ham*, Yogyakarta: Ombak.

Veganaden Maunikum, 2007, *The Potential Implications of The Maritime Labour Convention, 2006, for Policy and Management in The Maritime Sector: A Critical Analysis*, Disertasi, Swedia: World Maritime University

Jurnal

Fatkhurozi Muhammad, 2018, *Implementasi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan Terhadap Perlindungan Pekerja Wanita Yang Bekerja Pada Malam Hari Di RSUD Yogyakarta*, UIN Sunan Kalijaga, Skripsi, Yogyakarta.

Matompo, Osgar S., *Pembatasan Terhadap Hak Asasi Manusia dalam Perspektif Keadaan Darurat*, *Jurnal Media Hukum*, Vol 21, No. 1 Juni Tahun 2014.

Putri, Cindy Margareta, 2016, *Peran International Labour Organization (ILO) Terhadap Pelanggaran HAM Berupa Perdagangan Orang Yang Terjadi Pada Anak Buah Kapal (ABK)*, *Jurnal Skripsi Universitas Atma Jaya*.

Sukamto, *Pengelolaan Potensi Laut Indonesia Dalam Spirit Ekonomi Islam*, *Jurnal Ekonomi Islam*, Universitas Yudharta, Volume 9 Nomor 1, Tahun 2017.

Triputra, Yuli Asmara, *Implementasi Nilai-Nilai Hak Asasi Manusia Global Ke Dalam Sistem Hukum Indonesia Yang Berlandaskan Pancasila*, *Jurnal Ius Quia Ustum*, Universitas Islam Indonesia. Volume 24, April 2017.

Vanessa Pipit, 2017, *Pelaksanaan Hak Cuti Melahirkan Bagi Pekerja/Buruh Perempuan Pada PT Ameya Living Style Indonesia*, Skripsi, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Wati Salmah, *Kepentingan Indonesia Tidak Meratifikasi Maritime Labour Convention (MLC) Tahun 2006-2014*, *Jurnal Online Mahasiswa FISIP UNRI* Volume 1 No. 2 Oktober 2014.

Wijaya, Cuk Ananta, *Nilai Menurut Risieri Frondizi*, Yogyakarta: *Jurnal Filsafat Seri 16* November 1993

Yuda Dimas Pratama, *Jawade Hafidz, Perlindungan Hukum Bagi Tenaga Kerja Pelaut Dengan Sistem Kontrak*, *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, Vol. 12 No. 3 September 2017.

Yunita Maya Putri dan Ria Wierma Putri, *Pembajakan dan Perompakan Bersenjata di Selat Malaka*, *Jurnal Legalita*, Vol. XVI No. 1, Mei 2018.

Zuhdan Muhammad, *Perjuangan Gerakan Buruh Tidak Sekedar Upah, Melacak Perkembangan Isu Gerakan Buruh di Indonesia Pasca Reformasi*, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Volume 17, Nomor 3, Maret 2014 (272-290).

Ahmed Saadhasan Noufal, *Impact Of Maritime Labour Convention 2006 On Egyptian Seafarers*, *International Journal of Research in Engineering & Technology*, Volume 3,



Juli 2015

Icho Seimokomoh, Experience From ISM Code As Code As Implementation Model For The Maritime Labour Convention 2006, European Journal Of Engineering Research And Science, Volume 4 No. 5, May 2019

Naujili, Maritime Labour Convention 2006 : Implication For Seafarers After A Decade, European Journal Of Engineering Research And Science, Volume 8, February 2017

Marina Liselotte Fotteler, Seafarers views on the impact of the Maritime Labour Convention 2006 on their living and working conditions : results from a pilot study, Neu-Ulm University of Applied Sciences, Voume 9, March 2017

C Dragonir, The Role Of Maritime Labour Convention In Reducing Maritime Gender Inequalities, Costanta Maritime University, Volume 7, March 2018

McConell, The Maritime Labour Convention 2006 : Reflections on Challenges For Flag State Implementation, Costanta Maritime University, Volume 7, March 2018

Luci Carey, "The Maritime Labour Convention 2006 : The Seafarer And The Fisher, National University Of Singapore, Volume 2, May 2010

Veganaden Maunikum, "The Potential Implication Of The Maritime Labour Convention 2006, For Policy and Management In The Maritime Sector : A Critical Analysis, World Maritime University, Volume 3, August 2007

Andria Alexandrou, "Ship Registration, Labour Conditions And The Maritime Labour Convention 2006", Queen Mary University Of Landon, Volume 21, April 2015

Internet

<http://banjarmasin.tribunnews.com/2017/03/27/menaker-hanif-aturan-teknis-peningkatan-perlindungan-pekerja-maritim-segera-diterbitkan>

<https://biz.kompas.com/read/2017/06/13/233943628/perkuat.perlindungan.pelaut.indonesia.menteri.hanif.serahkan.instrumen.ratifikasi.mlc>

<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>

<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

<http://internasional.metrotvnews.com/eropa/ObzWmB0k-ri-terpilih-kembali-dalam-governing-body-ilo>

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/kewajiban>

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pelaut>

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/sertifikat>

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/nilai>

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/implementasi>

<https://www.kemlu.go.id/london/Pages/IMO.aspx>

<https://kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>

<http://fh.unair.ac.id/wp-content/uploads/2016/06/Partikularisme-HAM-bercita-Rasa-keindonesiaan.pdf>

<https://nasional.kompas.com/read/2014/05/21/0754454/.Nawa.Cita.9.Agenda.Prioritas.Jokowi-JK>

<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index>

<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang--en/index>

<https://www.marxists.org/subject/mayday/articles/tracht.html>

<http://translogtoday.com/2018/08/30/ratifikasi-mlc-kemenhub-pegang-penuh-masalah-kepulauan>

<https://www.etymonline.com/word/implement>

