

**PUTUSAN****Nomor 127/PUU-XXI/2023****DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA****MAHKAMAH KONSTITUSI REPUBLIK INDONESIA,**

[1.1] Yang mengadili perkara konstitusi pada tingkat pertama dan terakhir, menjatuhkan putusan dalam perkara Pengujian Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang diajukan oleh:

1. **Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I)**, yang diwakili oleh:

Nama : **Imam Syafi'i**
Kewarganegaraan : Indonesia
Jabatan : Ketua Umum AP2I
Alamat : Jalan Projosumarto II Nomor 22 RT. 002/002, Desa Mindaka, Kecamatan Tarub, Kabupaten Tegal.

sebagai ----- **Pemohon I;**

2. Nama : **Untung Dihako**
Kewarganegaraan : Indonesia
Pekerjaan : Pelaut
Alamat : Jalan Ir. H Juanda Nomor 7 RT. 005/RW. 004, Desa Pakembaran, Kecamatan Slawi, Kabupaten Tegal.

sebagai ----- **Pemohon II;**

3. **PT. Mirana Nusantara Indonesia**, yang diwakili oleh:

Nama : **Ahmad Daryoko**
Kewarganegaraan : Indonesia
Jabatan : Direktur
Alamat : Jalan Sawo Barat Nomor 59, RT 010/004, Kelurahan Kraton, Kecamatan Tegal Barat, Kota Tegal

sebagai ----- **Pemohon III;**

Dalam hal ini berdasarkan Surat Kuasa Khusus bertanggal 12 Juni 2023, memberi kuasa kepada Fathur Siddiq, S.H., Misbahul Afidin, S.H., Akhmad Faisal Amin, S.H.I., M.H., Denny Ardiansyah, S.H., M.H., dan Wasyim Ahmad Argadiraksa, S.H., kesemuanya adalah Advokat dan Asisten Advokat, yang tergabung dalam Kantor Hukum Fathur Siddiq, S.H & Rekan yang berkedudukan hukum di Jalan Lawu Nomor 122 Tegalasri, RT. 003, RW.001, Kelurahan Bejen, Kecamatan Karanganyar, Kabupaten Karanganyar, Jawa Tengah, baik bersama-sama maupun sendiri-sendiri bertindak untuk dan atas nama pemberi kuasa;

Selanjutnya, Pemohon I sampai dengan Pemohon III disebut sebagai -----
----- **Para Pemohon;**

- [1.2]** Membaca permohonan Pemohon;
Mendengar keterangan Pemohon;
Membaca keterangan Dewan Perwakilan Rakyat;
Membaca dan mendengar keterangan Presiden;
Mendengar dan membaca keterangan Pihak Terkait Serikat Buruh Migran Indonesia, Serikat Awak Kapal Transportasi Indonesia (SAKTI), Serikat Awak Kapal Perikanan Bersatu Sulawesi Utara, dkk;
Membaca dan mendengar keterangan Ahli Pemohon;
Membaca keterangan Saksi Pemohon;
Membaca dan mendengar keterangan Saksi Presiden;
Mendengar dan membaca keterangan Ahli Pihak Terkait Serikat Buruh Migran Indonesia, Serikat Awak Kapal Transportasi Indonesia (SAKTI), Serikat Awak Kapal Perikanan Bersatu Sulawesi Utara, dkk;
Membaca kesimpulan Pemohon, Presiden, Pihak Terkait Serikat Buruh Migran Indonesia, Serikat Awak Kapal Transportasi Indonesia (SAKTI), Serikat Awak Kapal Perikanan Bersatu Sulawesi Utara, dkk.

2. DUDUK PERKARA

- [2.1]** Menimbang bahwa Pemohon telah mengajukan permohonan bertanggal 8 September 2023 yang diterima Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut Kepaniteraan Mahkamah) pada tanggal 11 September 2023 berdasarkan Akta Pengajuan Permohonan Pemohon Nomor 123/PUU/PAN.MK/AP3/09/2023

dan telah dicatat dalam Buku Registrasi Perkara Konstitusi Elektronik (e-BRPK) pada tanggal 20 September 2023 dengan Nomor 127/PUU-XXI/2023, yang telah diperbaiki dengan perbaikan permohonan bertanggal 23 Oktober 2023 dan diterima Mahkamah pada tanggal 24 Oktober 2023, yang pada pokoknya menguraikan hal-hal sebagai berikut:

I. KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa para Pemohon mengajukan permohonan uji materiil ini kepada Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia sebagai salah satu pelaku kekuasaan kehakiman yang mempunyai peranan penting dalam usaha menegakkan konstitusi dan prinsip negara hukum sesuai dengan tugas dan wewenangnya sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Dasar 1945 (**bukti-P1**) dan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi, sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut “Undang-Undang Mahkamah Konstitusi”) (**bukti-P2**) .
2. Bahwa Pasal 24 ayat (2) Perubahan Ketiga Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan (**bukti-P1**) :

“Kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan badan peradilan yang di bawahnya dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi”.
3. Bahwa selanjutnya Pasal 24C ayat (1) Perubahan Ketiga UUD 1945 (**bukti-P1**) menyatakan :

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh UUD, memutus pembubaran partai politik dan memutus perselisihan tentang hasil Pemilihan Umum”.
4. Bahwa dalam Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (**bukti-P3**) menyatakan:

“Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:

 - a. **Menguji Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;**
 - b. *memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*

- c. *memutus pembubaran partai politik;*
 - d. *memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum; dan*
 - e. *kewenangan lain yang diberikan oleh undang-undang;*
5. Bahwa dalam Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Mahkamah Konstitusi (**bukti-P2**) menyatakan:
- “Mahkamah Konstitusi berwenang mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk:*
- a. ***menguji undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;***
 - b. *memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;*
 - c. *memutus pembubaran partai politik; dan*
 - d. *memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum*
6. Bahwa dalam Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-undang No.13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang (**bukti-P4**) menyebutkan bahwa:
- “Dalam hal suatu Undang-Undang diduga bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pengujiannya dilakukan oleh Mahkamah Konstitusi.”*
7. Berdasarkan kewenangan yang diberikan kepada Mahkamah Konstitusi sebagaimana dimaksud dalam ketentuan-ketentuan tersebut diatas, maka sebagai pengawal konstitusi, Mahkamah Konstitusi menjaga agar Undang-Undang yang berada di bawah hierarki UUD 1945 tidak saling bertentangan.
8. Bahwa Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, berfungsi antara lain sebagai “*guardian*” dari “*constitutional rights*” setiap warga Negara Republik Indonesia. Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia merupakan badan yudisial yang bertugas menjaga hak asasi manusia sebagai hak konstitusional dan hak hukum.
9. Bahwa Para Pemohon hendak mengajukan Pengujian Pasal 4 ayat (1) huruf c, Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (**bukti-P5**) yang berbunyi sebagai Berikut:
- Pasal 4*
- (1). Pekerja Migran Indonesia meliputi:*

- a. *Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada Pemberi Kerja berbadan hukum;*
- b. *Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada Pemberi Kerja perseorangan atau rumah tangga; dan*
- c. ***Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.***

10. Bahwa Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sudah pernah dimohonkan Pengujian Materiil di Mahkamah Konstitusi sebanyak 2 (dua) kali yaitu sebagai berikut:

A. Putusan MK Nomor 83/PUU-XVII/2019 tanggal 25 November 2019 yang menguji **Pasal 54 ayat (1) huruf (a) dan huruf (b), Pasal 82 huruf (a) dan Pasal 85 huruf (a) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia** sebagai berikut: **(bukti-P6)**

Pasal 54 ayat (1) huruf (a) dan huruf (b)

- (1) *Untuk dapat memperoleh SIP3MI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1), Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia harus memenuhi persyaratan:*
- a. **memiliki modal disetor yang tercantum dalam akta pendirian perusahaan paling sedikit Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah);**
 - b. **menyetor uang kepada bank pemerintah dalam bentuk deposito paling sedikit Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah) yang sewaktu-waktu dapat dicairkan sebagai jaminan untuk memenuhi kewajiban dalam Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;**
 - c. memiliki rencana kerja penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia paling singkat 3 (tiga) tahun berjalan; dan
 - d. memiliki sarana dan prasarana pelayanan penempatan Pekerja Migran Indonesia.

Pasal 82 huruf (a) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sebagai berikut:

Dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp15.000.000.000,- (lima belas miliar rupiah), setiap Orang yang dengan sengaja menempatkan Calon Pekerja Migran Indonesia pada :

- a. ***jabatan dan jenis pekerjaan yang tidak sesuai dengan perjanjian kerja sehingga merugikan Calon Pekerja Migran Indonesia tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf a ; atau***
- b. *pekerjaan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf b.*

dan Pasal 85 huruf (a) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang berbunyi:

Dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp 5.000.000.000,- (lima miliar rupiah), setiap orang yang :

- a. menempatkan Pekerja Migran Indonesia pada pekerjaan yang tidak sesuai dengan Perjanjian Kerja yang telah disepakati dan ditandatangani Pekerja Migran Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 huruf a;**
- b. menempatkan Pekerja Migran Indonesia pada jabatan yang tidak sesuai dengan keahlian, keterampilan, bakat, minat, dan kemampuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 huruf b;*
- c. mengalihkan atau memindah tangankan SIP3MI kepada pihak lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 huruf c; atau*
- d. mengalihkan atau memindah tangankan SIP2MI kepada pihak lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 huruf d.*

bahwa amar putusan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menolak Permohonan Provisi Pemohon dan menolak Permohonan Pemohon untuk seluruhnya;

- B. Putusan MK Nomor 20/PUU-XVIII/2020 tanggal 05 November 2020 yang menguji **Pasal 5 huruf d dan Pasal 54 ayat (1) huruf b Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia** sebagai berikut: **(bukti-P7)**

Pasal 5

“Setiap Pekerja Migran Indonesia yang akan bekerja ke luar negeri harus memenuhi persyaratan

- a. berusia minimal 18 (delapan belas) tahun;*
- b. memiliki kompetensi;*
- c. sehat jasmani dan rohani;*
- d. terdaftar dan memiliki nomor kepesertaan Jaminan Sosial; dan**
- e. memiliki dokumen lengkap yang dipersyaratkan.*

Pasal 54 ayat (1) huruf b

(1) Untuk dapat memperoleh SIP3MI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1), Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia harus memenuhi persyaratan:

- I. memiliki modal disetor yang tercantum dalam akta pendirian perusahaan paling sedikit Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah);*
- II. menyetor uang kepada bank pemerintah dalam bentuk deposito paling sedikit Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah) yang sewaktu-waktu dapat dicairkan sebagai jaminan untuk memenuhi kewajiban dalam Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;**

III. memiliki rencana kerja penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia paling singkat 3 (tiga) tahun berjalan; dan

IV. memiliki sarana dan prasarana pelayanan penempatan Pekerja Migran Indonesia

bahwa amar putusan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk pengujian Pasal 5 huruf d Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia tidak dapat diterima dan menolak Permohonan Pemohon untuk selain dan selebihnya.

11. Bahwa berdasarkan argumentasi tersebut di atas, serta mempertimbangkan Pengujian materiil Undang-undang terdahulu atas undang-undang yang sama yaitu Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia secara substansi Pengujian merupakan hal yang berbeda, maka Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan pengujian materiil undang-undang *a quo* pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final dan mengikat.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) DAN KEPENTINGAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

12. Bahwa pengakuan hak setiap warga negara Indonesia untuk mengajukan permohonan uji materiil atas Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945 merupakan salah satu indikator adanya perkembangan keilmuan di bidang administrasi negara yang positif yang merefleksikan kemajuan bagi penguatan prinsip-prinsip negara hukum.
13. Bahwa kedudukan hukum (*legal standing*) merupakan syarat yang harus dipenuhi oleh setiap pemohon untuk mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945 kepada Mahkamah Konstitusi sebagaimana diatur dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi yang menyatakan: **(bukti-P2)**
- “Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau Hak Konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:
- a. **Perorangan warga negara Indonesia;**
 - b. Kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
 - c. **Badan hukum publik atau privat; atau**
 - d. Lembaga negara.”

Penjelasan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi:

“Yang dimaksud dengan “hak konstitusional” adalah hak-hak yang diatur dalam UUD 1945.”

14. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi (**bukti-P2**) , terdapat dua syarat yang harus dipenuhi untuk menguji apakah para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam perkara pengujian undang-undang, yaitu :
 - a. Terpenuhinya kualifikasi untuk bertindak sebagai pemohon, dan
 - b. Adanya hak dan/atau Hak Konstitusional dari para Pemohon yang dirugikan dengan berlakunya suatu undang-undang.
15. Bahwa para Pemohon akan menguraikan kedudukan hukum (*Legal Standing*) terlebih dahulu dalam mengajukan permohonan dalam perkara *a quo*. Pertama, terkait dengan Kualifikasi untuk bertindak sebagai para Pemohon dapat dijelaskan sebagai berikut:
 1. **Pemohon I** merupakan Ketua Umum yang bertindak untuk dan atas nama **ASOSIASI PEKERJA PERIKANAN INDONESIA (AP2I)** yang mana merupakan Organisasi Serikat Pekerja/Serikat Buruh, dan didirikan berdasarkan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia yang dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - A. Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I) merupakan sebuah organisasi yang dibentuk bertujuan untuk memberikan perlindungan, pembelaan hak dan kepentingan, serta meningkatkan kesejahteraan yang layak bagi anggota dan keluarganya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 131, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 398 (selanjutnya disebut "UU SP/SB") (**bukti-P8**) .
 - B. Bahwa pengertian serikat Pekerja/serikat buruh diatur dalam Pasal 1 angka 1 UU SP/SB yang selengkapnya berbunyi, **“Serikat pekerja/serikat buruh adalah organisasi yang dibentuk dari, oleh, dan untuk pekerja/buruh baik di perusahaan maupun di luar perusahaan, yang bersifat bebas, terbuka, mandiri, demokratis, dan bertanggung jawab**

guna memperjuangkan, membela serta melindungi dan kepentingan pekerja/buruh serta meningkatkan kesejahteraan pekerja /buruh dan keluarganya". Sedangkan pengertian Federasi Serikat Pekerja /Serikat Buruh diatur dalam Pasal 1 angka 4 UU SP/SB Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat selengkapnya berbunyi: "***Federasi serikat pekerja/serikat buruh adalah gabungan serikat pekerja/serikat buruh (bukti-P8)*** .

- C. Bahwa pengaturan mengenai legalitas serikat pekerja/serikat buruh, federasi dan konfederasi serikat pekerja/serikat buruh antara lain disebutkan dalam Pasal 18 ayat (1) UU SP/SB yang selengkapnya berbunyi: "Serikat pekerja/serikat buruh, federasi dan konfederasi serikat pekerja/ serikat buruh yang telah terbentuk memberitahukan secara tertulis kepada instansi pemerintah yang bertanggungjawab di bidang ketenagakerjoan setempat untuk dicatat." **(bukti-P8)** ;
- D. Bahwa Legalitas Pemohon Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I) dibuktikan berdasarkan Tanda Bukti Pencatatan dari Dinas Perindustrian dan Tenaga Kerja Kabupaten Tegal No. 560/10/705/2021 Tanggal 23 Juni 2021 **(bukti-P9)**, kemudian Bukti Pemberitahuan Keberadaan di Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia No. 4/313/HI.03.00/IX/2021 Tanggal 01 September 2021 **(bukti-P10)**, Bukti Otorisasi Persatuan Pelaut dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia No. UM.209/2/12/DK/2023 Tanggal 7 Juni 2023, **(bukti-P11)** dan Surat Keterangan Domisili Organisasi No. 383/2011/VII/2021 Tanggal 28 Juli 2021. **(bukti-P12)**
- E. Bahwa berdasarkan Pasal 3 Peraturan Organisasi Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia Nomor 04 Tahun 2023 tentang Struktur Organisasi Tata Kerja (SOTK) **(bukti-P13)**, telah diatur mengenai Tugas Pokok Ketua Umum salah satunya adalah **Mewakili organisasi dan para anggotanya untuk menjadi Pemohon di Mahkamah Konstitusi:**

Pasal 3

1. *Kewenangan: Membuat dan mengesahkan seluruh keputusan dan kebijakan-kebijakan organisasi yang bersifat strategis (politis) melalui kesepakatan dalam Rapat pengurus*
2. *Tanggung Jawab: mengkoordinasikan dan mengorganisasikan seluruh penyelenggaraan organisasi dan program kerjanya dan mempertanggungjawabkan secara internal kepada Rapat Pengurus dan Kongres pada akhir masa baktinya.*
3. *Tugas Pokok:*
 - I. *Memimpin, mengkoordinasikan dan mengendalikan organisasi dalam pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi.*
 - II. *Memimpin, rapat-rapat pengurus, baik rapat khusus (ketum,sekum,bendum,bendahara, dan ketua ketua bidang serta divisi) atau rapat umum yang diikuti semua unsur pengurus.*
 - III. *Mewakili organisasi untuk membuat persetujuan/kesepakatan dengan pihak lain setelah mendapatkan kesepakatan organisasi*
 - IV. ***Mewakili organisasi dan para anggotanya untuk menghadiri acara tertentu atau agenda lainnya seperti melaksanakan perundingan bipartit, mediasi di instansi pemerintah yang bertanggungjawab dibidang pelayaran dan ketenagakerjaan, membuat dan mengajukan gugatan dan/atau beracara di pengadilan hubungan industrial, mengajukan permohonan atau gugatan dan/atau menjadi pemohon atau penggugat di lembaga yudikatif berkaitan dengan advokasi kebijakan organisasi baik tingkat Pengadilan Negeri, Pengadilan Tata Usaha Negara, Mahkamah Agung Dan Mahkamah Konstitusi.***
 - V. *Bersama-sama sekertaris umum menandatangani surat-surat yang berhubungan dengan sikap dan kebijakan organisasi, baik bersifat ke dalam maupun ke luar.*
 - VI. *Bersama-sama sekertaris umum dan bendahara umum merancang agenda mengupayakan pencarian dan penggalian sumber dana bagi aktifitas operasional dan program organisasi.*
 - VII. *Memelihara keutuhan dan kekompakan seluruh pengurus organisasi.*
 - VIII. *Memberikan pokok-pokok pikiran yang merupakan strategi dan kebijakan organisasi dalam rangka pelaksanaan program kerja maupun dalam menyikapi reformasi diseluruh tatanan kehidupan demi pencapaian cita-cita dan tujuan organisasi.*
 - IX. *Mengoptimalkan fungsi dan peran ketua-ketua bidang agar tercapainya efisiensi dan efektifitas kerja organisasi.*

- F. Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I) sebagaimana dalam permohonan *a quo* diwakili oleh Ketua Umum telah jelas memiliki kualifikasi sebagai Pemohon Pengujian Undang-undang yaitu sebagai kelompok orang yang terhimpun dalam organisasi dan membentuk serikat pekerja sebagaimana dimaksud pada Penjelasan Pasal 51 ayat (1) Huruf a Undang-undang Mahkamah Konstitusi”.
2. **Pemohon II** merupakan perorangan Warga Negara Indonesia yang bertindak untuk dan atas nama diri sendiri sebagai seorang Pelaut yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk dengan NIK 3328101405760002 (**Bukti P44**), Ijazah Mualim Perikanan Laut Tingkat II No. DL.251/I/D.I/0586/X/D 11-97(**Bukti47**), Buku Pelaut Nomor G 032861 (**Bukti P45**), Paspor Nomor E0718972 (**Bukti P46**). Maka Pemohon II memiliki kualifikasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 51 ayat (1) huruf c Undang-Undang Mahkamah Konstitusi sebagai Pemohon Pengujian Undang-Undang dalam perkara *A quo*;
 3. **Pemohon III** merupakan direktur yang bertindak untuk dan atas nama **PT. MIRANA NUSANTARA INDONESIA** badan hukum privat yang didirikan berdasarkan Akta Pendirian Nomor 01 Tertanggal 15 Agustus 2019 yang dibuat di hadapan notaris (**bukti-P14**) dan telah yang telah mendapatkan Pengesahan dari Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia dengan Surat Keputusan Nomor AHU-0041056.AH.01.01. Tahun 2019 Tertanggal 20 Agustus 2019 (**bukti-P15**), yang kemudian mengalami Perubahan Berdasarkan Akta Nomor 09 Tertanggal 30 November 2021 yang dibuat dihadapan Notaris (**bukti-P16**) dan telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia dengan Surat Keputusan Nomor AHU-0068564.AH.01.02. Tahun 2021 Tertanggal 01 Desember 2021 (**bukti-P17**). Badan Hukum Privat ini bergerak dalam usaha Perekrutan dan Penempatan Anak Buah Kapal Niaga dan Anak Buah Kapal Perikanan.

Pemohon II bertindak untuk dan atas nama perusahaan sebagaimana pada Pasal 12 Ayat 1 Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT. Mirna Nusantara Indonesia yang berbunyi:

Direksi berhak mewakili Perseroan didalam dan diluar Pengadilan tentang segala kejadian, mengikat Perseroan dengan pihak lain dan pihak lain dengan Perseroan, serta menjalankan segala tindakan, baik yang mengenai kepengurusan maupun kepemilikan, dengan pembatasan bahwa untuk:

- a. *Meminjam atau meminjamkan uang atas nama Perseroan (tidak termasuk mengambil uang Perseroan di Bank)*
- b. *Mendirikan suatu usaha atau turut serta pada perusahaan lain baik didalam maupun diluar negeri harus dengan persetujuan Dewan Komisaris*

Dipertegas dalam Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang dimaksud pengertian Direksi adalah **(bukti-P18)**: “*Direksi adalah Organ Perseroan yang berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan Perseroan untuk kepentingan perseroan, sesuai dengan maksud dan tujuan perseroan serta mewakili Perseroan, baik di dalam maupun di luar pengadilan sesuai dengan ketentuan anggaran dasar*”. Maka Pemohon III memiliki kualifikasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 51 ayat (1) huruf c Undang-Undang Mahkamah Konstitusi sebagai Pemohon Pengujian Undang-Undang dalam perkara *a quo*.

16. Bahwa terkait dengan kedudukan Hukum (*legal standing*) selain kualifikasi untuk bertindak sebagai Pemohon juga perlu dijelaskan mengenai adanya hak dan/atau Hak Konstitusional dari para Pemohon yang dirugikan dengan berlakunya suatu undang-undang;
17. Mengenai parameter kerugian konstitusional, Mahkamah Konstitusi telah memberikan pengertian dan batasan tentang kerugian konstitusional yang timbul karena berlakunya suatu undang-undang harus memenuhi 5 (lima) syarat, yaitu sebagai berikut :
 - a. *Adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar 1945;*
 - b. *Bahwa hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon tersebut dianggap oleh Para Pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji;*
 - c. *Bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;*

- d. *Adanya hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;*
 - e. *Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.*
18. Bahwa para Pemohon merasa mempunyai Hak Konstitusional yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar 1945, yaitu sebagai berikut:
- a. Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, yang berbunyi **(bukti-P1)**:
 - (1) Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.
 - (2) Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.
19. Bahwa para Pemohon mempunyai hak konstitusional yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar 1945, yaitu hak berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, hak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja sebagaimana Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945
20. Bahwa para Pemohon selaku pihak yang hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya telah dirugikan atas berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 No 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141), **(bukti-P5)** sebagai berikut:
21. Bahwa kerugian konstitusional bagi para Pemohon dengan diberlakukannya Pasal 4 ayat (1) huruf c, Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dapat dijelaskan sebagai berikut **(bukti-P5)**:
- a. **Kerugian Konstitusional Pemohon I dan Pemohon II** selaku Perorangan (kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama):
 - 1) Bahwa dengan dimaknainya Pelaut awak kapal dan Pelaut perikanan sebagai pekerja migran maka segala aturan dan ketentuan yang berkaitan dengan Pelaut mengikuti aturan dan ketentuan pekerja migran. Hal tersebut jelas berpotensi merugikan para pemohon karena pada dasarnya aturan dan

ketentuan antara pelaut diatur secara khusus termasuk pada konvensi internasional juga mengatur secara khusus terkait dengan kedudukan Pelaut.

- 2) Bahwa kewenangan pengawasan dan penerbitan izin perekrutan dan penempatan pelaut dengan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, tentu menjadi kewenangan mutlak Kementerian Ketenagakerjaan. Menurut pandangan para Pemohon dengan diberikan kewenangan secara mutlak kepada Kementerian Ketenagakerjaan tidak akan berjalan secara optimal dikarenakan Pelaut berhubungan langsung dengan transportasi laut dimana transportasi laut menjadi kewenangan kementerian perhubungan yang memiliki tugas menyelenggarakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan. Sehingga pengawasan akan optimal jika kementerian perhubungan kembali memiliki kewenangan pengawasan terhadap Pelaut;
- 3) Bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia mempunyai dampak tumpang tindihnya regulasi baik pada tingkatan undang-undang yaitu berbenturan dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (**bukti-P19**) sampai dengan tingkatan Peraturan pelaksanaannya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (**bukti-P20**) dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran (**bukti-P21**);
- 4) Dengan beralihnya kewenangan kementerian yang sebelumnya merupakan kewenangan kementerian yang menyelenggarakan urusan pelayaran yaitu Kementerian Perhubungan menjadi kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan, dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) maka jaminan perlindungan serta hak-hak bagi Pelaut awak kapal dan Pelaut

Perikanan yang telah diformulasikan pada Peraturan Perundang-undangan terkait dengan pelayaran tidak dapat diaplikasikan kepada Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan yaitu meliputi:

- I. Proses Penyijilan Buku Pelaut (*seaman book*) yang tidak diatur dalam Undang-undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran hal ini terkait dengan jenjang karier Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan;
- II. Hak atas Kompensasi dan/atau santunan kecelakaan kerja dan/atau kematian yang nilainya cukup besar mencapai minimum Rp 150.000.000 bagi perlindungan Awak Kapal yang sebelumnya merupakan hal yang wajib sebagaimana diatur dalam Pasal 151 ayat (1) huruf g Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (**bukti-P19**) , Pasal 28, Pasal 29, Pasal 30, Pasal 31 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan (**bukti-P23**), dan Pasal 107 ayat (3) huruf c angka 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan (**bukti-P22**), akhirnya dialihkan dan dilaksanakan oleh BPJS sebagaimana Penjelasan Umum dalam Undang-undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran dengan nilai kompensasi yang tidak lebih besar daripada nilai kompensasi sebagaimana pada Pasal 28, Pasal 29, Pasal 30, dan Pasal 31 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan (**bukti-P23**);
- III. Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan yang sebelumnya dapat bekerja pada kapal asing baik yang memiliki atau tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintah Negara

Indonesia, dapat berpotensi tidak dapat bekerja pada Perusahaan Keagenan Kapal di Luar Negeri yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintah Negara Indonesia sebagaimana pada Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran **(bukti-P21)**;

- 5) Bahwa Pelaut yang memiliki jabatan Nahkoda sebagai salah satu pimpinan tertinggi di kapal dan memiliki kewenangan dan tanggung jawab tertentu berpotensi kehilangan kewenangannya salah satunya mengenai penegakan peraturan diatas kapal sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang **(bukti-P24)**;
- 6) Bahwa kewajiban pendaftaran bagi awak kapal sebelum keberangkatan di Layanan Terpadu Satu Atap (LTSA) Penempatan Dan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia membebani Pemohon I dan Pemohon II karena menghambat Pemohon I dan Pemohon II untuk segera bekerja.
- 7) Bahwa sertifikat kompetensi kerja secara substansi sama dengan halnya dengan sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat pelaut sehingga sertifikat kompetensi tidak efektif dibutuhkan dan hanya membebani para pelaut;
- 8) Bahwa perizinan dan pelaporan bagi pelaut menyita waktu dan biaya yang merugikan pelaut. Sebab, hal itu memperpanjang prosedural kerja pelaut, khususnya bagi pelaut mandiri yang selama ini lebih mudah memilih pekerjaannya sendiri secara langsung.

b. **Kerugian Konstitusional Pemohon III** selaku Badan Hukum Privat:

- 1) Bahwa Pemohon III merupakan Perusahaan yang bergerak dalam aktivitas Keagenan Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada Pasal 93 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan **(bukti-P22)**;

- 2) Bahwa Pemohon III dalam melakukan aktifitas usahanya telah memiliki dokumen Perizinan Berusaha perekrutan dan penempatan Awak Kapal (SIUPPAK);
- 3) Bahwa Pemohon III mengalami kerugian spesifik dan aktual Ketika kedudukan Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan diformulasikan sebagai Pekerja Migran yang dalam proses perijinan berusahanya Pemohon III wajib memiliki Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) yang diterbitkan oleh Kepala Badan Perlindungan Pekerja Migran (BP2MI) sebagaimana dimaksud pada Pasal 72 huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 No 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141) **(bukti-P5)** ;
- 4) Bahwa akibat belum memiliki Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI), Pemohon III dikriminalisasi dengan telah **ditetapkannya sebagai Tersangka dan saat ini dalam proses Penahanan pada Rumah Tahanan Negara oleh Penyidik Ditreskrimum Kepolisian Daerah Jawa Tengah (Bukti P39, Bukti P40) dalam Kasus dugaan Tindak Pidana Perdagangan Orang** sebagaimana dimaksud *Pasal 86* huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 No 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141) **(bukti-P5)** sebagai berikut:

Dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah), setiap Orang yang:

 - a. *membebankan komponen biaya penempatan yang telah ditanggung calon Pemberi Kerja kepada Calon Pekerja Migran Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf a;*
 - b. *menempatkan Calon Pekerja Migran Indonesia ke negara tertentu yang dinyatakan tertutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf b;*
 - c. **menempatkan Pekerja Migran Indonesia tanpa SIP2MI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf c; atau**

- d. *menempatkan Pekerja Migran Indonesia pada negara tujuan penempatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf d.*

Jo.

Pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang (**bukti-P25**)

“Setiap orang yang membawa warga negara Indonesia ke luar wilayah negara Republik Indonesia dengan maksud untuk dieksploitasi di luar wilayah negara Republik Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 15 (lima belas) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).”

- 5) Bahwa selain kerugian spesifik dan Aktual, Pemohon III juga mengalami kerugian yang bersifat potensial yaitu berpotensi tidak dapat beroperasi menjalankan usahanya karena permasalahan perizinan yang tidak memberlakukan surat izin perekrutan awak kapal dari kementerian perhubungan (SIUPPAK), dimana terjadi tumpang tindih regulasi antara pemberlakuan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran (**bukti-P21**) dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan (**bukti-P22**);
- 6) Pemohon III berpotensi dirugikan hak konstitusionalnya dalam menjalankan usaha Keagenan Awak Kapal, dimana sebelumnya Pemohon III dapat bekerjasama dengan agen Awak kapal asing baik yang memiliki atau tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintah Negara Indonesia, berpotensi tidak dapat bekerjasama pada Pemilik kapal, Operator Kapal, dan /atau Perusahaan Keagenan awak Kapal di Luar Negeri yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintah Negara Indonesia sebagaimana pada Pasal 10 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan

Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal
Perikanan Migran: **(bukti-P21)**

(1) *P3MI dalam melaksanakan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran wajib memiliki perjanjian keagenan dengan Pemberi Kerja atau Prinsipal yang disahkan (endorsement) oleh Perwakilan Republik Indonesia.;*

22. Bahwa sangat terang adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian Konstitusional para Pemohon dengan berlakunya Pasal 4 Ayat (1) huruf c Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran dimana Untuk Pemohon I dan Pemohon II terkait dengan kebutuhan Perlindungan dan Hak-hak yang berbeda antara Pekerja Migran yang menetap di suatu negara tertentu (*land based*) dengan pelaut yang notabene merupakan pekerjaan yang tidak menetap di suatu negara (*sea based*), sedangkan untuk Pemohon III adalah terkait keberlangsungan Usaha serta Kriminalisasi atas Persyaratan Adminitrasi yang tumpang tindih;
23. Bahwa dengan dikabulkannya permohonan ini oleh Mahkamah Konstitusi sebagai *the sole interpreter of the constitution* dan pengawal konstitusi, maka kerugian hak konstitusional Para Pemohon tidak akan terjadi lagi.
24. Bahwa berdasarkan uraian tersebut di atas, para Pemohon memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) sebagai pemohon pengujian undang-undang dalam perkara *a quo* karena telah memenuhi ketentuan Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia beserta penjelasannya dan 5 (lima) syarat kerugian hak konstitusional sebagaimana pendapat Mahkamah selama ini yang telah menjadi yurisprudensi **(bukti-P2)** dan Pasal 4 Ayat 2 Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 **(bukti-P26)**, dan dengan dikabulkannya permohonan *a quo* maka kerugian Konstitusional yang didalilkan tidak akan terjadi adalah telah terpenuhi. Sebab dengan dikabulkannya permohonan ini yaitu dengan dinyatakannya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, menyebabkan kerugian konstitusional Pemohon tidak terjadi lagi.

III. ALASAN PERMOHONAN/POKOK-POKOK PERMOHONAN

Alasan Pengujian Materiil Pasal 4 ayat (1) huruf c, Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2), Undang-Undang Dasar 1945

A. Eksklusivitas Pelaut

25. Bahwa indonesia merupakan negara yang memiliki luas wilayah yang besar. Sekitar kurang lebih 70% luas negara indonesia merupakan laut dengan luas 5,8 juta km dengan panjang garis pantai kedua di dunia setelah Rusia. Kondisi geografis tersebut, membuat banyaknya masyarakat indonesia yang menekuni profesi sebagai pelaut dan berperan sebagai negara pengirim pelaut yang besar di dunia ke pasar kerja internasional.

Para pelaut indonesia mendapatkan kesempatan bekerja dikawal luar negeri secara langsung dari perusahaan pelayaran maupun melalui perusahaan pengarah pelaut atau sering dikenal di dunia pelayaran dengan istilah *manning agency*. Perusahaan penyalur memberikan peluang besar bagi pelaut untuk mendapatkan pekerjaan karena mereka memiliki akses/informasi ke pusat pelayaran internasional. Saat ini jumlah ABK yang bekerja pada kapal berbendera asing sekitar 254.186 orang. Perusahaan penyalur juga memberikan peran yang cukup sentral dalam meningkatkan pendapatan dan devisa negara serta untuk meningkatkan kesejahteraan kepada siapa saja yang terlibat di dalam kegiatan pelaut.

Indonesia merupakan negara ketiga terbesar di dunia setelah Tiongkok dan Filipina, yang memasok pelaut ke kapal asing, baik kapal perikanan maupun kapal niaga. Kementerian Perhubungan mencatat total pelaut indonesia berjumlah 1,2 Juta orang. Faktor yang mendorong Pelaut bekerja di kapal bendera asing adalah sulitnya lapangan kerja didalam negeri, gaji yang tinggi dan tidak pastinya penghasilan yang didapatkan jika bekerja di kapal domestik.

26. Bahwa pelaut adalah pekerja yang diatribusikan pada mereka yang bekerja di perkapalan dengan beberapa status hirarkis dan sistemis di dalamnya. Pelaut (*seafarer*) dalam beberapa regulasi negara didefinisikan secara beragam. Keragaman tersebut terkait dengan obyek regulasi yang masuk dalam kategori pelaut itu sendiri. Secara umum, kata pelaut

(*seafarer*) digunakan untuk menyebut seseorang yang bekerja di atas kapal, seperti pelaut, tukang perahu dan awak kapal (*seaman, seafarer, mariner, sailor, boatman, and crew*). Philipina misalnya, menggunakan istilah "*seafarer*" yang merujuk pada pengertian setiap orang, (selain angkatan laut atau pekerja pada kapal non-komersial nasional), yang bekerja pada perkapalan yang beroperasi di perairan di luar teritorial negaranya. Denmark di lain pihak menggunakan terma "*seafarer*" yang merujuk kepada setiap orang yang bekerja pada kapal berkebangsaan Denmark selain *Master*. Sementara itu, UK dan US masih mempertahankan istilah "*seaman*" dalam UU mereka, namun dengan sedikit perbedaan pada subjeknya. Dalam *Merchant Shipping Act 1995*, UK menggunakan terma "*seaman*" yang merujuk kepada setiap orang, selain *Master* dan *Pilot*, yang bekerja pada perkapalan dalam kapasitas apapun. Sementara itu, dalam *The United States' Code 1944*, "*seaman*" juga digunakan yang merujuk pada setiap orang, kecuali mereka yang sedang magang, yang bekerja pada perkapalan dalam kapasitas apapun.

27. Bahwa beberapa konvensi internasional mendefinisikan pelaut sebagai berikut:

KONVENSI	DEFINISI
Konvensi Ketenagakerjaan Maritime, 2006 (MLC) (bukti-P27)	Pasal II huruf f Awak Kapal adalah setiap orang yang dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja sesuai kapasitasnya sejalan dengan konvensi ini.
Konvensi ILO Nomor 185 tentang Perubahan Dokumen Identitas Pelaut. 2003 (bukti-P28)	Pasal 1 Ayat 1 Pelaut adalah orang yang dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja dalam jenis pekerjaan apapun yang terdapat di kapal selain kapal perang, yang umumnya terlibat dalam kegiatan navigasi martim.
Konvensi ILO Nomor 188 tentang Pekerja Dalam Penangkapan Ikan (bukti-P29)	Pasal 1 huruf e Awak kapal berarti setiap orang yang dipekerjakan atau bekerja dalam kapasitas apapun atau melaksanakan pekerjaan di kapal penangkap ikan, termasuk mereka yang bekerja di kapal dan dibayar berdasarkan hasil tangkapan ikan tapi tidak termasuk Mualim. Personil Laut, orang-orang lain dengan layanan tetap pemerintah, mereka yang berbasis di daratan yang melaksanakan tugas dikapal penangkap ikan dan pengamat awak kapal.

28. Bahwa di Indonesia mendefinisikan Pelaut atau Awak Kapal dengan berbagai definisi yang berbeda dengan pekerja lain didalam peraturan perundang-undangan, sebagai berikut:

Peraturan Perundang-Undangan	Definisi/Pengertian
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (bukti-P19)	Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda
Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (bukti-P23)	Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal
Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran (bukti-P21)	Awak Kapal Niaga Migran adalah Pekerja Migran Indonesia yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal niaga berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Awak Kapal Perikanan Migran adalah Pekerja Migran Indonesia yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal perikanan berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.
Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (bukti-P20)	Pasal 1 ayat 32 Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya dalam buku siji.
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan (bukti-P22)	Pasal 1 ayat 30 Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya dalam buku siji. Pasal 1 ayat 34 Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian dan atau keterampilan sebagai awak kapal.

Dalam definisi tersebut, semua orang yang bekerja di atas kapal menempati posisi yang sama, yakni sebagai pelaut, kecuali dibedakan oleh perannya, yakni Nahkoda sebagai pemimpin awak kapal. Dengan demikian, dalam UU Pelayaran ini pelaut merujuk kepada semua awak kapal yang bekerja di atas kapal tanpa mempertimbangkan nasionalitas kapalnya. Klasifikasi pelaut hanya dibedakan dalam perannya, yakni nahkoda, anak buah kapal dan operator kapal.

29. Bahwa aktivitas pelayaran tidak terlepas dari pelaut yang berada di atas kapal, untuk melindungi para pelaut di atas kapal, Indonesia sebagai anggota dari ILO (*International Labour Organization*) telah meratifikasi ketentuan khusus bagi pelaut yaitu Maritime Labour Convention (MLC) yang dituangkan menjadi Undang-Undang No 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (**bukti-P32**). Konvensi ini terdiri dari ketentuan mengenai hak-hak dasar dan sosial pelaut, persyaratan minimum bagi pelaut atau awak kapal untuk bekerja di atas kapal, akomodasi, kondisi kerja, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, perlindungan kesehatan, perawatan medis, kesejahteraan dan jaminan sosial dan kepatuhan dan penegakan.

Bahwa ada beberapa alasan mengapa ILO mengesahkan MLC 2006 tersebut. *Pertama*, MLC 2006 mengkonsolidasikan berbagai konvensi dan rekomendasinya, baik *hard law* maupun *soft law* terkait pekerja maritim. Berbagai aspek terkait pelaut diatur di dalamnya yang dikelompokkan dalam beberapa subjek. Mulai dari persyaratan minimal untuk menjadi pelaut; kondisi kerja; akomodasi; fasilitas rekreasi; makanan; perlindungan kesehatan; kesejahteraan, perlindungan keamanan sosial; sarana komplain dan penegakan aturan; serta gaji. *Kedua*, MLC 2006 tidak hanya bertujuan mencapai standar keadilan sosial bagi pelaut melainkan juga politik ekonomi global yang memberikan aturan kompetisi yang *fair* diantara pelaku industri perkapalan internasional. *Ketiga*, MLC 2006 merupakan regulasi yang bertujuan untuk mengintervensi secara langsung bisnis komersial internasional yang berdampak pada operasi pasar global. *Keempat*, MLC 2006 memberikan kewajiban penuh bagi

pemilik kapal untuk melindungi, menghormati dan mewujudkan hak-hak pelaut.

30. Bahwa mengingat sifat dasar global yang dimiliki oleh industri perkapalan, pelaut memiliki perlindungan khusus, pelaut memiliki ketentuan tersendiri yang membedakan dari pekerja lainnya, ketentuan tersebut diatur berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC) yang dituangkan menjadi Undang-Undang No 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006, yaitu mengatur ketentuan mengenai **(bukti-P32)** :
- 1) Usia Minimum Awak Kapal
 - 2) Adanya sertifikat medis awak kapal
 - 3) Upah dan Penghitungan Pembayaran Upah
 - 4) Jam Kerja dan Jam Istirahat
 - 5) Hak Cuti
 - 6) Kompensasi Bagi Awak Kapal yang hilang atau tenggelam
 - 7) Adanya Akomodasi, Fasilitas Rekreasi dan Katering
 - 8) Perawatan Medis , Kesejahteraan dan Perlindungan Sosial diatas kapal
 - 9) Perlindungan Kesehatan dan Keselamatan Serta Pencegahan Kecelakaan
31. Bahwa berkaitan dengan Perusahaan Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal memiliki prosedur yang diatur secara khusus mengacu pada konvensi internasional yang telah diratifikasi seperti MLC 2006, STWC dan amandemennya serta peraturan perundangan-undangan sebagaimana terdapat pada Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran **(bukti-P19)** , PP No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan **(bukti-P23)**, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan **(bukti-P22)**, adapun prosedur tersebut antara lain adalah sebagai berikut:
- 1) Proses Perekrutan & Penempatan Awak Kapal
 - 2) Prosedur Kerjasama Keagenan, Perjanjian laut & CBA
 - 3) Prosedur Kerjasama Keagenan dan PKL
 - 4) Prosedur Penangan Keluhan Pelaut
 - 5) Prosedur Perselisihan Awak Kapal
 - 6) Penanganan Keadaan Darurat

- 7) Prosedur Kepulangan Awak kapal
- 8) Prosedur Pemantauan Kepuasan Pelanggan
- 9) Prosedur Klaim dan Komplain
- 10) Prosedur Pelatihan dan Faliarisasi Awak Kapal
- 11) Prosedur Evaluasi Suplier
- 12) Prosedur Perawatan dan Perbaikan Fasilitas Kantor
- 13) Prosedur Pengendalian Dokumen
- 14) Prosedur Pengendalian Catatan Mutu
- 15) Prosedur Tinjauan Manajemen
- 16) Prosedur Pengendalian Ketidaksesuaian
- 17) Prosedur Audit Mutu Internal
- 18) Pemeriksaan Medis
- 19) Pembekalan Awak Kapal

B. Berlakunya Pasal 4 Ayat (1) huruf c Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Bertentangan Dengan Pasal 28D Ayat (1) dan Pasal 28D Ayat (2) UUD 1945

32. Bahwa pada tanggal 22 November 2017 telah disahkan Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (**bukti-P5**), Undang-Undang ini lahir sejatinya dalam rangka menyelesaikan permasalahan pengawasan dan perizinan mengenai perekrutan dan penempatan awak kapal yang tumpang tindih untuk mewujudkan perlindungan bagi awak kapal yang berada di kapal asing. namun, terdapat formulasi mengenai kedudukan Pelaut sebagai pekerja migran sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sebagai berikut:

- (1) *Pekerja Migran Indonesia meliputi:*
- a. *Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada Pemberi Kerja berbadan hukum;*
 - b. *Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada Pemberi Kerja perseorangan atau rumah tangga; dan*
 - c. ***Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.***

Bahwa formulasi Pasal 4 ayat (1) huruf c tersebut menimbulkan permasalahan baru di dunia kepelautan, dengan mengkategorikan Pelaut sebagai Pekerja Migran mungkin bermaksud agar segala urusan terkait dengan pelaut ditarik pada sektor ketenagakerjaan namun justru

menimbulkan inkonsistensi hukum karena jelas bertentangan dengan beberapa konvensi ILO yang mengatur pedoman pekerja migran:

Konvensi ILO 143 Tentang Pekerja Migran (bukti-P33)

Pasal 11

1. *Dalam konvensi ini, istilah pekerja migran berarti orang yang bermigrasi atau yang telah bermigrasi dari satu negara ke negara lain dengan tujuan untuk bekerja selain sebagai wiraswasta dan mencakup siapa saja yang diijinkan masuk secara reguler sebagai pekerja migran.*
2. *Bagian dari Konvensi ini tidak berlaku bagi:*
 - a) *pekerja perbatasan;*
 - b) *artis dan anggota dari profesi bebas yang telah memasuki negara untuk jangka pendek;*
 - c) **pelaut;**
 - d) *orang yang datang khusus untuk tujuan pelatihan atau pendidikan;*
 - e) *pegawai sebuah organisasi atau sebuah misi yang beroperasi di dalam wilayah sebuah negara yang telah diijinkan masuk untuk sementara ke dalam negeri tersebut atas permohonan atasan mereka untuk menangani pekerjaan atau tugas khusus, untuk waktu yang terbatas dan periode waktu yang telah ditentukan, dan yang harus meninggalkan negara tersebut setelah menyelesaikan kerja atau tugas mereka.*

Konvensi ILO tentang International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families (Konvensi Internasional mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya, (bukti-P34)

Pasal 3

Konvensi ini tidak boleh berlaku bagi :

- a) *orang-orang yang dikirim atau dipekerjakan oleh organisasi dan badan-badan internasional, atau oleh suatu Negara di luar wilayahnya untuk menjalankan tugas resmi, yang kedatangan dan statusnya diatur oleh hukum internasional umum atau oleh perjanjian internasional atau konvensi khusus;*
- b) *orang-orang yang dikirim atau dipekerjakan oleh suatu Negara atau atas nama Negara di luar wilayahnya, yang berpartisipasi dalam program pembangunan dan program kerja sama lain, yang kedatangan dan statusnya diatur oleh perjanjian dengan Negara tujuan kerja, dan yang sesuai dengan perjanjian tersebut, tidak dianggap sebagai pekerja migran;*
- c) *orang-orang yang bertempat tinggal di Negara yang berbeda dengan Negara asalnya sebagai penanam modal;*
- d) *pengungsi atau orang tanpa kewarganegaraan, kecuali ketentuan tentang hal ini ditetapkan dalam ketentuan hukum nasional, atau dalam instrumen internasional yang berlaku bagi Negara Pihak tersebut;*
- e) *pelajar dan peserta pelatihan;*

f) pelaut dan pekerja pada suatu instalasi lepas pantai yang belum memperoleh izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di Negara tujuan kerja.

33. Bahwa Dalam rapat Panitia Kerja (Panja) RUU Pelindungan Pekerja Migran Indonesia bersama pemerintah, tanggal 19 Juli 2017, tidak ada diskusi yang mendalam antara pihak Panja dengan Pemerintah tentang alasan dimasukkannya pelaut dalam kelompok migran. Pihak pemerintah hanya menginginkan agar pelaut mendapatkan tempat dalam RUU tersebut. Pimpinan rapat Panja merespon hal itu dengan menyatakan bahwa pelaut posisinya disamakan dengan pekerja migran perorangan. Hal ini menunjukkan bahwa panja dan pemerintah kurang melakukan studi yang mendalam sebelum memutuskan status pelaut menjadi bagian dari pekerja migran. Begitupula di dalam Naskah Akademik RUU Pelindungan Pekerja Migran Indonesia juga tidak dijelaskan alasan yang mendasari pelaut menjadi bagian dari pekerja migran, kecuali hanya mendeskripsikan bahwa di dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Pengesahan ILO Convention *International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families*, ICRMW), 1990 (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya) juga mengatur tentang pelaut. Padahal di dalam ICRMW 1990 hanya mendefinisikan pelaut dan selanjutnya mengeluarkan pelaut dari daftar kelompok pekerja migran.
34. Secara akademik, penisbatan pelaut ke dalam kelompok pekerja migran mengandung bias. Sebab, features pekerjaan antara keduanya berbeda. **Maria Borovnik** (*Borovnik, Maria. "Are Seafarers Migrants? - Situating Seafarers in the Framework of Mobility and Transnationalism."* *New Zealand Geographer* 60, no. 1 (April 2004):) dalam studinya dengan tegas menolak pelaut sebagai pekerja migran. Menurutnya, meskipun dalam pelaut ada dua features yang sama dengan pekerja migran, yakni terkait mobilitas dan transnasionlism. Dalam hal ini, pelaut dan pekerja migran sama-sama meninggalkan negara asal mereka dan mengirimkan remitansi kepada keluarga mereka di tanah air. Namun demikian, pelaut dalam sejarahnya dikenal dengan pekerja lintas negara yang dilindungi oleh hukum internasional dan mensyaratkan kualifikasi profesional pada

setiap posisi pekerjaan yang dijalannya dimana hal itu berbeda dengan pekerjaan migran di darat. Selain itu perlindungan terhadap pekerja migran dalam hukum internasional pada mulanya ditemukan dalam isu perlindungan terhadap warga asing (aliens atau non-citizen). Dalam perkembangannya, perlindungan internasional bagi pekerja migran tidak hanya dipisahkan dari perlindungan terhadap orang asing, tapi juga terpisah dari kelompok pengungsi yang memiliki rezim perlindungan hukum tersendiri. (*Pranoto Iskandar, Hukum HAM International: Sebuah Pengantar Kontekstual, Kedua, 2012, 530–31*). Barulah, ILO pada tahun 1990 mengundang konvensi khusus bagi perlindungan pekerja migran dan keluarganya, namun pada Pasal 3(f) dalam konvensi tersebut, pelaut dikecualikan atau tidak termasuk dalam kelompok pekerja migran.

35. Fitzpatrick dan Anderson mendukung argumen Borovnik tersebut. (*Anderson, Michael, and Deirdre Fitzpatrick, eds. Seafarers' Rights. Oxford University Press, 2005*) Menurutnya, bagi pelaut dalam sistem internasional ada dua hak yang melekat. Pertama, hak asasi manusia pelaut dilindungi secara berlapis oleh hukum internasional, regional dan domestik. Kedua, hak sebagai pekerja dilindungi oleh regulasi yang relevan (spesifik), (*Lielbarde, "Concept of Seafarer Before and After the Maritime Labour Convention 2016: Comparative Analysis of the Legal Effects of Defining Legal Concepts in the Shape of Legal Terminology,"* 19) dalam hal ini MLC 2006. Atas dasar argumen tersebut Borovnik menyatakan bahwa pelaut tidak bisa dikategorikan sebagai pekerja migran, meskipun di dalamnya ada features pekerja migran, tetapi hal itu tidak bisa mewakili keseluruhan features pelaut yang sangat berbeda.

a) Pertentangan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Dengan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945

36. setiap warga negara diberi hak konstitusional yang salah satunya ialah Kepastian Hukum sebagaimana dimaksud pada Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945, yang berbunyi:

(1) *Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan **kepastian hukum** yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.*

secara teori, menurut Mark Fenwick and Stefan Wrbk, prinsip kepastian hukum memiliki makna bahwa hukum harus cukup jelas untuk memberikan sarana bagi mereka yang tunduk pada norma-norma hukum untuk mengatur perilaku mereka dan untuk melindungi terhadap penggunaan kekuasaan publik yang sewenang-wenang sehingga kepastian hukum menjadi fondasi bagi tegaknya *“the rule of law”*. Kepastian hukum menjadi peranan penting dalam menstabilkan ekspektasi normatif, memberikan kerangka kerja bagi interaksi sosial dan mendefinisikan kebebasan individu dan kekuasaan politiki dalam masyarakat modern. Tanpa adanya nilai kepastian hukum, hukum akan kehilangan makna tidak lagi digunakan untuk pedoman bagi setiap orang. Kepastian hukum memiliki beberapa ciri khas yakni adanya kejelasan, tidak menimbulkan multitafsir, tidak menimbulkan kontradiktif hukum yang satu dengan yang lainnya, sehingga mampu menjamin hak dan kewajiban setiap warga negara;

37. Pendapat mengenai kepastian hukum dikemukakan pula oleh Jan M. Otto sebagaimana dikutip oleh Sidharta (2006 : 85), yaitu bahwa kepastian hukum dalam situasi tertentu mensyaratkan sebagai berikut:
- 1) *Tersedia aturan-aturan hukum yang jelas atau jernih, konsisten dan mudah diperoleh (accessible), yang diterbitkan oleh kekuasaan negara;*
 - 2) *Bahwa instansi-instansi penguasa (pemerintahan) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya;*
 - 3) *Bahwa mayoritas warga pada prinsipnya menyetujui muatan isi dan karena itu menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan-aturan tersebut;*
 - 4) *Bahwa hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpihak menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum; dan*
 - 5) *Bahwa keputusan peradilan secara konkrit dilaksanakan.*
38. Kelima syarat yang dikemukakan Jan M. Otto tersebut menunjukkan bahwa kepastian hukum dapat dicapai jika substansi hukumnya sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Aturan hukum yang mampu menciptakan kepastian hukum adalah hukum yang lahir dari dan mencerminkan budaya masyarakat. Kepastian hukum yang seperti inilah yang disebut dengan kepastian hukum yang sebenarnya (*realistic legal certainly*), yaitu

mensyaratkan adanya keharmonisan antara negara dengan rakyat dalam berorientasi dan memahami sistem hukum

39. Bahwa berlakunya Pasal 4 Ayat 1 Huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang mengkatagorikan Pelaut sebagai Pekerja Migran tanpa mempertimbangkan dan mengkaji secara komperhensif tentang dinamika pelaut merupakan bentuk dari penyalahgunaan kekuasaan publik yang sewenang-wenang. Adapun dampak yang terjadi ialah adanya “dualisme hukum” antara Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia beserta peraturan pelaksanaannya dengan Undang-Undang-Nomor 17 Tahun 2008 beserta peraturan pelaksanaannya. Dualisme hukum yang terjadi dalam tatanan hukum nasional haruslah dihindari agar terhindar dari kekacauan hukum (*legal disorder*) dan terwujudnya kepastian hukum bagi setiap warga negara.
40. Bahwa berikut kami uraikan bentuk dualisme hukum akibat berlakunya Pasal 4 Ayat (1) Huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dengan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang lainnya beserta peraturan pelaksanaannya yang selama ini menjadi pedoman bagi para pelaut.

a) Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI)

Undang-Undang 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia melalui Peraturan Pemerintah No 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, mewajibkan bagi Perusahaan Penempatan dan Perekrutan Pekerja Migran memiliki SIP2MI sebagaimana Pada Pasal 28 ayat 1 yang berbunyi :

(1) *P3MI dalam melaksanakan Penempatan Awak Kapal Perikanan Migran wajib memiliki SIP2MI*

b) Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awal Kapal (SIUPPAK)

Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) wajib dimiliki oleh Perusahaan Keagenan (Maninng Agency) sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang 17 Tahun

2008 tentang Pelayaran Jo Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Jo Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan.

Adanya dualisme kewajiban perizinan mengenai perekrutan dan penempatan awak kapal menyebabkan terjadinya ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha keagenan (*manning agency*). Dampak yang saat ini dirasakan akibat dari adanya dualisme hukum perizinan adalah dikriminalisasinya pelaku usaha keagenan (*manning agency*) sebagaimana yang saat ini dialami oleh Pemohon III, saat ini pemohon III ditetapkan **sebagai Tersangka dan saat ini dalam proses Penahanan pada Rumah Tahanan Negara oleh Penyidik Ditreskrimum Kepolisian Daerah Jawa Tengah (Bukti P39,Bukti P40)dalam Kasus dugaan tindak Pidana Perdagangan Orang** sebagaimana dimaksud Pasal 72 huruf C, yang berbunyi **(bukti-P5)**

Setiap Orang dilarang:

- a. membebankan komponen biaya penempatan yang telah ditanggung calon Pemberi Kerja kepada Calon Pekerja Migran Indonesia;
- b. menempatkan Calon Pekerja Migran Indonesia ke negara tertentu yang dinyatakan tertutup;
- c. **menempatkan Pekerja Migran Indonesia tanpa SIP2MI; atau**
- d. menempatkan Pekerja Migran Indonesia ke negara tujuan penempatan yang tidak mempunyai peraturan perundang-undangan yang melindungi tenaga kerja asing, tidak memiliki perjanjian tertulis antara pemerintah negara tujuan penempatan dan pemerintah Republik Indonesia, dan/ atau tidak memiliki sistem Jaminan Sosial dan/atau asuransi yang melindungi pekerja asing.

Jo.

Pasal 86 huruf c (bukti-P5)

Dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah), setiap Orang yang:

- a. membebankan komponen biaya penempatan yang telah ditanggung calon Pemberi Kerja kepada Calon Pekerja Migran Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf a;
- b. menempatkan Calon Pekerja Migran Indonesia ke negara tertentu yang dinyatakan tertutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf b;
- c. **menempatkan Pekerja Migran Indonesia tanpa SIP2MI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf c; atau**

d. menempatkan Pekerja Migran Indonesia pada negara tujuan penempatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 huruf d.

Jo.

Pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang (bukti-P25)

“Setiap orang yang membawa warga negara Indonesia ke luar wilayah negara Republik Indonesia dengan maksud untuk dieksploitasi di luar wilayah negara Republik Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 15 (lima belas) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).”

41. Dalam konteks global, guna menjamin kepastian hukum bagi pelaut dan korporasi terkait, maka mayoritas negara di dunia mengatur tersendiri ketentuan bagi pelaut mengikuti konvensi berbagai konvensi ILO yang telah ada, seperti Konvensi ILO Nomor C-097 Tahun 1949 tentang Tenaga Kerja Migran dan diperbarui oleh Konvensi Nomor C-143 Tahun 1975. Demikian juga Konvensi ILO Tahun 1990 Tentang Perlindungan Pekerja Migran dan Keluarganya. Pada Pasal 3 Konvensi-konvensi tersebut dengan jelas dinyatakan bahwa ketentuan Konvensi Pekerja Migran tersebut tidak berlaku bagi pelaut (*seafarer*). Berdasarkan uraian tersebut, maka pelaut dan mata rantai bisnis yang terkait tunduk dan patuh terhadap *Maritim Labor Convention 2006* yang menjadi rezim hukum tunggal bagi pelaut. Sebaliknya, rezim hukum bagi Pekerja Migran tunduk dan Patuh terhadap Konvensi ILO Tahun 1990 Tentang Perlindungan Pekerja Migran dan Keluarganya sebagaimana tersebut di atas. Dengan demikian, kepastian hukum bagi kedua sektor pekerja tersebut (pelaut dan pekerja migran) sudah jelas.

b) Pertentangan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Dengan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945

42. Bahwa negara memiliki tugas dan tanggung jawab untuk menjamin rakyatnya dari ketiadaan akan pekerjaan hal ini sejalan dengan amanat konstitusi dimana setiap orang berhak untuk mendapatkan kesempatan dalam berbagai lapangan kerja sebagaimana tertuang dalam Pasal 28D Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 yang berbunyi:

- (2) *Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.*

Pencantuman hak untuk bekerja dalam konstitusi negara dikarenakan hak tersebut berkaitan dengan keberlangsungan hidup seseorang dan/atau keluarganya, serta terkait dengan kehormatan (dignity). Oleh sebab itu, Pasal 6 Konvenan internasional tentang ekonomi, sosial dan budaya yang telah diratifikasi oleh Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2005 menjabarkan dengan sangat detil tentang hak untuk bekerja tersebut.

Pasal 6

- (1) *Negara-negara Peserta Perjanjian ini mengakui hak untuk bekerja, yang meliputi hak setiap orang atas kesempatan memperoleh nafkah dengan melakukan pekerjaan yang secara bebas dipilihnya atau diterimanya dan akan mengambil tindakan-tindakan yang layak dalam melindungi hak ini.*
- (2) *Tindakan-tindakan yang diambil Negara Peserta Perjanjian untuk mencapai realisasi penuh hak ini meliputi bimbingan teknis dan kejuruan serta program latihan, kebijakan dan teknik untuk mencapai perkembangan ekonomi, sosial dan budaya yang mantap dan kesempatan bekerja secara penuh dan produktif berdasarkan kondisi yang menjamin kebebasan politik dan ekonomi yang fundamental bagi tiap individu.*

Berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (2) Konvenan tersebut, setiap negara yang telah menandatangani dituntut untuk mengambil langkah-langkah sesuai dengan kemampuan maksimalnya terkait dengan sumber daya alam untuk pencapaian secara progresif untuk realisasi pemenuhan hak-hak dalam Konvenan termasuk hak untuk bekerja tanpa diskriminatif. Dalam komentar umum No 3 atas Konvenan tersebut dijabarkan lagi lima kewajiban negara peserta, yakni: kewajiban untuk mengambil tindakan (*obligation of conduct*), kewajiban untuk membuahkan hasil (*obligation of result*), kewajiban untuk menghormati (*obligation of respect*), kewajiban untuk melindungi (*obligation of protect*) dan kewajiban untuk memenuhi (*obligation of fulfill*).

43. Bahwa formulasi yang tidak tepat memasukan Pelaut sebagai Pekerja Migran sebagaimana Pasal 4 Ayat (1) Huruf c Undang-Undang 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia menimbulkan hambatan para pelaut untuk segera bekerja. Melalui Peraturan Pemerintah No 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, Pelaut

dibebankan kewajiban yang tidak lazim dan berbelit-belit sebagaimana pada pasal:

Proses Pemberangkatan Pelaut

Pasal 4

Awak kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran yang bekerja secara perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) harus melaporkan:

- a. rencana keberangkatan secara daring atau luring kepada Dinas Kabupaten/Kota atau LTSA Pekerja Migran Indonesia, dengan melampirkan:
 1. paspor;
 2. Buku Pelaut;
 3. PKL;
 4. bukti kepesertaan program Jaminan Sosial;
 5. surat keterangan sehat berdasarkan pemeriksaan kesehatan dan psikologi;
 6. Visa Kerja;
 7. dokumen identitas pelaut; dan
 8. sertifikat kompetensi kerja, sertifikat keahlian pelaut, dan/ atau sertifikat keterampilan pelaut.
- b. kedatangan kepada Perwakilan Republik Indonesia secara daring melalui Portal Peduli Warga Negara Indonesia atau luring.

Pasal 5

- (1) Penempatan Awak Kapal Niaga Migran oleh BP2MI dilaksanakan berdasarkan perjanjian tertulis antara:
 - a. Pemerintah Republik Indonesia dengan pemerintah negara tujuan; atau
 - b. Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemberi Kerja atau Prinsipal berbadan hukum di negara tujuan penempatan.
- (2) Perjanjian tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Menteri setelah mendapat masukan dari kementerian/ lembaga terkait.
- (3) Dalam hal perjanjian secara tertulis antara pemerintah dengan Pemberi Kerja atau Prinsipal berbadan hukum di negara tujuan penempatan, Menteri dapat melimpahkan kewenangan penandatanganan perjanjian secara tertulis kepada BP2MI.
- (4) Perjanjian secara tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditindaklanjuti dengan perjanjian teknis antara BP2MI dan lembaga pemerintah yang ditunjuk oleh pemerintah negara Pemberi Kerja atau Prinsipal.

Pasal 6

- (1) Tahapan pelaksanaan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran oleh BP2MI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dilaksanakan melalui:
 - a. pemberian informasi;
 - b. pendaftaran;
 - c. seleksi;

- d. pemeriksaan kesehatan dan psikologi;
 - e. penandatanganan Perjanjian Penempatan;
 - f. pendaftaran kepesertaan Jaminan Sosial;
 - g. pelaksanaan orientasi pra pemberangkatan;
 - h. penandatanganan PKL; dan
 - i. pemberangkatan.
- (2) Tahapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara bersama-sama kementerian / lembaga terkait.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Penempatan Awak Kapal Niaga Migran diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 7

Proses Penempatan Awak Kapal Niaga Migran dilaksanakan melalui integrasi data kementerian/lembaga terkait.

Aturan sebagaimana dalam pasal tersebut diadopsi dari aturan-aturan Pekerja Migran Darat (*Land Base*) padahal jelas Pelaut memiliki kekhususan tersendiri dalam pekerjaannya mengingat dinamika kepelautan sangat lah cepat, dampak yang kemudian dirasakan oleh para pelaut pengisian posisi pekerja di kapal asing, dikarenakan pemilik kapal akan merekrut pelaut dari negara lain yang lebih cepat merespon. Selain itu, hak untuk mendapatkan kompensasi kecelakaan kerja dan meninggal bagi para pelaut juga berkurang.

44. Bahwa Menurut Pir Ali Kaya dan Isin Ulas Ertugrul Yilmazer (2019, p. 157) dengan merujuk pada Pasal 23 Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia (DUHAM), pengertian hak untuk bekerja tersebut memberikan beban kewajiban kepada negara untuk melindungi warganya agar tidak menganggur (*protection against unemployment*). Oleh sebab itu, aturan hukum untuk menjamin hak bagi warga negara untuk pekerja harus dibuat seadil dan senyaman (*just and favorable condition*) mungkin agar hak tersebut segera terpenuhi.

C. Dikabulkannya Uji Materiil Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia tidak menyebabkan Kekosongan Hukum (*Rechtsvacuum*)

45. Bahwa Sebelum disahkannya UU Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Kedudukan Pelaut telah diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Ketentuan tentang Pelaut diatur mulai dari Pasal 145 dan beberapa pasal lainnya yang menegaskan tentang berbagai persyaratan kompetensi yang harus dipenuhi oleh seseorang yang ingin menjadi pelaut. Aturan khusus tentang pelaut Indonesia ditegaskan lagi dalam

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Dalam Pasal 2 yang berbunyi **(bukti-P23)** :

- (1) *Setiap pelaut yang bekerja pada kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau harus mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.*
- (2) *Kualifikasi keahlian dan keterampilan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada:*
 - a. *kapal layar motor;*
 - b. *kapal layar;*
 - c. *kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35;*
 - d. *kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk berniaga;*
 - e. *kapal-kapal khusus.*
- (3) *Ketentuan mengenai kualifikasi keahlian dan keterampilan bagi setiap pelaut yang bekerja di kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri.*

Dalam pasal tersebut pelaut mendapatkan porsi aturan eksklusif tentang kualifikasi teknis yang harus dipenuhi untuk menjadi pelaut. Demikian juga dalam PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelayaran, ketentuan tentang Pelaut diatur dalam Pasal 52 dan Pasal 154 , yang berbunyi **(bukti-P20)** :

Pasal 52

Pemilik perusahaan keagenan Awak Kapal bertanggung jawab terhadap pelaut yang telah ditempatkan atau dipekerjakan pada perusahaan Pelayaran sampai dengan berakhirnya perjanjian kerja laut dan pemulangan ke tempat awal direkrut.

Pasal 154

- (1) *Dalam hal Kerangka Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (1) posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus dipasang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.*
- (2) *Posisi Kerangka Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diumumkan melalui maklumat Pelayaran, stasiun radio pantai, dan berita pelaut Indonesia.*
- (3) *Pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, dan penyingkiran kembali Sarana Bantu Navigasi Pelayaran menjadi tanggung jawab pemilik Kapal dan/atau operator Kapal.*

Demikian juga dalam Surat Edaran Dirjen Hubla Nomor UM-003/96/9/DJPL-16, tentang Tentang Pemenuhan/Pemberian Hak-Hak Awak Kapal yang menyangkut juga tanggungjawab perusahaan agensi perekrutan dan penempatan awak kapal.

Berdasarkan beberapa peraturan perundang-undangan tersebut, infrastruktur hukum bagi pelaut dan mata rantai bisnis terkait dengan

kepelautan sudah komprehensif dan efektif berlaku di Indonesia, sehingga perlindungan hukum bagi pelaut dan kepastian usaha agensi perekrutan dan penempatan awak kapal juga sudah ada payung hukumnya.

46. Salah satu penyebab timbulnya pro-kontra dalam implementasi UU Nomor 18 tahun 2017 beserta PP Nomor 22 Tahun 2022 terkait dengan status pelaut dan tata kelolanya yang berimplikasi pada rantai bisnis migrasi ketenagakerjaan pelaut di lapangan dikarenakan UU PMI tidak secara tegas mengkategorisasikan pekerja migran yang bekerja di darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran yang bekerja di laut (*migrant workers sea-based*). Padahal, kategorisasi migran sangat penting dan menentukan terhadap tata kelola migrasi ketenagakerjaan masing-masing.
47. Bahwa Menurut Hein de Haas Stephen Castles dan Mark J. Mill (*Hein de Haas, Stephen Castles, and Mark J. Miller, The Age of Migration: International Population Movements in The Modern World, Sixth edition, reprinted by Bloomsbury Academic (London: Bloomsbury Academic, 2022)*) kategori adalah alat penting untuk memahami migrasi, sebab dengan kategorisasi tersebut dapat membantu kita memahami proses sosial yang kompleks, melihat pola dan membandingkan. Namun, penggunaan kategori yang tidak kritis juga dapat menjadi sumber kebingungan dan distorsi. Kesalahpahaman umum tentang migrasi dimulai dengan bahasa dan kategori yang digunakan politisi, media, dan peneliti untuk menggambarkan berbagai jenis migrasi dan migran. Masalah khususnya adalah pengadopsian kategori hukum dan kebijakan yang tidak kritis untuk menggambarkan migrasi. Kategori-kategori ini tidak selalu bermakna, dan dapat menghalangi pencapaian pemahaman yang lebih baik tentang proses migrasi.
48. Bahwa Pentingnya kategorisasi migran tersebut dalam legislasi maupun kebijakan nasional adalah memberikan kejelasan dan harmoni dalam tata kelola migrasi ketenagakerjaan. Hal ini juga penting mengingat status pelaut sebagai pekerja migran juga mengalami perdebatan secara akademik sebagaimana dijelaskan sebelumnya. Dalam banyak studi tentang pelaut dan migran, ada sebagian yang menggunakan istilah pekerja migran berbasis laut (*migrant-sea based*). Namun, sangat sedikit

jumlahnya yang menggunakan terma pekerja migran bagi pelaut dalam legislasi nasional mereka.

49. Bahwa diantara sedikit negara yang menggunakannya adalah Philipina. Philipina yang menempati posisi penyuplai pelaut nomer dua setelah China, berdasarkan *The Republic Act No. 8042 dan The Migrant Workers and Overseas Act of 1995*, dengan tegas membuat dua kategori pekerja migran, yakni: migran berbasis darat (*migrant land-based*) dan migran berbasis laut (*migrant sea-based*). Berdasarkan kedua UU tersebut, status pelaut di Philipina masuk dalam kategori kedua (*migrant sea-based*). Namun demikian, mengingat keunikan dan kompleksitas ketenagakerjaan pelaut, serta memastikan segala persyaratan administratif dan substantif pelaut dapat dipenuhi, pemerintah Philipina membuat regulasi yang bersifat spesial, yakni UU Komisi Nasional Pelaut 2007, tepat setahun setelah MLC 2006 diundangkan oleh ILO. Komnas Pelaut inilah yang berfungsi melakukan tata kelola migrasi ketengakerjaan pelaut secara independen dibawah kantor Presiden, mencakup segala aspek penting yang dibutuhkan untuk menghasilkan pelaut yang profesional. Selengkapnya sebagaimana dinyatakan oleh Senator Loren Legarda dalam pengantar UU Komisi Nasional Pelaut 2007 sebagai berikut:

"This measure seeks to create a National Seafarers Commission (NSC) which will serve as a centralized government agency that will provide the necessary services, supervision, guidance, regulation and guidance the Filipino seafarer needs in order to develop as a globalized professional. Training programs, seminars, certifications and other documents needed by the seafarer will be readily made available under one agency".

50. Bahwa Pembentukan UU spesial bagi pelaut oleh Pemerintah Philipina tersebut menjadikan tata kelola migrasi ketenagakerjaan pelaut di negeri itu menjadi lebih fokus dan dijalankan oleh pengelola yang memiliki latar belakang profesional di bidangnya dengan pengalaman panjang, sehingga tujuan UU tersebut untuk menyiapkan pelaut Philipina yang profesional dan diakui dunia dapat tercapai dan kesejahteraan mereka terpenuhi.
51. Sementara itu, Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia tidak dengan tegas membentuk kategorisasi pekerja migran Indonesia ke dalam dua jenis,

yakni Pekerja Migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan Pekerja Migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) yang secara teknis pengelolaannya dipisahkan antara keduanya. Oleh sebab itu, maka timbullah disharmoni regulasi antara Undang-undang No 18 Tahun 2017 Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dan PP Nomor 22 Tahun 2022 dengan **berbagai Regulasi Kepelautan yang selama ini sudah eksis.**

52. Bahwa dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 67/P/Hum/2022 tertanggal 27 Desember Tahun 2022, pada perkara permohonan uji materiil Pasal 93 ayat (1) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan yang berbunyi (**bukti-P36**):

- (1) Kegiatan Usaha Keagenan Awak Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf k meliputi:
- a. perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di dalam negeri; dan/ atau
 - b. perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di luar negeri.**

dalam Pertimbangan Majelis Hakim Agung Pemeriksa Perkara, pada Halaman 44 paragraf 4 **Mahkamah Agung memberikan Pertimbangan** sebagai berikut:

“Bahwa perekrutan awak kapal dan penempatan awak kapal tidak dapat disamakan dengan Pekerja Migran Indonesia, dan didasarkan pada peraturan perundangan-undangan yang berbeda sehingga sudah sewajarnya kewenangan terkait penerbitan perizinan usaha perekrutan dan penempatan awak kapal dilaksanakan oleh instansi yang berbeda, dalam hal ini untuk perizinan terkait perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di luar negeri dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan sedangkan perizinan terkait Pekerja Migran Indonesia dilaksanakan oleh Kementerian Ketenagakerjaan”;

Berdasarkan pertimbangan Mahkamah Agung diatas maka seyogyanya mengenai kedudukan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan adalah tidak dapat persamakan dengan Pekerja Migran, sehingga diperlukan regulasi khusus bagi Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan untuk dipisahkan dengan Pekerja Migran serta sudah selayaknya kementerian yang membidangi urusan Pelayaran dalam hal ini Kementerian Perhubungan adalah yang berhak mengurus urusan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut

- Perikanan dan Bukanlah Kementerian Ketenagakerjaan serta Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI);
53. Bahwa dengan diberlakukannya Pasal 4 Ayat (1) huruf c Undang-Undang 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia telah menimbulkan disharmoni antar perundang-undangan yang menyebabkan kekacauan hukum (*legal disorder*) sehingga melanggar hak-hak konstitusional yang melekat pada Para Pemohon sebagaimana pada Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.
 54. Bahwa berdasarkan dalil-dalil Posita Para Pemohon diatas, maka telah terbukti Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
 55. Bahwa dikarenakan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia telah terbukti bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 maka harus dinyatakan tidak memiliki kekuatan hukum yang mengikat;
 56. Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut diatas, sudah cukup alasan bagi Para Pemohon mengajukan permohonan *Judicial Review* Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

PETITUM

Bahwa berdasarkan uraian, alasan, fakta hukum, dan bukti-bukti terlampir, dengan demikian **para Pemohon** memohon kepada Mahkamah Konstitusi berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan Permohonan **para Pemohon** untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 No 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141) **bertentangan dengan** Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 dan **tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat**;

3. Memerintahkan untuk memuat Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya; atau
Apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

[2.2] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-58 sebagai berikut:

1. Bukti P- 1 : Fotokopi Undang-Undang Dasar 1945;
2. Bukti P- 2 : Fotokopi Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi;
3. Bukti P- 3 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman;
4. Bukti P- 4 : Fotokopi Undang-undang No.13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan;
5. Bukti P- 5 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang;
6. Bukti P- 6 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 83/PUU-XVII/2019 tanggal 25 November 2019;
7. Bukti P- 7 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 20/PUU-XVIII/2020 tanggal 05 November 2020;
8. Bukti P- 8 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh;
9. Bukti P- 9 : Fotokopi Tanda Bukti Pencatatan dari Dinas Perindustrian dan Tenaga Kerja Kabupaten Tegal Nomor 560/10/705/2021 Tanggal 23 Juni 2021;
10. Bukti P- 10 : Fotokopi Surat Nomor 4/313/HL.03.00/IX/2021 Tanggal 01 September 2021;
11. Bukti P- 11 : Fotokopi Surat Nomor UM.209/2/12/DK/2023 Tanggal 7 Juni 2023;
12. Bukti P- 12 : Fotokopi Surat Keterangan Domisili Organisasi Nomor 383/2011/VII/2021 Tanggal 28 Juli 2021;

13. Bukti P- 13 : Fotokopi Peraturan Organisasi Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia Nomor 04 Tahun 2023 tentang Struktur Organisasi Tata Kerja (SOTK);
14. Bukti P- 14 : Fotokopi Akta Pendirian Nomor 01 Tertanggal 15 Agustus 2019 PT. MIRANA NUSANTARA INDONESIA;
15. Bukti P- 15 : Fotokopi Surat Keputusan Nomor AHU-0041056.AH.01.01. Tahun 2019 Tertanggal 20 Agustus 2019;
16. Bukti P- 16 : Fotokopi Perubahan Berdasarkan Akta Nomor 09 Tertanggal 30 November 2021 PT. MIRANA NUSANTARA INDONESIA;
17. Bukti P- 17 : Fotokopi Surat Keputusan Nomor AHU-0068564.AH.01.02. Tahun 2021 Tertanggal 01 Desember 2021;
18. Bukti P- 18 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
19. Bukti P- 19 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
20. Bukti P- 20 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
21. Bukti P- 21 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran;
22. Bukti P- 22 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan;
23. Bukti P- 23 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan;
24. Bukti P- 24 : Fotokopi Kitab Undang-undang Hukum Dagang;
25. Bukti P- 25 : Fotokopi Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang;
26. Bukti P- 26 : Fotokopi Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 06/PMK/2005;
27. Bukti P- 27 : Fotokopi Konvensi Ketenagakerjaan Martime, 2006 (MLC);
28. Bukti P- 28 : Fotokopi Konvensi ILO Nomor 185 tentang Perubahan Dokumen Identitas Pelaut. 2003;
29. Bukti P- 29 : Fotokopi Konvensi ILO Nomor 188 tentang Pekerja Dalam Penangkapan Ikan;
30. Bukti P- 30 : Fotokopi Konvensi Wina Tahun 1969;
31. Bukti P- 31 : Fotokopi UU No. 24 Tahun 2000 Perjanjian Internasional;
32. Bukti P- 32 : Fotokopi Undang-Undang No 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention,2006;
33. Bukti P- 33 : Fotokopi Konvensi ILO 143 Tentang Pekerja Migran;

34. Bukti P- 34 : Fotokopi Konvensi ILO tentang International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families (Konvensi Internasional mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya;
35. Bukti P- 35 : Fotokopi Peraturan Menteri Perhubungan No 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Awak Kapal;
36. Bukti P- 36 : Fotokopi Putusan Mahkamah Agung Nomor 67/P/Hum/2022 tertanggal 27 Desember Tahun 2022
37. Bukti P- 37 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk Pemohon I;
38. Bukti P- 38 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk Pemohon II;
39. Bukti P- 39 : Fotokopi Surat Pemberitahuan Penahanan Nomor B/932/VI/RES.1.16/2023/Ditreskrim Polda Jawa Tengah
40. Bukti P- 40 : Fotokopi Surat Dakwaan Nomor: PDM-II-/TGL/09/2023 Kejaksaan Negeri Kota Tegal;
41. Bukti P- 41 : Fotokopi Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang;
42. Bukti P- 42 : Fotokopi Tulisan Ahli Saru Arifin, S.H., dengan judul "Apakah Pelaut Termasuk Pekerja Migran?";
43. Bukti P- 43 : Fotokopi Tulisan Ahli Capt. (C) Dwiyono Soeyono M.Mar, dengan judul Problematika Kedudukan Pelaut Sebagai Pekerja Migran";
44. Bukti P- 44 : Fotokopi KTP Pemohon II;
45. Bukti P- 45 : Fotokopi Buku Pelaut Pemohon II;
46. Bukti P- 46 : Fotokopi Paspor Pemohon II;
47. Bukti P- 47 : Fotokopi Ijasah Mualim Perikanan Laut Tingkat II dari Pemohon II;
48. Bukti P- 48 : Fotokopi Kartu Tanda Anggota Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia;
49. Bukti P- 49 : Fotokopi Website Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia;
50. Bukti P- 50 : Fotokopi Laporan Kerja Briefing Anggota;
51. Bukti P- 51 : Fotokopi Daftar Data ABK Kaburan;
52. Bukti P- 52 : Fotokopi Formulir Pendaftaran Anggota AP2I;
53. Bukti P- 53 : Fotokopi Data Sijil On Buku dan Pengesahan PKL Anggota AP2I bulan september 2023;
54. Bukti P- 54 : Fotokopi Formulir Pengaduan ABK Kapal Ikan kerja Di Luar Negeri;
55. Bukti P- 55 : Fotokopi Formulir Pengaduan Kasus Awak Kapal Perikanan;
56. Bukti P- 56 : Fotokopi Laporan PAP AP2I;

57. Bukti P- 57 : Fotokopi Surat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor: HK.005/1/5 Phb 2019 tertanggal 14 Januari 2019 , Perihal: Penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Penempatan dan Pelindungan Pelaut;
58. Bukti P- 58 : Fotokopi Surat Edaran Nomor SE.01 Tahun 2015 Tentang Penundaan Pelayanan Penempatan TKI Pelaut Perikanan/TKI Nelayan;

[2.3] Menimbang bahwa untuk membuktikan dalilnya, Pemohon juga mengajukan 1 (satu) orang ahli bernama Saru Arifin yang didengar keterangannya di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 6 Februari 2024, dan keterangan tertulis 1 (satu) orang ahli bernama Dwiyono Soeyono serta 2 (dua) orang saksi bernama Riza Ghyats dan Gian Pratama yang diserahkan kepada Mahkamah pada tanggal 22 Februari 2024, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

A. Ahli Saru Arifin

Pendahuluan

Pelaut adalah pekerja yang diatribusikan pada mereka yang bekerja di perkapalan niaga dengan beberapa status hirarkis dan sistemis di dalamnya. Mereka hidup dalam mini komunitas global (*global citizenship*) yang mengarungi samudera luas, melintasi banyak negara dan singgah dalam beberapa waktu untuk aktivitas ekonomi. Dengan situasi kerja yang unik tersebut, maka hukum internasional memberikan atensi tersendiri untuk memastikan proteksi dan mitigasi kerentanan pelanggaran terhadap hak asasi mereka selama bekerja terutama di laut bebas yang lepas dari monitor negara asal pekerja maupun pemilik kapal.

Problem konseptual sempat terjadi pada awal dibentuknya konvensi pekerja maritim (*Maritime Labor Convention*, MLC 2006) terkait dengan status pelaut dalam rezim hukum pekerja internasional. Perdebatan tersebut mencakup diantaranya "*apakah pelaut itu termasuk dalam kategori pekerja migran?*". Secara faktual, para pelaut yang bekerja di perkapalan asing memiliki *features* yang sama dengan pekerja migran, yakni dalam hal bekerja di luar teritorial nasionalitas para pelaut tersebut. Namun demikian, tipikal pekerjaan dan lingkungan kerja para pelaut sangat berbeda dengan para pekerja migran. Tulisan ini akan mendiskusikan status pelaut dalam rezim hukum internasional dan bagaimana dinamikinya dalam hukum nasional negara-negara peserta konvensi terkait, seperti MLC, ILO, dan IMO, serta menjelaskan secara khusus dalam hukum pelaut dan/atau migran Indonesia.

Sistematika tulisan ini dibagi dalam beberapa bagian. Setelah pendahuluan, akan dijelaskan pengertian pelaut dalam legislasi di beberapa negara dan konvensi. Selanjutnya, akan diuraikan tentang perlindungan hukum bagi pelaut dalam rezim hukum internasional. Bagian berikutnya akan didiskusikan status migran bagi pelaut, dilanjutkan dengan status pelaut dalam hukum nasional Indonesia, kategorisasi migran, infrastruktur hukum pelaut dan implikasinya, dan terakhir penutup.

Pengertian Pelaut

Pelaut (*seafarer*) dalam beberapa regulasi negara didefinisikan secara beragam. Keragaman tersebut terkait dengan obyek regulasi yang masuk dalam kategori pelaut itu sendiri. Secara umum, kata pelaut (*seafarer*) digunakan untuk menyebut seseorang yang bekerja di atas kapal, seperti pelaut, tukang perahu dan awak kapal (*seaman, seafarer, mariner, sailor, boatman, and crew*). Semua istilah tersebut berhubungan dengan profesi 'perjalanan di atas air' atau membantu pengoperasian, pemeliharaan, atau pelayanan kapal. Dalam konteks praktis, orang menggunakan istilah ini secara bergantian sesuai dengan preferensi mereka.

Dalam perkembangan mutakhir, *seaman* dan *seafarer* sering digunakan dalam legislasi kemaritiman di berbagai negara. Denmark misalnya, dalam legislasinya menggunakan istilah "*The Seaman's Rights and Duties*", yang memiliki pengertian yang sama dengan *seafarer*. Namun, istilah *seaman* pertamakali dijadikan terma hukum dalam bahasa Inggris pada tahun 1436 dalam *The Libelle of English Policie*. Istilah *seaman* terus digunakan dalam konvensi, perjanjian internasional dan kebijakan-kebijakan kepelautan nasional di berbagai negara hingga tahun 1940an. Namun, karena terma tersebut bias gender, terhadap para perempuan yang menjadi pelaut, maka pada tahun 1946, Konvensi ILO (CO68) tentang '*Food and Catering*' menggantinya dengan terma "*seafarer*" untuk menghindari bias gender dan merekognisi kehadiran pelaut perempuan dalam konvensi tersebut. Demikian juga IMO (*International Maritime Organization*) dalam berbagai konvensi, dokumen dan publikasinya lebih suka menggunakan terma "*seafarer*" daripada "*seaman*". Sedangkan kru (*crew*) kapal diatribusikan kepada kumpulan para pelaut (*seafarers*) yang juga digunakan dalam penyebutan awak kapal pesawat terbang. Istilah "*crew*" mengandung pengertian sekumpulan orang yang bekerjasama di perkapalan, pesawat udara dan tempat-tempat lainnya.

Secara istilah, *seafarer* juga didefinisikan secara beragam dalam legislasi nasional di berbagai negara. Philipina misalnya, menggunakan istilah "*seafarer*" yang merujuk pada pengertian setiap orang, (selain angkatan laut atau pekerja pada kapal non-komersial nasional), yang bekerja pada perkapalan yang beroperasi di perairan di luar teritorial negaranya. Denmark di lain pihak menggunakan terma "*seafarer*" yang merujuk kepada setiap orang yang bekerja pada kapal berkebangsaan Denmark selain *Master*. Namun ILO dalam berbagai konvensinya menggunakan terma "*seafarer*" secara tidak konsisten. Misalnya, dalam *The Seafarers' Identity Documents Convention 1958*, "*seafarer*" diatribusikan kepada setiap orang yang terlibat dalam aktivitas perkapalan, selain militer, yang berbendera negara dimana konvensi tersebut diterapkan. Sementara itu di dalam *The Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996*, "*seafarer*" diatribusikan kepada semua orang dalam kapasitas apapun yang bekerja pada perkapalan, direkognisi oleh peraturan nasionalnya, dan negara tersebut menerapkan konvensi ini. Jadi, dalam konvensi ini, ILO menerapkan dua syarat untuk diakui sebagai pelaut, yakni ada rekognisi dari peraturan nasional negara asal pelaut dan negaranya menerapkan konvensi tersebut. Perkembangan selanjutnya, *Maritime Labor Convention (MLC 2006)* mendefinisikan "*seafarer*" sebagai setiap orang dalam kapasitas apapun yang terlibat dalam aktivitas atau bekerja di perkapalan dimana konvensi ini diterapkan.

Sementara itu, UK dan US masih mempertahankan istilah "*seaman*" dalam UU mereka, namun dengan sedikit perbedaan pada subjeknya. Dalam *Merchant Shipping Act 1995*, UK menggunakan terma "*seaman*" yang merujuk kepada setiap orang, selain *Master* dan *Pilot*, yang bekerja pada perkapalan dalam kapasitas apapun. Sementara itu, dalam *The United States' Code 1944*, "*seaman*" digunakan untuk merujuk pada setiap orang, kecuali mereka yang sedang magang, yang bekerja pada perkapalan dalam kapasitas apapun.

Berdasarkan beberapa definisi tentang pelaut tersebut terlihat bahwa sebagian ada yang menyebutkan bahwa semua orang yang bekerja di atas kapal adalah pelaut. Namun sebagian lagi, mengecualikan *Master* dan *Pilot* sebagai pelaut. Masing-masing definisi tersebut diakui keabsahannya atas dasar kedaulatan hukum setiap negara. Namun demikian, MLC 2006 sebagai induk legislasi global memberikan sejumlah kriteria substantif tentang kualifikasi pelaut yang harus dipenuhi oleh setiap negara. Pemenuhan standar pelaut yang

ditentukan di dalam MLC 2006 tersebut juga menegaskan kuatnya perlindungan HAM bagi pelaut dan upaya-upaya preventif yang harus dilakukan oleh semua pihak terkait, seperti negara peserta dan pengusaha keagenan pelaut.

Perlindungan Hukum Internasional bagi Pelaut

Perlindungan hukum bagi pelaut sejak tahun 1920 hingga tahun 2006 terpecah dalam beragam konvensi, sehingga kurang efektif dalam memberikan perlindungan bagi hak-hak pelaut saat bekerja. Secara faktual, sebelum ILO membentuk rezim hukum khusus bagi pelaut pada tahun 2006, perlindungan terhadap pelaut masih belum kuat, sebab IMO lebih banyak mengatur persoalan kapal yang digunakan dalam aktivitas pelaut, sementara berbagai isu terkait keselamatan, kelayakan, dan kesejahteraan pelaut tidak terjangkau secara efektif. Perlindungan bagi pelaut diatur dalam hukum internasional dan hukum HAM secara umum. Konsekuensinya, berbagai pelanggaran terhadap HAM para pelaut terutama di laut lepas nyaris tidak tersentuh oleh hukum. Situasi tersebut berlangsung lama, hingga akhirnya pada Januari 2001 perwakilan pemilik kapal (pebisnis) dan kelompok serikat pelaut di organisasi ILO melakukan kesepakatan bersama untuk membangun infrastruktur hukum yang memberikan perlindungan secara *fair* dan kuat kepada keduanya (pebisnis dan pelaut). Pada akhirnya, setelah melalui pembahasan yang komprehensif, pada tahun 2006 lahirlah *The Maritime Labor Convention* (MLC 2006) yang dikenal sebagai '*The International Bill of Rights for Seafarers*'. Masuknya ILO sebagai regulator bagi pelaut merupakan hasil kerjasama yang efektif dengan IMO sebagai regulator utama dalam aktivitas kepelautan, seperti standar kapal dan kualifikasi pelaut.

Menurut Peter B. Payoyo, ada beberapa alasan mengapa ILO mengesahkan MLC 2006 tersebut. *Pertama*, MLC 2006 mengkonsolidasikan berbagai konvensi dan rekomendasinya, baik *hard law* maupun *soft law* terkait pekerja maritim. Berbagai aspek terkait pelaut diatur di dalamnya yang dikelompokkan dalam beberapa subjek. Mulai dari persyaratan minimal untuk menjadi pelaut, kondisi kerja, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, perlindungan kesehatan, kesejahteraan, perlindungan keamanan sosial, sarana komplain dan penegakan aturan, serta gaji. *Kedua*, MLC 2006 tidak hanya bertujuan mencapai standar keadilan sosial bagi pelaut melainkan juga politik ekonomi global yang memberikan aturan kompetisi yang *fair* diantara pelaku industri perkapalan internasional. *Ketiga*, MLC 2006 merupakan regulasi yang bertujuan untuk mengintervensi secara

langsung bisnis komersial internasional yang berdampak pada operasi pasar global. *Keempat*, MLC 2006 memberikan kewajiban penuh bagi pemilik kapal untuk melindungi, menghormati dan mewujudkan hak-hak pelaut. Namun demikian, MLC 2006 tidak memberikan rekognisi status pelaut sebagai pekerja migran. MLC 2006 konsen pada keterpenuhan persyaratan untuk menjadi pelaut dan berbagai perlindungan yang dibutuhkan bagi pelaut selama mereka bekerja di atas kapal.

Alhasil, MLC 2006 merupakan 'kodifikasi' terhadap 68 konvensi ILO yang terkait dengan pekerja maritim. Sebagai konsekuensinya, **ILO memiliki peran pengawasan terhadap beroperasinya kapal-kapal yang mempekerjakan pelaut** untuk memastikan terwujudnya akuntabilitas perusahaan dalam pemenuhan pekerjaan yang layak (*decent work*) di perkapalan. Supervisi yang dilakukan ILO tersebut mengacu kepada poin-poin penting berbagai ketentuan di dalam MLC 2006 dan ketentuan IMO, sehingga kesejahteraan dan keselamatan pelaut bisa tercapai dan berbagai isu pelanggaran HAM yang selama berpuluh tahun dialami oleh pelaut bisa diatasi.

Status Migrant bagi Pelaut

Dalam berbagai studi dan regulasi tentang pekerja migran dan pelaut, atribusi *migrant* bagi pelaut sangat minim ditemukan. Secara umum, atribusi migrant kepada pelaut lebih bersifat sebagai terma akademik bukan hukum. Dalam praktiknya, Taiwan misalnya, hanya memakai terma 'migrant' di depan kata *fishermen* (pelaut perikanan) tanpa menyebutnya sebagai '*migrant workers*'. Hal ini dimaksudkan untuk mempermudah penyebutan dan pengidentifikasiannya dalam praktik aktivitas kepelautan antara pekerja domestik dan asing dalam sektor perkapalan laut.

Philipina, juga menggunakan istilah '*migrant*' bagi semua tenaga kerjanya yang bekerja di luar negeri dengan membedakannya dalam dua kategori, yakni bekerja di daratan (*land-based*) dan bekerja di laut (*sea-based*). Pelaut dalam konteks itu masuk dalam kategori yang kedua. Kategorisasi ini secara resmi diadopsi oleh the "*Migrant Workers and Overseas Filipinos Act of 1995*", namun pengaturannya sendiri-sendiri. Bagi pelaut, Philippina pada tahun 2007 telah membentuk komisi khusus yang mengaturnya secara komprehensif. Loren Legarda, salah seorang Senator Kongres Philipina pada sesi penyampaian pandangan dihadapan Kongres terhadap pembentukan Komisi Nasional Pelaut tahun 2007 menegaskan bahwa, dengan persentase pelaut negeri tersebut

mencapai lebih dari 25% jumlahnya dari keseluruhan pekerja migran dan telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap perekonomian negara, maka selayaknya pelaut Philipina mendapatkan regulasi khusus yang berbeda dengan pekerja migran yang berbasis daratan (*land-based*). Sebab, menurut Legarda, kondisi dan situasi pelaut sangat berbeda dengan pekerja migran daratan meskipun keduanya secara faktual sama-sama pekerja migran. Dengan demikian, atribusi migran terhadap pelaut hanya dimaksudkan untuk membedakannya dengan pelaut domestik, sebagaimana terma tersebut digunakan di Taiwan untuk menyebut pekerja perikanan migran (*migrant fishers*). Demikian juga, Philipina mengatribusi migran kepada pelautnya sebagai *migrant fishers*, bukan *migrant workers*.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka studi yang dilakukan oleh Maria Bovornik mengenai status '*migrant*' bagi pelaut memiliki kesamaan kesimpulan bahwa secara faktual pelaut adalah '*migrant*' namun bukan pekerja migran dalam pengertian teknis. Sebab, menurut Bovornik, "para pelaut telah melakukan lebih dari sekedar membangun jaringan sosial seperti komunitas pekerja migran (*migrant workers*) di luar negeri, dengan membangun komunitas berbasis pekerjaan sementara dan multi-nasional di atas kapal."

Status Pekerja Migran bagi Pelaut Dalam Hukum Nasional Indonesia

Pengertian pelaut di dalam beberapa regulasi Indonesia didefinisikan secara beragam. Misalnya, di dalam Pasal 1(3) PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, pelaut didefinisikan sebagai "orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal". Definisi ini memberikan penekanan pada keterampilan khusus yang harus dipenuhi untuk diterima sebagai awak kapal. Hal ini memberikan pemahaman bahwa pelaut adalah awak kapal yang memiliki kualifikasi khusus. Sementara itu, dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Indonesia tidak mencantumkan pelaut sebagai entitas tunggal. Pada Pasal 1(40, 41, dan 42) UU Pelayaran tersebut dilakukan perdefinisi terhadap tiga entitas, yakni: Awak kapal, Nakhoda dan Anak buah kapal, sebagai berikut:

"Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil".

"Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan".

"Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda".

Dalam definisi tersebut, semua orang yang bekerja di atas kapal menempati posisi yang sama, yakni sebagai pelaut, kecuali dibedakan oleh perannya, misalnya Nahkoda sebagai pemimpin awak kapal. Dengan demikian, dalam UU Pelayaran ini pelaut merujuk kepada semua awak kapal yang bekerja di atas kapal tanpa mempertimbangkan nasionalitas kapalnya. Klasifikasi pelaut hanya dibedakan dalam perannya, yakni nahkoda, anak buah kapal dan operator kapal.

Istilah pelaut dan limitasinya, ditemukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan dan Peraturan Kepala Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Nomor PER-12/KA/IV/2013 Tentang Tata Cara Perekrutan, Penempatan dan Perlindungan Pelaut di Kapal Berbendera Asing. Dalam Pasal 1(1) Peraturan tersebut menyebutkan:

"Tenaga Kerja Pelaut Indonesia yang selanjutnya disebut Pelaut adalah tenaga kerja yang memiliki kualifikasi dan keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal yang bekerja di kapal berbendera asing dalam jangka waktu tertentu berdasarkan perjanjian kerja laut".

Definisi pelaut dalam Peraturan Kepala Badan tersebut sejalan dengan pengertian yang dianut dalam UU Pelayaran. Hanya saja, dalam Peraturan Kepala Badan tersebut, pelaut diatribusikan secara spesifik kepada setiap orang yang bekerja di perkapalan berbendera asing. Dengan demikian, pelaut dalam legislasi Indonesia dinisbatkan sebagai pekerja migran. Hal ini dipertegas lagi dalam ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang didetilkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Pada Pasal 1(22, 23), kedua jenis awak kapal tersebut didefinisikan sebagai berikut:

"Awak Kapal Niaga Migran adalah Pekerja Migran Indonesia yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal niaga berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji".

"Awak Kapal Perikanan Migran adalah Pekerja Migran Indonesia yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal perikanan berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji".

Dalam rapat Panitia Kerja RUU Pelindungan Pekerja Migran Indonesia bersama pemerintah, tanggal 19 Juli 2017, **tidak ada diskusi yang mendalam antara pihak Panitia Kerja (Panja) dengan Pemerintah tentang alasan**

dimasukkannya pelaut dalam kelompok migran. Pihak pemerintah hanya menginginkan agar pelaut mendapatkan tempat dalam RUU tersebut. **Pimpinan rapat Panja merespon hal itu dengan menyatakan bahwa pelaut posisinya disamakan dengan pekerja migran perorangan.** Berikut dialog lengkap antara Pemerintah dan Panja soal pelaut yang dimasukkan ke dalam kategori pekerja migran tersebut.

PEMERINTAH:

*"Pak, kalau boleh sebelum ditutup oleh Ketua panja. Ya sebetulnya ada satu isu yang kita lewat begitu ya. Yaitu mengenai pelaut Pak. Jadi belum ada cantolan bahwa Undang-Undang ini mengamankan mengenai pelaut ya. **Meskipun itu sudah diketuk tetapi kami melihat perlu ada cantolan.** Jadi kalau perlu ditambahkan Undang-Undang ini mengamankan Peraturan Pemerintah terkait dengan perlindungan khusus untuk laut yang saya kira ini penting. Demikian Pimpinan."*

KETUA RAPAT:

"Saya kira bagus, usul Pemerintah mau dipasang kira-kira dimana? Relevant di bab berapa. Coba pasal 4 dibuka pasal 4. Coba saya baca ya pasal 4, pekerja migran Indonesia meliputi a. Pekerja migran Indonesia yang bekerja pada pengguna berbadan hukum. b. Pekerja migran Indonesia yang bekerja pada pengguna perseorangan rumah tangga dan pelaut. Awak kapal dan pelaut perikanan. Sudah ada Pak Hermono."

KETUA (DEDE YUSUF MACAN EFFENDI):

*"Ijin Pimpinan. Ya saya ingat ini pasal 4 pembahasan kita pada saat pelaut, ini memang jadi konsen kita dan memang waktu itu waktu itu saya yang memimpin dan menyampaikan sebaiknya akan dijadikan pasal khusus. Tetapi Pemerintah belum memberikan apa pasal khusus seperti apa. Nah kalau mau sebelum nanti dikembalikan kepada saya langsung menawarkan kepada Anggota perlukah ada kata tambahan yang akan nanti menginstruksikan kepada Anggota membuat Peraturan tersebut. Saya ingat waktu itu nanti kita buat pasal baru, pasal khusus untuk ini. Silakan apa mau dimana, mau ditaruh dimana karena tidak mungkin dimasukkan dipasal 4 ini. **Jadi hanya kategori bahwa pekerja migran termasuk adalah pelaut. Tetapi khusus untuk pelaut itu sama seperti pekerja perorangan, itu dibikin pasal tersendiri,** Nah silakan ini mumpung masih panja. Jadi kalau saya sudah tutup ini sudah ke timsin timus. Silakan."*

KETUA RAPAT:

"Terima kasih Pak Ketua. Silakan."

PEMERINTAH:

"Setelah pasal 62 Pak, pasal 62 itu kan memang mengatur pekerja migran secara perseorangan. Nah kemudian substansi yang terkait dengan pelaut itu mungkin pengaturannya setelah pasal 62. Nanti rumusnya kita tuangkan. Bisa di ayat berikutnya."

KETUA RAPAT:

"Atau kita skors selama 1 menit untuk Pemerintah membuat rumusan, sudah? satu menit setuju tinggal mundur kebelakang. Silakan."

PEMERINTAH:

"Pasal 63, dibawah 63. Penempatan dan perlindungan tenaga kerja pelaut, awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4, ayat (1) huruf c **diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah. Karena nanti panjang Pak ini, karena nanti kan lintas ada dephub dan juga kemaritiman.**"

Dalam dialog (*drafting*) RUU PMI antara Pemerintah dengan Tim Panja Komisi IX DPR RI tersebut, tampak bahwa masuknya pelaut ke dalam kategori pekerja migran tidak menunjukkan diskusi yang mendalam, kecuali hanya mencarikan posisi pasal yang tepat penempatannya dalam RUU PMI tersebut. Argumen tentang alasan mengapa pelaut dimasukkan dalam kategori pekerja migran tidak menjadi fokus dalam pembahasan tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa panja dan pemerintah kurang melakukan studi yang mendalam sebelum memutuskan status pelaut menjadi bagian dari pekerja migran.

Di dalam Naskah Akademik RUU PMI juga tidak dijelaskan alasan yang mendasari pelaut menjadi bagian dari pekerja migran, kecuali hanya mendeskripsikan bahwa di dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Pengesahan ILO Convention *International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families*, (ICRMW), 1990 (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya) juga mengatur tentang pelaut. **Padahal di dalam ICRMW 1990 hanya mendefinisikan pelaut dan selanjutnya mengeluarkan pelaut dari daftar kelompok pekerja migran. Hal itu bisa dibaca pada Pasal 3 Konvensi ILO 1990 yang menegaskan bahwa konvensi ini tidak berlaku untuk pelaut bersama lima jenis kategori lainnya.** Konvensi ILO 1990 ini konsisten dengan Konvensi dengan dua konvensi ILO sebelumnya, yakni Konvensi ILO Nomor C-097 Tahun 1949 dan Nomor Konvensi ILO-143 Tahun 1975. Dalam Pasal 11(2 poin c) C-097 mengkecualikan pelaut dan awak kapal sebagai bagian dari pekerja migran. Kemudian pada Pasal 11(2 poin c) C-143 dilakukan sedikit revisi bahwa yang dikecualikan sebagai pekerja migran hanyalah pelaut. Sementara awak kapal tidak dimasukkan lagi sebagai pengecualian di dalam Konvensi 143 tahun 1975 tersebut. Demikian juga dalam Konvensi Uni Eropa Tentang Status Hukum Pekerja Migran 1977, pada Pasal 1 ayat 2(c), pelaut dikecualikan dari

kelompok pekerja migran. **Hal ini menunjukkan bahwa ILO dan EU secara tegas tidak memasukkan pelaut sebagai pekerja migran.**

Alhasil, perubahan status pelaut menjadi pekerja migran menimbulkan pro dan kontra. Bagi pendukung dimasukkannya pelaut dalam kelompok pekerja migran berargumen bahwa hal itu akan memberikan keuntungan berupa unifikasi aturan dan institusi yang selama ini terbelah di dua kementerian, yakni Kementerian Perhubungan dan Kementerian Ketenagakerjaan. Sedangkan kelompok yang menolak berargumen, bahwa tipikal pekerjaan pelaut sangat berbeda dengan pekerja migran. Sebab, pelaut bersama komunitas internasional lainnya yang bekerja di sebuah kapal asing berlayar ke berbagai negara dan hanya transit sebentar di sebuah negara untuk menaikkan atau menurunkan barang atau penumpang (awak kapal atau pelaut). Kondisi itu sangat berbeda dengan pekerja migran yang menetap dan bekerja di suatu negara atau 'ulang-alik' (*frontier worker*) bagi pekerja migran di perbatasan negara. Selain itu, standar perlindungan dan kesejahteraan pelaut ditetapkan oleh berbagai peraturan internasional seperti *International Transport Workers Federation* dan ILO.

Dalam sistem perekrutan dan penempatan di kapal, untuk menjadi pelaut harus melalui seleksi ketat yang ditetapkan aturan internasional. Perusahaan pengawakan kapal yang merekrut pelaut juga harus jelas status perizinan dan tanggungjawab bisnisnya, sehingga jika terjadi permasalahan bagi pelaut akan mudah mengatasinya.

Sebagaimana halnya keterlibatan ILO dalam tata kelola pelaut yang ditujukan untuk mewujudkan pekerjaan yang layak dan perlindungan HAM mereka, maka keterlibatan Kementerian Tenaga Kerja dalam tata kelola pelaut 'sebatas pada bidang ketenagakerjaannya' sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 337 UU Pelayaran 2008 yang menegaskan bahwa 'ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan'. Sayangnya, tidak ada penjelasan lebih lanjut apa dan bagaimana peraturan yang dimaksud dalam Pasal 337 tersebut. Penjelasan yang rasional dari Payoyo dapat menjadi perspektif yang bisa digunakan untuk menjelaskan aspek ketenagakerjaan yang bisa dilakukan oleh Kementerian Ketenagakerjaan, yakni sebagai supervisi agar pemenuhan hak pekerjaan yang layak bagi pelaut di perkapalan bisa dipenuhi oleh perusahaan yang mempekerjakannya, sebagaimana

peran supervisi yang dilakukan ILO yang mengacu kepada ketentuan yang ada di dalam MLC 2006.

Namun yang jelas, di dalam UU Pelayaran 2008 itu sendiri tidak ada ketentuan yang menyatakan bahwa pelaut masuk dalam kelompok pekerja migran. Sebaliknya, UU No. 18 Tahun 2017 dan PP No. 22 Tahun 2022 memasukkan awak kapal laut dan perikanan sebagai pekerja migran walaupun hal itu bertentangan dengan Konvensi ILO Nomor C-097 Tahun 1949, Nomor C-143 Tahun 1975 dan Konvensi ILO tentang Perlindungan Pekerja Migran dan Keluarganya 1990.

Secara akademik, penisbatan pelaut ke dalam kelompok pekerja migran mengandung bias. Sebab, *features* pekerjaan antara keduanya berbeda. Maria Borovnik dalam studinya dengan tegas menolak pelaut sebagai pekerja migran. Menurutnya, meskipun dalam pelaut ada dua *features* yang sama dengan pekerja migran, yakni terkait mobilitas dan *transnasionlism*. Dalam hal ini, pelaut dan pekerja migran sama-sama meninggalkan negara asal mereka dan mengirimkan remitansi kepada keluarga mereka di tanah air. Namun demikian, pelaut dalam sejarahnya dikenal dengan pekerja lintas negara yang dilindungi oleh hukum internasional dan mensyaratkan kualifikasi profesional pada setiap posisi pekerjaan yang dijalannya dimana hal itu berbeda dengan pekerjaan migran di darat. Selain itu perlindungan terhadap pekerja migran dalam hukum internasional pada mulanya ditemukan dalam isu perlindungan terhadap warga asing (*aliens* atau *non-citizen*). Dalam perkembangannya, perlindungan internasional bagi pekerja migran tidak hanya dipisahkan dari perlindungan terhadap orang asing, tapi juga terpisah dari kelompok pengungsi yang memiliki rezim perlindungan hukum tersendiri. Barulah, ILO pada tahun 1990 mengundang konvensi khusus bagi perlindungan pekerja migran dan keluarganya, namun pada Pasal 3(f) dalam konvensi tersebut, pelaut dikecualikan atau tidak termasuk dalam kelompok pekerja migran.

Fitzpatrick dan Anderson mendukung argumen Borovnik tersebut. Menurutnya, bagi pelaut dalam sistem internasional ada dua hak yang melekat. *Pertama*, hak asasi manusia pelaut dilindungi secara berlapis oleh hukum internasional, regional dan domestik. *Kedua*, hak sebagai pekerja dilindungi oleh regulasi yang relevan (spesifik), dalam hal ini MLC 2006. Atas dasar argumen tersebut Borovnik menyatakan bahwa pelaut tidak bisa dikategorikan sebagai pekerja migran, meskipun di dalamnya ada *features* pekerja migran, tetapi hal itu tidak bisa mewakili keseluruhan *features* pelaut yang sangat berbeda.

Distingsi pelaut dengan *features* pelaut perikanan yang paling mendekatinya pun berbeda. Menurut Daphne Guelker, pelaut tunduk pada ketentuan MLC 2006, sedangkan pekerja di sektor kapal perikanan (*fishers*) tunduk pada *The Work in Fishing Convention, 2007 (C188)*. Lebih lanjut, studi Guelker menemukan empat perbedaan mencolok antara *fishers* dengan *seafarers*, yaitu: populasi *fishers* lebih banyak mencapai 39 jutaan lebih dan klasifikasinya beragam, antarpekerja, bagi hasil pekerjaan dengan pemilik kapal, penangkap ikan besar (korporasi), dan banyaknya sebaran pekerja sektor perikanan dalam skala kecil. Selain itu, struktur ketenagakerjaan pelaut (*seafarers*) lebih bersifat *rigid* berbasis kontrak yang jelas. Sedangkan *fishers* yang beragam jenisnya tersebut kontrak pekerjaannya bersifat relatif.

Perbedaan lainnya adalah bahwa pelaut dalam sejarahnya merupakan pekerjaan yang bersifat lintas negara. Sedangkan *fishers* sejarah awalnya hanya *point to point* di wilayah teritori negaranya. Selanjutnya, pelaut diikat oleh konvensi internasional yang berbeda, yaitu: *the Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, *the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)*, *the Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* dan *the Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*. Kehadiran MLC 2006 sebagai buah kerjasama antara IMO dengan ILO merupakan pelengkap dari keempat pilar sebelumnya tersebut. Pasal 2(4) MLC 2006 menegaskan bahwa "*Kecuali secara tegas ditentukan lain, Konvensi ini berlaku untuk semua kapal, baik milik umum atau milik pribadi, yang biasa terlibat dalam kegiatan komersial, selain kapal yang digunakan dalam penangkapan ikan atau kegiatan serupa dan kapal yang dibuat secara tradisional seperti dhow dan jung*". Dalam konteks ini, kapal penangkapan ikan dikecualikan sebagai obyek aturan dalam MLC 2006. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi MLC 2006 ini pada 6 Oktober 2016 melalui UU Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Pengesahan MLC 2006. Dengan demikian, segala norma yang tercantum di dalam MLC 2006 tersebut berlaku bagi Indonesia. Konsekuensinya, legislasi dan kebijakan nasional dan daerah terkait dengan tenaga kerja di sektor kelautan harus mengacu kepada ketentuan yang ada di dalam MLC 2006 tersebut.

Kategorisasi Pekerja Migran

Salah satu penyebab timbulnya pro-kontra dalam implementasi UU Nomor 18 tahun 2017 beserta PP Nomor 22 Tahun 2022 terkait dengan status pelaut dan

tata kelolanya yang berimplikasi pada rantai bisnis migrasi ketenagakerjaan pelaut di lapangan dikarenakan UU PMI 2017 tidak secara tegas mengkategorisasikan pekerja migran yang bekerja di darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran yang bekerja di laut (*migrant workers sea-based*). Padahal, kategorisasi migran sangat penting dan menentukan terhadap tata kelola migrasi ketenagakerjaan masing-masing. Menurut Hein de Haas Stephen Castles dan Mark J. Mill kategori adalah alat penting untuk memahami migrasi, sebab dengan kategorisasi tersebut dapat membantu kita memahami proses sosial yang kompleks, melihat pola dan membandingkan. Namun, penggunaan kategori yang tidak kritis juga dapat menjadi sumber kebingungan dan distorsi. Kesalahpahaman umum tentang migrasi dimulai dengan bahasa dan kategori yang digunakan politisi, media, dan peneliti untuk menggambarkan berbagai jenis migrasi dan migran. Masalah khususnya adalah pengadopsian kategori hukum dan kebijakan yang tidak kritis untuk menggambarkan migrasi. Kategori-kategori ini tidak selalu bermakna, dan dapat menghalangi pencapaian pemahaman yang lebih baik tentang proses migrasi.

Pentingnya kategorisasi migran tersebut dalam legislasi maupun kebijakan nasional adalah memberikan kejelasan dan harmoni dalam tata kelola migrasi ketenagakerjaan. Hal ini juga penting mengingat status pelaut sebagai pekerja migran juga mengalami perdebatan secara akademik sebagaimana dijelaskan sebelumnya. Dalam banyak studi tentang pelaut dan migran, ada sebagian yang menggunakan istilah pekerja migran berbasis laut (*migrant-sea based*) dan hanya migrant. Namun, sangat sedikit jumlahnya yang menggunakan terma pekerja migran bagi pelaut dalam legislasi nasional mereka. Diantara sedikit negara yang menggunakannya adalah Philipina. Philipina yang menempati posisi penyuplai pelaut nomor dua setelah China, berdasarkan *The Republic Act No. 8042* dan *The Migrant Workers and Overseas Act of 1995*, dengan tegas membuat dua kategori pekerja migran, yakni: migran berbasis darat (*migrant land-based*) dan migran berbasis laut (*migrant sea-based*). Berdasarkan kedua UU tersebut, status pelaut di Philipina masuk dalam kategori kedua (*migrant sea-based*). Namun demikian, mengingat keunikan dan kompleksitas ketenagakerjaan pelaut, serta memastikan segala persyaratan administratif dan substantif pelaut dapat dipenuhi, pemerintah Philipina membuat regulasi yang bersifat spesial, yakni UU Komisi Nasional Pelaut 2007, tepat setahun setelah MLC 2006 diundangkan oleh ILO. Komnas Pelaut inilah

yang berfungsi melakukan tata kelola migrasi ketengakerjaan pelaut secara independen dibawah kantor Presiden, mencakup segala aspek penting yang dibutuhkan untuk menghasilkan pelaut yang profesional. Selengkapnya sebagaimana dinyatakan oleh Senator Loren Legarda dalam pengantar UU Komisi Nasional Pelaut 2007 sebagai berikut:

"This measure seeks to create a National Seafarers Commission (NSC) which will serve as a centralized government agency that will provide the necessary services, supervision, guidance, regulation and guidance the Filipino seafarer needs in order to develop as a globalized professional. Training programs, seminars, certifications and other documents needed by the seafarer will be readily made available under one agency".

Pembentukan UU spesial bagi pelaut oleh Pemerintah Philipina tersebut menjadikan tata kelola migrasi ketenagakerjaan pelaut di negeri itu menjadi lebih fokus dan dijalankan oleh pengelola yang memiliki latar belakang profesional di bidangnya dengan pengalaman panjang, sehingga tujuan UU tersebut untuk menyiapkan pelaut Philipina yang profesional dan diakui dunia dapat tercapai dan kesejahteraan mereka terpenuhi. Satu hal yang pasti adalah bahwa penggunaan kata migran bagi pelaut hanya dimaksudkan untuk pembeda dengan pelaut domestik, sehingga penyebutannya menjadi "*migrant seafarers*" bukan "*migrant workers*". Sementara itu, Pasal 4 UU PMI 2017 tidak dengan tegas membentuk kategorisasi pekerja migran Indonesia ke dalam dua jenis, yakni Pekerja Migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan Pekerja Migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) yang secara teknis pengelolaannya dipisahkan antara keduanya. Oleh sebab itu, maka timbullah disharmoni regulasi antara UU PMI 2017 dan PP Nomor 22 Tahun 2022 dengan berbagai regulasi kepelautan yang selama ini sudah eksis.

Infrastruktur Hukum bagi Pelaut Indonesia

Indonesia telah memiliki infrastruktur hukum bagi pelaut yang cukup komprehensif dan berlaku dengan efektif, dari ratifikasi Konvensi Pekerja Migrant 1990, Konvensi Pekerja Maritim (MLC 2006), UU Pelayaran 2008, UU Pekerja Migran Indonesia 2017 dan beberapa aturan turunannya, seperti Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri dan Peraturan Direktorat Jenderal. Beberapa ketentuan terkait dengan pelaut akan dijelaskan secara umum dari masing-masing peraturan tersebut untuk memberikan gambaran bagaimana regulasi tata kelola kepelautan di Indonesia selama ini dilakukan oleh Kementerian Perhubungan.

Lebih dari dua dekade setelah Konvensi ILO 1990 tentang Perlindungan bagi Pekerja Migran dan Keluarganya disahkan, pada tahun 2012 Indonesia resmi meratifikasinya melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Pengesahan *International Convention on The Protection of The Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran Dan Anggota Keluarganya). Dalam Pasal 2(1)(b) dan Pasal 26 Konvensi Wina Tahun 1969 ditegaskan, bahwa ketika sebuah negara meratifikasi suatu aturan internasional, maka negara tersebut terikat penuh dengan aturan dalam konvensi yang diratifikasinya. Hal ini dipertegas lagi dalam Pasal 1(2) *juncto* Pasal 10 UU Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional. Namun demikian dalam Pasal 23(2) Konvensi Wina 1969 tersebut memberikan peluang bagi sebuah negara untuk mengajukan reservasi atau pernyataan untuk tidak terikat pada pasal tertentu dalam sebuah konvensi yang diratifikasinya yang disampaikan secara formal sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 23(2) tersebut. Indonesia dalam meratifikasi Konvensi Pekerja Migran 1990 melalui UU Nomor 6 Tahun 2012 tidak melakukan reservasi terhadap berbagai ketentuan di dalam Konvensi Pekerja Migran 1990 tersebut. Dengan demikian semua ketentuan yang ada di dalam Konvensi 1990 itu mengikat Indonesia, termasuk ketentuan Pasal 3(f) yang mengecualikan Pelaut sebagai pekerja migran. Penegasan tentang keharusan negara peratifikasi Konvensi 1990 untuk berkomitmen menjalankan semua ketentuan konvensi dan tidak boleh menyimpanginya juga dinyatakan dalam Pasal 88 Konvensi tersebut sebagai berikut:

" A State ratifying or acceding to the present Convention may not exclude the application of any Part of it, or, without prejudice to article 3, exclude any category of migrant workers from its application".

" Suatu Negara yang meratifikasi atau mengaksesi Konvensi ini tidak boleh mengecualikan penerapan bagian mana pun dari Konvensi ini, atau, tanpa mengesampingkan Pasal 3, mengecualikan kategori pekerja migran tertentu dari penerapannya".

Dalam Pasal 88 tersebut dengan jelas dinyatakan bahwa suatu negara yang meratifikasi Konvensi 1990 tidak boleh mengecualikan atau menyimpangi bagian manapun dari konvensi ini dalam penerapannya dan memperhatikan ketentuan Pasal 3 yang berisi daftar pekerjaan yang dikecualikan dari kelompok pekerja migran. Namun faktanya, UU Nomor 18 Tahun 2017 pada Pasal 4 memasukkan

Pelaut sebagai kelompok pekerja migran yang menyimpangi ketentuan dari Pasal 3(f) Konvensi 1990. Oleh sebab itu, ketentuan Pasal 4 UU Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan bagi PMI harus 'd disesuaikan' dengan ketentuan Pasal 3(f) Konvensi 1990 sebagai induk regulasi migrasi ketenagakerjaan internasional yang sudah diratifikasi Indonesia pada tahun 2012.

Sebelum disahkannya UU PMI 2017, status pelaut telah diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Ketentuan tentang Pelaut diatur mulai dari Pasal 145 dan beberapa pasal lainnya yang menegaskan tentang berbagai persyaratan kompetensi yang harus dipenuhi oleh seseorang yang ingin menjadi pelaut. Aturan khusus tentang pelaut Indonesia ditegaskan lagi dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Dalam Pasal 2 PP tersebut, Pelaut mendapatkan porsi aturan eksklusif tentang kualifikasi teknis yang harus dipenuhi untuk menjadi pelaut. Demikian juga dalam PP Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelayaran, ketentuan tentang Pelaut diatur dalam Pasal 52, Pasal 154 dan Pasal 183. Demikian juga dalam Surat Edaran Dirjen Hubla Nomor UM-003/96/9/DJPL-16, tentang Tentang Pemenuhan/Pemberian Hak-Hak Awak Kapal yang menyangkut juga tanggungjawab perusahaan agensi perekrutan dan penempatan awak kapal.

Berdasarkan beberapa peraturan perundang-undangan tersebut, infrastruktur hukum bagi pelaut dan mata rantai bisnis terkait dengan kepelautan sudah komprehensif dan efektif berlaku di Indonesia, sehingga perlindungan hukum bagi pelaut dan kepastian usaha agensi perekrutan dan penempatan awak kapal juga sudah ada payung hukumnya. PP Nomor 22 Tahun 2022 sebagai pelaksana dari UU Nomor 18 Tahun 2017 dalam beberapa ketentuan di dalamnya bertentangan (disharmoni) dengan PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang sudah ada sebelumnya.

Implikasi Terhadap Pelaut dan Perusahaan Agensi Awak Kapal

Pasal 64 UU Nomor 18 Tahun 2017 memerintahkan pembentukan Peraturan Pemerintah untuk mendetilkkan ketentuan status pelaut sebagai pekerja migran yang terdapat pada Pasal 4. Namun demikian, setelah PP Nomor 22 Tahun 2022 diundangkan, sejumlah pasal di dalamnya tidak harmonis dengan dengan PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan dibidang pelayaran. Secara teknis, tidak selarasnya beberapa ketentuan di dalam PP Nomor 22 Tahun 2022 tentang Pelindungan Awak Kapal Niaga dan Perikanan ditetapkan karena

bertentangan dengan PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Dibidang Pelayaran diantaranya menurut studi yang dilakukan oleh Lely Farida Mahadi berimplikasi secara langsung kepada pelaut dan perusahaan agensi perekrutan dan penempatan awak kapal. Implikasi tersebut pada intinya adalah pada persoalan birokrasi yang menambah beban dari yang sudah ada sebelum UU Nomor 18 Tahun 2017, khususnya terkait birokrasi perizinan melaut bagi pelaut atau perizinan usaha bagi perusahaan perekrut tenaga kerja pelaut (*manning*).

1. Implikasi bagi Pelaut

Perubahan status pelaut menjadi pekerja migran, secara faktual tidak sejalan dengan '*nature*' pekerja migran yang diatur dalam Konvensi ILO tentang Pekerja Migran 1990. Hal ini didasarkan pada fakta bahwa pelaut bekerja di kapal dan hanya transit sebentar di sebuah negara dan bukan menetap di negara tersebut. Sedangkan pekerja migran masuk ke negara lain dan menetap dalam jangka waktu tertentu. Dalam kategorisasi pekerja migran, 'pelaut' yang hanya transit tersebut tidak masuk dalam kelompok pekerja migran manapun, baik "*frontier worker*" (pekerja ulang-alik yang tinggal di perbatasan, "*seasonal worker*" (pekerja musiman) atau "*project-tied worker*" (pekerja dalam periode tertentu pada sebuah proyek).

Implikasi lainnya adalah pada aspek perizinan dan pelaporan bagi pelaut yang menyita waktu dan biaya yang merugikan pelaut. Sebab, hal itu memperpanjang prosedural keberangkatan kerja pelaut, khususnya bagi pelaut mandiri yang selama ini lebih mudah memilih pekerjaannya sendiri secara langsung. Melalui PP Nomor 22 Tahun 2022 tersebut, Pelaut yang bekerja secara perorangan semakin sulit dengan deretan panjang kewajiban yang harus dilalui. Misalnya, berbagai ketentuan yang terdapat pada Pasal 4 sampai dengan Pasal 7 PP Nomor 22 Tahun 2022 terkait dengan proses pemberangkatan pelaut, ditetapkan adanya kewajiban bagi awak kapal untuk melaporkan rencana keberangkatannya yang dilengkapi dengan dokumen yang dibutuhkan kepada Dinas Kabupaten/Kota layaknya PMI darat.

Selain itu, ada juga kewajiban lapor pada perwakilan Negara secara *daring* pada portal peduli Warga Negara Indonesia di negara dimana pelaut tersebut singgah. Padahal, sebelum adanya PP Nomor 22 Tahun 2022, seorang pelaut untuk memperoleh pekerjaan di atas kapal internasional, cukup menggunakan Visa Pelaut, Visa Transit atau bahkan Visa on Arrival. Namun,

kini Pelaut Mandiri wajib memiliki Visa Kerja. Beban persoalan yang dihadapi pelaut menjadi ganda. Bukan hanya sulit dan mahal nya proses aplikasi Visa Kerja yang harus ditanggung pelaut, namun masih belum jelasnya jenis Visa Kerja yang mana yang wajib dimiliki. Apakah Visa Kerja di negara pemilik kapal, atautkah visa kerja di negara bendera, atau visa kerja di tempat naik ke kapal, atautkah ketiga visa kerja tersebut.

2. Implikasi Terhadap Perusahaan Agensi Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

PP Nomor 22 Tahun 2022 sebagai pelaksana dari UU Nomor 18 Tahun 2017, selain berimplikasi bagi penambahan beban administratif bagi pelaut juga berimplikasi pada penambahan beban perizinan usaha bagi agensi perekrutan dan penempatan awak kapal. PP Nomor 22 Tahun 2022 mengharuskan agensi untuk memiliki dua perizinan untuk menjalankan usahanya, surat izin perekrutan pekerja migran Indonesia (SIP2MI) dan Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (SIP3MI). Padahal, di dalam PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan di Bidang Pelayaran sudah mengatur pemberian perizinan berusaha keagenan awak kapal (berupa SIUPPAK, Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal) melalui Permenhub Nomor 84 Tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal yang oleh PP Nomor 22 Tahun 2022 Permenhub 84/2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal tersebut dibacut. Padahal Permenhub ini telah dicabut oleh PP Nomor 3 Tahun 2021 dan diganti dengan Permenhub Nomor 59 Tahun 2021 tentang usaha jasa terkait di bidang angkutan perairan yang masih berlaku sampai saat ini.

Berdasarkan fakta ini, maka tatakelola perekrutan dan penempatan awak kapal dapat melalui perizinan SIUPPAK oleh Kemenhub atau SIP2MI yang diterbitkan Kemenaker serta SIP3MI yang diterbitkan BP2MI. Oleh karena masing-masing peraturan perundangan yang diterbitkan Kemnaker maupun Perhubungan sama-sama memiliki kekuatan hukum yang masih berlaku, maka hal itu akan membingungkan (atau menambah beban) bagi pelaku usaha agensi perekrutan dan penempatan awak kapal, apakah mereka harus memilih salah satu perizinan dari kedua kementerian tersebut atau keduanya. Ketidakpastian ijin agensi tersebut juga beimplikasi terhadap Pelaut terkait

dengan kepastian hukum mana yang menjadi rujukan perlindungan dalam kerja di perkapalan nantinya.

Penutup

Berdasarkan pembahasan secara komprehensif tentang status pelaut dalam hukum internasional dan nasional tersebut di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut. Bahwa secara normatif dan teori, pelaut bukan termasuk pekerja migran yang secara konsisten ditegaskan dalam tiga konvensi Konvensi ILO, yakni Konvensi Nomor C-097 Tahun 1949, Konvensi Nomor C-143 Tahun 1975 dan Konvensi ILO tentang Perlindungan Pekerja Migran dan Keluarganya 1990. Oleh sebab itu, Pasal 4 UU Nomor 18 Tahun 2017 dan kebijakan teknis tata kelola migrasi ketenagakerjaan yang ada saat ini melalui PP Nomor 22 Tahun 2022 yang memasukkan pelaut sebagai bagian dari kelompok pekerja migran tidak sejalan dengan ketentuan ketiga konvensi di atas sebagai induk regulasi internasional dalam tata kelola migrasi ketenagakerjaan untuk pekerja migran di darat. ILO telah membentuk rezim hukum khusus bagi pelaut melalui konvensi MLC 2006 yang juga sudah diratifikasi oleh Indonesia melalui UU Nomor 15 Tahun 2016. Sebagai negara peserta kedua Konvensi tersebut, seharusnya Indonesia konsisten dalam melaksanakannya dalam legislasi nasional.

Implikasi teknis dari perubahan status pelaut menjadi pekerja migran dalam UU PMI 2017 adalah terjadinya disharmoni aturan pada level peraturan pelaksanaannya, yakni PP Nomor 22 Tahun 2022 yang beberapa pasal di dalamnya disharmoni dengan PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan di Bidang Pelayaran. Sebagai konsekuensinya, pelaut menanggung beban tambahan kewajiban administrasi perizinan dan tentunya juga waktu dan biaya. Hal ini dapat berpotensi pada kemungkinan 'disisihkannya' pelaut-pelaut Indonesia dalam pengisian posisi pekerjaan di kapal asing, karena pemilik kapal akan merekrut pelaut dari negara lain yang lebih cepat merespon. Selain itu, perusahaan agensi perekrutan dan penempatan awak kapal harus menambah izin usahanya yang harus menyesuaikan dengan pola perizinan perusahaan agensi PMI yang berbasis daratan. Oleh sebab itu, agar harmoni kelembagaan dalam tata kelola migrasi ketenagakerjaan di Indonesia, baik yang berbasis darat maupun berbasis laut dapat terjaga, maka Pasal 4 UU Nomor 18 Tahun 2017 tersebut perlu dilakukan *review* (*judicial review* atau *political review*) dengan mengeluarkan pelaut dari kelompok pekerja migran dan ditegaskan dalam Pasal 4 ayat 2 UU PMI Nomor 18 Tahun

2017, bersama sejumlah pekerja lainnya yang dieksklusi dari daftar kelompok pekerja migran. Hal ini juga dimaksudkan untuk menjaga konsistensi legislasi antara UU PMI 2017 dengan tiga konvensi ILO sebagai induk legislasi dan tata kelola migrasi ketenagakerjaan internasional.

B. Ahli Dwiyono Soeyono

Pendahuluan

Ekonomi suatu negara adalah merupakan jantung dalam proses peradaban yang maju bagi suatu bangsa besar sebagai salah satu indikator mutlak, dan dapat membentuk karakter dari peranan strategis dalam berbagai aspek mulai dari aspek-aspek ideologi, politik, budaya maupun dalam aspek pertahanan dan keamanan. Transportasi laut untuk Indonesia adalah ciri karakter sumber ekonomi yang melekat sebagai kebutuhan (bukan keinginan) bagi jantung ekonomi negara maritim. Sebagai negara maritim sudah selayaknya Indonesia memiliki armada laut yang sangat kuat bukan hanya armada militer, tetapi juga armada-armada atau kapal-kapal niaga yang kuat yang mampu membendung invasi kapal niaga asing bagi perputaran roda ekonomi dari sektor laut. Hal demikian haruslah difahami oleh semua lini institusi pemerintah, karena suburnya pundi-pundi ekonomi yang bergulir diproduksi oleh kapal-kapal niaga tentunya secara otomatis dapat berdampak terhadap kekuatan armada kapal-kapal perang militer dan kapal-kapal negara untuk memperkuat strategi pertahanan dan keamanan negara. Namun pada kenyataannya Indonesia belum optimal memiliki armada-armada kapal niaga yang bisa mendukung legitimasi sebagai negara kepulauan, apalagi sebagai negara maritim. Sebagai negara maritim terbesar di dunia, industri pelayaran niaga merupakan infrastruktur dan tulang punggung (backbone) kehidupan berbangsa dan bernegara. Namun demikian, industri pelayaran niaga nasional saat ini dalam kondisi terpuruk yang antara lain disebabkan oleh aturan-aturan perbankan nasional tidak berpihak, bahkan mempersulit memperoleh pendanaan dari lembaga keuangan negara yang berakibat pada kesulitan dalam pengadaan kapal, sehingga berdampak pada masih dominannya kapal asing terutama pada kegiatan ekspor impor dan berakibat pada hilangnya peluang pendapatan negara dari sektor pelayaran niaga. Akibat langsung dari kondisi demikian adalah tentunya daya saing elemen sumberdaya manusia pelayaran niaga, baik pelaut maupun sumberdaya manusia didalam industri usaha jasa terkait pelayaran menurun drastis. Kondisi Pelaut niaga perlu dukungan dari pemerintah untuk jaminan kepastian hukum

dalam ketenangan bekerja agar tetap dapat secara konsisten menghasilkan ekonomi dari sektor maritim sebagai devisa negara. Jaminan kepastian hukum terhadap Pelaut niaga yang bekerja di luar negeri sampai saat ini masih belum nyata, karena masih terjadinya tarik ulur kewenangan payung hukum status kepelautan antar lintas Lembaga kementerian (antara dibawah Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau dibawah Kementerian Ketenagakerjaan).

Pandangan Teknis Berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia.

Dimasukkannya Awak Kapal Niaga ke dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No.18 Tahun 2017 terkait PEKERJA MIGRAN beserta turunannya yaitu PP No. 22 Tahun 2022 tidak memberikan manfaat apapun bagi Awak Kapal Niaga selain menambah beban panjangnya birokrasi dan proses perekrutan Awak Kapal.

Mengapa kepastian hukum itu sedemikian penting bagi Pelaut aktif yang masih berlayar di luar negeri khususnya, yang notabene Pelaut adalah tenaga kerja *lex spesialis* (yang diakui Internasional, tapi belum diakui didalam negara) berstandar sertifikasi Internasional?

Beberapa hal yang harus difahami terkait standar pasar peluang kerja bagi Pelaut niaga internasional:

1. Tidak bisa dipaksakan untuk memberlakukan Undang-undang ketenagakerjaan RI yang sifatnya hukum nasional.
2. Tidak mengenal UU RI lainnya terkait kepelautan yang diberlakukan bagi pelaut.
3. Telah memiliki standar perlindungan pelaut Internasional dalam perjanjian kerja laut standar kepelautan niaga.
4. Telah memiliki mekanisme dan standar perjanjian kerja pelaut secara Internasional dan diakui dalam taraf global.
5. Telah memiliki perangkat peraturan perlindungan Pelaut sesuai standar internasional, dimana jaminan kompensasinya jauh lebih tinggi bagi pelaut dibanding yang tertuang dalam peraturan Indonesia.

Dari beberapa hal yang disinggung diatas dengan pertimbangan aspek bisnis perkapalan internasional, bila dipaksakan untuk memahami dan mengikuti standar Indonesia yang dianggap merupakan mekanisme birokrasi menyulitkan dalam

proses perekrutan pelaut niaga, maka pangsa peluang profesi pelaut di dunia internasional terancam menurun drastis. Karena secara bisnis di luar negeri akan melirik pada negara- negara lain dengan SDM pelaut-pelautnya sudah siap serap dengan standar praktik birokrasi yang sudah berlaku umum secara internasional tanpa menyulitkan proses birokrasi perekrutan dan lain-lain termasuk perangkat-perangkat peraturan perlindungannya. Dapat dibayangkan kerugian pemasukan ekonomi sebagai devisa negara dari pelaut niaga bila hal demikian terjadi.

Meningkatnya potensi pendapatan devisa negara dari pelaut, sangat bergantung kepada kepastian perangkat hukum yang memayungi pelaut niaga. Mengapa negara harus berani menyatakan pelaut niaga adalah bukan tenaga migran, namun sebagai *lex spesialis* dan lebih menguntungkan bagi negara? Karena bila status tenaga migran masih melekat pada Pelaut niaga, secara otomatis semua perangkat aturan dan hukum internasional yang berlaku untuk memayungi perlindungan Pelaut niaga akan serta merta dapat gugur, sebagai dampak yang dinyatakan negara dalam bentuk peraturan. Dan dunia industri perkapalan internasional juga akan tentunya menjauh dari Pelaut Indonesia dikarenakan njelimetnya birokrasi nasional untuk secara parallel bersandingan menjalankan konvensi internasional yang sudah disepakati. Dengan terbitnya PP Nomor 22 Tahun 2022, tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, yang ditanda tangani Presiden pada tanggal 08 Juni 2022 sebagai pelaksanaan amanat pasal 64 undang-undang nomor 18 tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (PPMI), yang menimbulkan kegaduhan kereshan di kalangan pelaut niaga, maka muncul pandangan dari para praktisi Pelaut niaga bahwa peraturan tersebut mengandung berbagai benturan-benturan secara formil maupun materil.

Pemerintah hendaknya mengambil beberapa sikap sebagai berikut, dengan penjelasan diberikan pada paragraf-paragraf dibawah ini:

1. Pemerintah harus mengakui bahwa para praktisi Pelaut adalah profesi *Lex Spesialis*, dalam hal ini adalah Lembaga Kementerian Perhubungan sebagai pencetak profesi Pelaut.
2. Bersamaan Negara harus hadir membuat peraturan khusus yang mengatur perlindungan pelaut sebagai profesi/pekerja *Lex Spesialis*, sebagaimana diamanatkan Konvensi Internasional.

3. Mendorong agar Negara segera meratifikasi Konvensi ILO 188 sebagai awal komitmen perlindungan khusus bagi Pelaut Perikanan, sebagaimana Negara telah meratifikasi MLC 2006 yang mengatur perlindungan hak Pelaut Niaga.
4. Segera dibuatkan peraturan khusus perlindungan pelaut dapat berupa Undang-Undang Perlindungan Pelaut Niaga atau Undang-Undang Perlindungan Profesi Pelaut Niaga yang mengejawantahkan MLC 2006, ILO 188 dan Konvensi - Konvensi lain yang sifatnya mendukung terwujudnya perlindungan pelaut secara nyata seperti International Maritime Liens and Mortgage 1993 dan International Convention on Arrest of Ships 1999 serta merevisi Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 beserta turunannya.
5. Agar Negara mencabut pasal 4 ayat (1) huruf C dalam Undang - Undang 18 tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (PPMI), sebagai perwujudan perbaikan perundang – undangan yang baik dan tidak merugikan Pelaut, agar status hukum pelaut sejalan dengan Konvensi Internasional yang mengecualikan pelaut dari peraturan pengaturan Pekerja Migran.

Bahwa selain hal tersebut diatas, berikut Pertimbangan-pertimbangan dari praktisi Pelaut Niaga di lapangan yang bekerja di luar negeri untuk menghasilkan devisa negara:

1. Jika sebelumnya Pelaut Mandiri mudah memilih pekerjaannya sendiri secara langsung; kini Pelaut yang bekerja secara perorangan malah semakin sulit dengan diwajibkan melaporkan rencana pemberangkatan kepada Dinas Kabupaten/Kota Layaknya TKI dan TKW. Jika dahulu cukup menggunakan Visa Pelaut, Visa Transit atau bahkan Visa on Arrival, kini Pelaut Mandiri wajib memiliki Visa Kerja. Bukan hanya sulit dan mahalnya proses aplikasi Visa Kerja, tetapi juga masalahnya Visa Kerja yang mana yang diwajibkan? Apakah Visa Kerja di negara pemilik kapal, apakah visa kerja di negara bendera, atau visa kerja di tempat naik ke kapal? Atau bisa tiga-tiganya. Sangat ambigu. Tak hanya itu, jika dahulu Seafarer Identity Document tidak diwajibkan, kini Pelaut Mandiri wajib memilikinya sebelum melapor ke Dinas Kabupaten/Kota. Seafarer Identity Document hanya dapat dibuat di Direktorat Jenderal Hubla dan Pelabuhan Tanjung Perak, saja. Dan persyaratannya harus disampaikan secara langsung (PP 30-2008 pasal 13 ayat (3). Ribuan atau bahkan Ratusan Ribu Pelaut Mandiri diarahkan ke suatu tempat terbatas, mungkin berjubel, demi dapat melaporkan

rencana pemberangkatannya kepada Dinas Kabupaten/ Kota, seperti TKI dan TKW lainnya.

Tapi apa manfaat yang didapat Pelaut Mandiri dari semua itu? Hampir Tidak Ada.

Pelaut yang bekerja secara perseorangan alias Pelaut Mandiri, maka risiko ketenagakerjaan menjadi tanggung jawab sendiri. Begitu Bunyi Pasal 3 ayat (5) PP Pekerja Migran itu. Jadi untuk apa? Hanya menambah beban dan beban saja. Harus diingat, bahwa status Pelaut mandiri tetap dipertahankan dalam MLC 2006, karena status demikian adalah amanah dari deklarasi PBB tentang Hak Azasi Manusia, yaitu hak untuk mendapatkan kerja yang laik, bebas dari ikatan serikat pekerja.

2. Dalam MLC 2006, untuk Pelaut Niaga diberikan opsi perekrutan melalui agen perekrutan pekerja Pelaut. Salah satu persyaratan perijinan usaha perekrutan Pelaut adalah memiliki Perjanjian Kerja Bersama/Collective Bargaining Agreement (PKB/CBA) dengan salah satu serikat pekerja Pelaut. Pemerintah harus meyakinkan dan menertibkan mutu integritas dan mutu tatakelola dari serikat-serikat pekerja yang mengatas-namakan pekerja Pelaut, terutama mereka harus memahami secara hukum internasional bahwa status Pelaut niaga yang bekerja di luar negeri adalah bukan pekerja migran.-
3. Diwajibkannya Manning Agency untuk memiliki modal disetor sebesar 5 Milyar dan deposito 1.5 Milyar bakal merontokkan keberadaan Manning Agency yang selama ini membantu pelaut mencarikan lapangan kerja yang dimana pemerintah belum tentu mampu menyediakan lapangan pekerjaan bagi pelaut yang terus diproduksi tanpa memperhatikan ratio demand daya serap industri pelayaran. Haruslah sangat dipertimbangkan pemberlakuan kebijakan yang memberatkan para pengusaha agen perekrutan. Semakin bertambahnya beban birokrasi bagi Shipowner asing untuk dapat mempekerjakan pelaut Indonesia melalui jalur Manning Agency justru akan berpotensi tingkat keengganan dunia Pelayaran Internasional melirik Pelaut Indonesia.
4. Jelas dalam Konvensi Internasional C.097 dan Konvensi Migran mengecualikan pemberlakuan konvensi ILO bagi Pelaut. Bukan karena tidak perlu dilindungi, melainkan karena Pelaut memiliki karakteristik khusus (LEX SPESIALIS) yang bersifat multi-nasional dan multicountries. Pelaut bukan hanya pekerja unilateral

atau bilateral. Pelaut adalah pekerja Internasional yang memiliki Kompetensi Internasional. Dan karena dasar itulah dunia memandang pelaut melkat dengan atribut-atribut hukum yang khusus dan memiliki payung hukum kekhususan dalam perlindungannya, melalui Konvensi Konsolidasi ILO-IMO berupa Maritime Labour Convention 2006.

MLC 2006 telah menjadi Undang - Undang Negara Republik Indonesia sebagai payung hukum tertinggi perlindungan Pelaut Niaga. Undang-undang ini justru lebih komprehensif bagi pelaut ketimbang perundang-undangan perlindungan pekerja migran Indonesia. Oleh karenanya perundang undangan perlindungan pekerja migran Indonesia justru menurunkan derajat perlindungan Pelaut, khususnya Pelaut Pelayaran Niaga yang bekerja di luar negeri. Negara justru men-delegitimasi konvensi ILO yang sudah diratifikasi dan secara langsung mengarah pada kondisi down grade standard hukum internasional.

5. Jika perundang-undangan perlindungan pekerja migran ada celah "Cuci Tangan" terhadap Pelaut Mandiri, maka MLC 2006 (Yang Sudah Menjadi UU RI) melalui Title 2.5 mengakomodir perlindungan pelaut oleh NEGARA, tidak peduli itu proses perekrutan Pelaut Mandiri atau pelaut macam apa. Dan, NEGARA akan menanggung semuanya. At no cost to the seafarer. MLC 2006 lebih menjamin Pelaut dalam hal perlindungan ketenaga kerjaan Pelaut.
6. Perundang-undangan kepelautan telah dengan elok melindungi pelaut tanpa 'membunuh' potensi penyediaan lapangan kerja oleh Manning Agency. PM 59-2021 telah menggariskan kewajiban Manning Agency terhadap pelaut berupa tanggung jawab Keagenan Awak Kapal terhadap segala isi PKL (Pasal 112), jaminan kesehatan, penyediaan bantuan hukum (di dalam dan luar negeri), jaminan sosial tenaga kerja (Pasal 112), kewajiban menyelesaikan keterlambatan gaji/upah (Pasal 103), Pemulangan Jenazah & Santunan (Pasal 104) dan lain lain.

Singkatnya, memasukkan pelaut ke dalam perundang-undangan perlindungan pekerja migran TIDAK memberi nilai tambah bagi perlindungan pelaut, melainkan hanya menambah 3 jenis beban baru yaitu beban birokrasi, beban ekonomi dan beban pengangguran pelaut yang berpotensi bekerja di luar negeri.

7. Mewajibkan Manning Agency dalam peraturan negara untuk memiliki modal disetor sebanyak 5 Milyar Rupiah beserta deposito sebesar 1.5 Milyar adalah hal pasal yang baik berfihak kepada dana jaminan pekerja Pelaut bila terjadi masalah bagi Pelaut di luar Negeri. Namun hal ini dinilai akan merontokkan banyak manning agency yang masih memiliki kendala neraca keuangan tetapi memiliki jejak rekam yang baik dalam penempatan pelaut. Mematikan Manning Agency sebenarnya identik dengan mematikan misi kesempatan lowongan kerja yang dibawanya. Bisa dipahami bahwasanya deposito 1.5 Milyar ditujukan untuk meng-cover hak-hak pelaut jika Manning Agency tidak melaksanakan kewajibannya. Akan tetapi, hak-hak pelaut yang dapat di-recover dengan deposito tersebut tidak sebanding dengan kemungkinan banyaknya Agency baik yang mati bersama misi kesempatan kerja yang dibawanya. Artinya, resiko pengangguran pelaut akan semakin nyata. Selain itu, di dalam peraturan perundang undangan yang telah ada sudah terdapat kewajiban-kewajiban Manning Agency yang kurang lebih equivalen dengan cadangan 1.5 Milyar yang vulgar. Misalnya yang diatur dalam PM 59/2021 yaitu Manning Agency memiliki kewajiban antara lain: Menyediakan bukti jaminan keuangan (financial security) sesuai MLC 2006 dan pernyataan direktur utama perusahaan bermaterai perihal pengurusan pemulangan awak kapal, yang disahkan oleh notaris (pasal 95(d)), berkewajiban memulangkan pelaut sampai ke tempat asal (pasal 98), berkewajiban memulangkan jenazah awak kapal hingga ke tangan keluarganya (pasal 104(1), dan memberi santunan (pasal 104(2), Keagenan wajib menyelesaikan pembayaran keterlambatan gaji/upah, bonus dll sesuai PKL (pasal 103), Memastikan diasuransikannya Pelaut pasal 112(g) dan lain sebagainya yang tidak diatur dalam PP 22/2022. Artinya, PP 22/2022 tidak memberikan perlindungan lebih baik selain mengubah pendekatan yang justru dapat berakibat pada adanya resiko pengangguran pelaut. Jadi perlu dicarikan solusi terbaik akan procons terhadap pasal ini.
8. Salah satu syarat untuk mendapatkan SIP3MI adalah "Memiliki Rencana Kerja Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran paling singkat 3 (tiga) tahun berjalan", sebagaimana diatur pada Pasal 8(3i). Ini berarti hanya Agency yang sudah dan/atau sedang berjalan selama 3(tiga) tahun yang dapat melakukan penempatan dan berakibat tertutup kemungkinan berdirinya Agency Baru yang memiliki SIP3MI. Setiap Agency baru harus menunggu selama 3

(tiga) tahun tanpa kegiatan penempatan melainkan hanya membuat rencana penempatan 3 tahun berjalan. Jika ia menempatkan awak kapal selama masa penantian SIP3MI tersebut selama 3 tahun, berarti ia siap berhadapan dengan pidana 10 tahun penjara atau denda 15 Milyar Rupiah sebagaimana tertera pada pasal 81 jo. pasal 69 UU No. 18/2017. Daripada demikian, opsi bagi pengusaha adalah lebih baik dengan modal yang ada, lebih tidak berisiko mendirikan usaha lain selain mendirikan usaha Agency perekrutan baru. Artinya, akan tertutup rapat peluang kerja yang dibawa.

9. Pemerintah seharusnya tidak menambah beban aturan yang sudah sedemikian banyak yang cenderung tumpang tindih dengan dampak kontra produktif. Memperpanjang birokrasi saja. Pekerjaan rumah terkait aturan-aturan yang harus dibenahi antara lain:

- Pelaksanaan Undang-Undang Perlindungan Pekerja Maritim (MLC 2006) dan dinaungi dibawah kementerian yang melahirkan profesi Pelaut, atau paling tidak adanya tim koordinasi khusus lintas Lembaga kementerian untuk menangani Pelaut.
- Memperbaharui Peraturan Pemerintah tentang Kepelautan yang didalamnya berisi Perlindungan Kerja Pelaut.
- Benar-benar menegakkan peraturan menteri Perhubungan, terkait perekrutan dan penempatan awak kapal.
- Merelisasikan segera RUU Perlindungan Profesi bagi pelaut sebagai Undang-Undang.
- Segera mengesahkan RPM Tata Cara Penahanan Kapal niaga di Pelabuhan.

10. Peraturan Menteri Tata Cara Penahanan Kapal di Pelabuhan ini penting untuk segera dikeluarkan sebagai amanat pasal 222 dan 223 UU no 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dan bentuk perwujudan komitmen Perpres 44 tahun 2015 tentang konvensi Maritime Liens and Mortgage, agar;

- Pelaut-pelaut yang tidak dibayar gajinya bisa menahan kapal, bahkan menjual paksa kapal.
- Tidak ada alasan untuk pengadilan untuk tidak menahan kapal yang tidak memenuhi hak pelaut.

- Tercipta kemudahan kepemilikan kapal berbendera Indonesia sehingga lapangan kerja semakin luas.

Penutup

Hak memperoleh pekerjaan, mendapatkan perlindungan dalam bekerja, hidup laik, adalah hak mendasar dalam deklarasi hak azasi manusia dan dipatuhi dalam UUD 1945, termasuk juga dalam falsafah negara Pancasila. Mempersulit mendapatkan dan mempersempit peluang pekerjaan bagi Pelaut adalah hal yang kontradiktif dengan prinsip dalam deklarasi HAM, UUD 1945 dan falsafah Pancasila. Bila Pelaut NKRI merasakan ada mekanisme birokrasi negara yang memang mempersulit dalam memperoleh pekerjaan, maka adalah kewajiban negara hadir untuk solusi.

Bahwa menempatkan Pelaut Sebagai Pekerja Migran sebagaimana di formulasikan pada Pasal 4 ayat (1) huruf c adalah kesalahan fatal dari pembentuk undang-undang yang harus dihentikan pemberlakuannya melalui Mahkamah Konstitusi. Hal ini untuk mencegah kerugian yang lebih besar lagi baik dari sisi Pelaut niaga maupun Manning Agency yang membantu Pelaut niaga untuk mendapatkan pekerjaan untuk menghasilkan devisa negara dari sektor pekerja Pelaut yang bekerja di luar negeri.

Jangan pernah urungkan niat baik untuk kepentingan terobosan manfaat Bahari yang lebih besar di dunia, karena banyak tokoh-tokoh insan besar lahir di dunia termasuk nabi Nuh yang membuat bahtera di gunung sebagai misteri Sang Khalik pernah di anggap gila oleh kaum jahiliyah dimasanya sebagai salah satu contoh terdahulu, untuk mempertahankan kesinambungan kehidupan peradaban manusia melalui laut.

Hentikan cara pandang mencari acuan kiblat maritim, karena nusantara adalah kiblat negeri poros bahari dunia. Tantangan berat kaum darah asin (Pelaut niaga) ke depan adalah untuk mencipta kiblat bahari sebagai terobosan peradaban Bahari berkearifan nusantara, dengan aturan yang mapan melindungi Pelaut sebagai warisan cita-cita nenek moyang adalah Pelaut. Karena cita-cita agung dan luhur sejak dini warisan para perintis negeri bahari ini adalah menjadikan jati diri bangsa berperadaban tinggi bahari. Itulah jati diri nenek moyang Pelaut, menjadi bangsa pelaut berperadaban yang harus kita lanjut ukir bersama hingga taraf dunia.

Demikian suara Pelaut niaga ini disampaikan untuk kepentingan segenap Pelaut secara umum dan menghindari ancaman kerugian devisa negara dari sektor Pelaut

niaga, dimana peran aktif masyarakat Pelaut niaga adalah diwajibkan oleh Undang-Undang untuk bela negara. Dan suara Pelaut ini adalah bagian dari bela negara atas ancaman ekonomi dengan pemasukan devisa yang cukup signifikan akibat dari dibuatnya undang-undang yang merugikan segenap pemangku kepentingan dalam industri maritim.

C. Saksi a.n Riza Ghiyats

- Saksi merupakan Direktur Utama PT. RNT Utama Indonesia.
- Perusahaan keagenan (*manning agency*) saat ini dibingungkan dengan pengurusan izin usaha perekrutan dan penempatan awak kapal karena peraturan saat ini tumpang tindih dengan peraturan lainnya, lebih lagi dirasakan oleh perusahaan yang memiliki SIUPPAK yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan. Jika didasarkan pada peraturan yang terbaru yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran, Perusahaan Keagenan masih tetap bisa berlaku karena dalam Peraturan Pemerintah tersebut tidak mencabut Peraturan Menteri Perhubungan No 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak, tetapi hanya meminta pemegang SIUPPAK untuk menyesuaikan ke SIP3MI dalam kurun waktu 2 tahun, sehingga saat ini semua perusahaan keagenan yang telah memiliki izin SIUPAK harus memiliki izin SIP3MI dan SIP2MI sedangkan pedoman prosedur untuk mendapatkan SIP3MI belum diatur sehingga tidak mungkin perusahaan keagenan bisa mendapatkan izin SIP3MI dan SIP2MI, ketidakjelasan mengenai peraturan terbaru saat ini menjadikan kendala untuk kami menjalankan usaha dan juga para perusahaan keagenan saat ini merasa ketakutan adanya kriminalisasi karena tidak memiliki SIP2MI apalagi saat ini sudah ada perusahaan yang ditangkap oleh aparat kepolisian karena tidak memiliki SIP2MI. Selain itu, SIUPPAK yang sudah kami peroleh sejak 2020 menjadi tidak berlaku karena terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sehingga kami tidak memiliki kepastian hukum atas legalitas operasional perusahaan kami. Sebelum adanya peraturan tersebut para perusahaan

dapat beroperasi dengan mudah tanpa adanya kendala bahkan telah menyalurkan banyak pelaut bekerja di kapal asing.

- Peraturan yang berlaku saat ini membatasi kami para perusahaan keagenan untuk bisa bekerja sama dengan mitra bisnis lainnya karena adanya kebijakan yang tidak memperbolehkan bekerjasama dengan pemilik kapal, operator kapal dan/atau perusahaan keagenan awak kapal di luar negeri yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintahan Indonesia. Padahal selama ini baik pemilik kapal, operator kapal dan/atau perusahaan keagenan awak kapal yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintah Indonesia membantu kami para perusahaan keagenan untuk menyalurkan dan menyediakan lapangan pekerjaan bagi para pelaut dan tidak pernah ada permasalahan. Konsep kebijakan ini mungkin dipersamakan dengan pekerja migran pada umumnya namun jelas pada dasarnya pelaut berbeda dengan pekerja migran, pelaut ini bekerja tidak menetap disuatu negara namun berpindah-pindah dari satu negara ke negara lain. Kebijakan ini bukan hanya merugikan kami para perusahaan keagenan tetapi juga para pelaut. sudah banyak pelaut yang saat ini bekerja di kapal asing yang tidak mempunyai hubungan diplomatik dengan pemerintahan Indonesia.
- Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pelaksana melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran tidak memberikan ketentuan mengenai kewajiban pensijilan buku pelaut hal ini menjadikan perusahaan penyalur awak kapal (maning agency) tidak dapat memonitoring PELAUT yang masih bekerja dikapal. Dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran justru mengatur secara komprehensif mengenai pensijilan buku pelaut yang mana PELAUT diwajibkan untuk melakukan sijil pada saat naik atau turun kapal dan pada saat buku pelaut hendak dinonaktifkan membutuhkan surat pengantar dari perusahaan penyalur awak kapal (maning agency) ke syahbandar.
- Perusahaan penyalur awak kapal (maning agency) memiliki tanggung jawab terhadap pemberian jaminan sosial terhadap para PELAUT yang bekerja diatas kapal. Dengan berlakunya Undang-Undang No 18 Tahun 2017

Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pelaksana melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran, PELAUT yang diberangkat oleh perusahaan penyalur awak kapal (manning agency) dengan kepemilikan izin SIUPPAK tidak memiliki jaminan sosial dikarenakan BPJS hanya mengakomodir para PELAUT yang diberangkatkan oleh perusahaan yang memiliki izin SIP3MI. Perlindungan Perusahaan Atas Pelanggaran Kontrak Yang Dilanggar Pelaut

- Sebagai perusahaan yang berperan memberikan lapangan pekerjaan khususnya bagi para pelaut, tentunya kami juga berhak atas perlindungan dalam menjalankan perusahaan terutama dalam pelanggaran kontrak para pelaut. Dalam Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pelaksana melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran tidak mengatur mengenai mekanisme penerapan sanksi disiplin untuk para pelaut sehingga dapat merugikan kami sebagai perusahaan penyalur pelaut (maning agency), BP2MI tidak memiliki standar operasional prosedur untuk menerima keluhan dari perusahaan atas pelanggaran kontrak pelaut. Sedangkan dalam Pasal 120 dan Pasal 121 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Perairan sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, telah mengakomodir mengenai keluhan bagi perusahaan atas pelanggaran kontrak pelaut.

D. Saksi a.n Gian Pratama

- Saksi pernah bekerja sebagai Pelaut.
- Saksi mengalami kerugian sebagai pelaut baik secara aktual dan potensial akibat berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017, antara lain:
 - 1) Buku pelaut menjadi sangat penting bagi kami para pelaut karena buku pelaut ini mencatat segala informasi mengenai aktifitas kami para pelaut dari mulai identitas pelaut, keterampilan dan keahlian yang pelaut miliki, pengalaman kerja dan catatan medis selama kami berlayar di lautan. Selama ini buku pelaut jadi pedoman kami para pelaut untuk meningkatkan karir karena adanya rekam jejak kami selama berlayar

yang dapat dijadikan pertimbangan untuk meningkatkan karir kami para pelaut. Selain untuk menentukan jenjang karir kami para pelaut, buku pelaut juga dapat dijadikan pertimbangan apabila para pelaut ingin berpindah di kapal asing lainnya. Dengan beralihnya kedudukan Pelaut menjadi Pekerja Migran, hal ini tentunya segala macam administrasi pelaut berada dibawah kewenangan Kementerian Tenaga Kerja yang tidak memiliki kewenangan dalam menerbitkan, dalam melakukan Pensijilan Buku Pelaut. Jika buku pelaut tidak diwajibkan lagi atau tidak diberlakukan lagi maka kami akan kehilangan catatan yang dapat membuktikan mengenai pengalaman kerja kami selama berlayar. Catatan medis yang ada di buku pelaut juga sangat penting bagi para pelaut karena dapat juga membuktikan untuk klaim asuransi apabila saat berlayar para pelaut mengalami kecelakaan kerja atau bahkan jika pelaut meninggal diatas kapal.

- 2) Pelaut dalah pekerja professional yang memiliki jenjang karier. Hal ini berbeda dengan Pekerja Migran yang merupakan Pekerja Trampil dan sebagian besar pekerjaannya tidak memiliki jenjang karir. Pada posisi puncak karier seorang pelaut adalah menjadi Nahkoda. selama ini Nahkoda menjadi Pemimpin bagi para Anak Buah Kapal dimana nahkoda memiliki jabatan tertinggi diatas kapal. Segala peraturan diatas kapal ditegakkan oleh Nahkoda sehingga anak buah kapal (ABK) patuh dan tunduk terhadap Perwira kapal dan Nahkoda. Jika kewenangan Nahkoda diatas kapal dihilangkan atau tidak diatur maka nahkoda akan kehilangan jabatannya dan kedudukan Nahkoda akan sama dengan anak buah kapal, hal ini memungkinkan tidak ada lagi pemimpin diatas kapal yang berakibat tidak ada lagi penegak peraturan diatas kapal. Dampak yang lebih luas lagi, kondisi anak buah kapal diatas kapal tidak akan kondusif dan akan memicu banyak konflik diatas kapal.
- 3) Proses keberangkatan pelaut saat ini tidak efektif dan berbelit-belit, kewajiban para pelaut untuk lapor pada perwakilan negara dimana pelaut singgah menyita banyak waktu para pelaut, ketentuan tersebut menjadikan kekhawatiran kami para pelaut dapat disingkirkan dan digantikan oleh para pelaut negara lain karena pemilik kapal tentu menginginkan pelaut dengan proses pemberangkatan pelaut yang lebih

cepat, dan juga kami pelaut dibingungkan dengan adanya visa kerja yang harus kita miliki Visa Kerja di negara pemilik kapal, ataukah visa kerja di negara bendera, atau visa kerja di tempat naik ke kapal, ataukah ketiga visa kerja tersebut. Jelas bukan hanya menyita waktu bagi para pelaut namun juga menambah beban kami terhadap biaya yang harus para pelaut keluarkan ketika hendak bekerja diatas kapal asing. Selain itu, saat ini ada ketentuan mengenai kewajiban bagi para pelaut untuk bekerja diatas kapal asing yang memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintahan negara indonesia, hal ini juga menjadi kekhawatiran para pelaut kehilangan pekerjaan yang saat ini bekerja diatas kapal asing yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintah Indonesia.

- 4) Bahwa dalam peraturan terbaru para pelaut diwajibkan untuk memiliki 3 sertifikat yakni sertifikat kompetensi kerja, sertifikat keahlian pelaut, sertifikat keterampilan pelaut, sedangkan dalam peraturan sebelumnya hanya diwajibkan untuk memiliki 2 sertifikat yaitu sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut. Hal ini jelas membuat kebingungan bagi para pelaut dan tentu menambah beban biaya yang dikeluarkan, terlebih substansi dari sertifikat kerja ini sama dengan sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat kompetensi pelaut.
- 5) Kewajiban lapor rencana keberangkatan ke Dinas Kabupaten/Kota atau LTSA Pekerja Migran memberatkan Pelaut. Proses keberangkatan pelaut saat ini tidak efektif karena perlu adanya kewajiban lapor rencana keberangkatan ke Dinas Kabupaten/Kota atau LTSA Pekerja Migran, mengingat dinamika kerja di kapal sangat cepat maka peraturan tentang kewajiban lapor kepada dinas terkait sangat memberatkan kami para pelaut. Mekanisme mengenai laporan keberangkatan sebenarnya sama halnya pada saat pensijilan buku pelaut dan pengesahan perjanjian kerja laut dikantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) setempat, justru mekanisme ini lebih mendetail karena melampirkan salinan Perjanjian Kerja Laut yang isinya dapat mengetahui di mana Pelaut itu bekerja, di kapal apa, kapal bendera mana, perairan operasi kapal di mana, jangka waktu kontrak kerja berapa lama, gaji bulanan berapa, besaran asuransi ketika terjadi kecelakaan kerja atau meninggal dunia, apa nama perusahaan keagenan awak kapal yang

memberangkatkannya, apa nama perusahaan di luar negerinya. Jadi pada prinsipnya, dengan menempatkan posisi kami sebagai Pekerja Migran, ini justru merupakan sebuah kemunduran, dan langkah yang sangat merugikan aktifitas Profesional Pelaut.

[2.4] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Dewan Perwakilan Rakyat menyampaikan keterangan tertulis kepada Mahkamah bertanggal 22 Februari 2024, dan diterima pada tanggal 21 Maret 2024, yang pada pokoknya mengemukakan hal-hal sebagai berikut:

I. KETERANGAN DPR RI

Terhadap dalil Para Pemohon sebagaimana diuraikan dalam Perbaikan Permohonan yang diajukan kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi, DPR RI dalam penyampaian pandangannya dengan terlebih dahulu menguraikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*) Para Pemohon sebagai berikut:

A. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Terkait kedudukan hukum (*legal standing*) Para Pemohon dalam pengujian undang-undang *a quo* secara materiil, DPR RI memberikan pandangan berdasarkan 5 (lima) batasan kerugian konstitusional berdasarkan Pasal 4 ayat (2) Peraturan Mahkamah Konstitusi Nomor 2 Tahun 2021 tentang Tata Beracara Dalam Perkara Pengujian Undang-Undang yang sejalan dengan Putusan MK Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan MK Nomor 001/PUU-V/2007 mengenai parameter kerugian konstitusional sebagai berikut:

- a. Adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945
- b. Adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional yang dianggap oleh Pemohon telah dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang
- c. Adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang bersifat spesifik dan aktual, atau setidaknya-tidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi
- d. Adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional dengan undang-undang yang dimohonkan pengujian

- e. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi

Terhadap kedudukan hukum Para Pemohon dalam perkara *a quo* DPR RI memberikan pandangan berdasarkan 5 (lima) parameter tersebut sebagai berikut:

- Bahwa dengan berlakunya UU *a quo* tidak mengurangi sedikit pun hak-hak yang dijamin oleh UUD NRI Tahun 1945 karena Para Pemohon tetap dapat menjalankan profesinya dengan tetap dijamin perlindungannya dan tetap akan terpenuhi hak-hak dasarnya. Selain itu, memperhatikan bagian menimbang huruf b UU 18/2017 yang menyatakan negara menjamin hak tiap warga negara untuk tidak didiskriminasi dalam mendapatkan penghasilan yang layak, maka berlakunya UU 18/2017 justru memberikan perlindungan tambahan bagi Para Pemohon untuk terpenuhi haknya sebagaimana Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.
- Bahwa dengan tidak adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon atas berlakunya ketentuan Pasal *a quo* UU 18/2017 dan tidak adanya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Para Pemohon secara spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, maka sudah dapat dipastikan tidak ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian yang didalilkan oleh Para Pemohon dengan ketentuan Pasal *a quo*.
- Dengan demikian menjadi tidak relevan lagi bagi MK untuk memeriksa dan memutus Permohonan *a quo* karena Para Pemohon tidak memenuhi 5 (lima) batas kerugian konstitusional berdasarkan Putusan MK Perkara Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan perkara Nomor 011/PUU-V/2007 mengenai parameter kerugian konstitusional yang harus dipenuhi secara kumulatif sehingga Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam pengujian Pasal *a quo*.

Bahwa terkait dengan kedudukan hukum Para Pemohon dalam pengujian materiil ini, DPR RI memberikan pandangan selaras dengan Putusan MK Nomor 22/PUU-XIV/2016 yang diucapkan dalam Sidang Pleno

MK terbuka untuk umum pada hari tanggal 15 Juni 2016, yang pada pertimbangan hukum [3.5.2] MK menyatakan bahwa menurut Mahkamah:

*...Dalam asas hukum dikenal ketentuan umum bahwa tiada kepentingan maka tiada gugatan yang dalam bahasa Perancis dikenal dengan *point d'interest*, *point d'action* dan dalam bahasa Belanda dikenal dengan *zonder belang geen rechtsingang*. Hal tersebut sama dengan prinsip yang terdapat dalam *Reglement op de Rechtsvordering (Rv)* khususnya Pasal 102 yang menganut ketentuan bahwa **“tiada gugatan tanpa hubungan hukum”** (***no action without legal connection***).*

Berdasarkan pada hal-hal yang telah disampaikan tersebut, DPR RI berpandangan bahwa Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) karena tidak memenuhi Pasal 51 ayat (1) dan Penjelasan Undang-Undang tentang Mahkamah Konstitusi, serta tidak memenuhi persyaratan kerugian konstitusional yang diputuskan dalam putusan MK terdahulu. Namun demikian, terhadap kedudukan hukum Para Pemohon, DPR RI menyerahkan sepenuhnya kepada kebijaksanaan Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk mempertimbangkan dan menilai apakah Para Pemohon memiliki kedudukan hukum dalam pengajuan pengujian materiil UU 18/2017.

B. PANDANGAN UMUM

1. UUD NRI Tahun 1945 menjamin setiap warga negara Indonesia mempunyai hak dan kesempatan yang sama tanpa diskriminasi untuk memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak. Bekerja merupakan hak asasi manusia yang wajib dijunjung tinggi, dihormati, dan dijamin penegakannya, sehingga negara memiliki kewajiban untuk melindungi setiap warga negara Indonesia yang bekerja sebagai pekerja migran dari praktik perdagangan manusia, termasuk perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar hak asasi manusia. Berdasarkan hal tersebut, maka melalui undang-undang *a quo* perlindungan Pekerja Migran Indonesia dapat dilakukan dalam suatu sistem yang terpadu yang melibatkan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan masyarakat.
2. *International Labour Organization* (ILO) menerangkan bahwa jenis pekerjaan yang paling berisiko salah satunya pada sektor perikanan, maka terhadap pekerjaan pada sektor perikanan perlu diberikan

perlindungan yang lebih dengan jaminan perlindungan bebas dari bahaya perdagangan manusia, perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar hak asasi manusia.

3. Negara wajib membenahi keseluruhan sistem perlindungan bagi Pekerja Migran Indonesia, yang termasuk di dalamnya pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dengan mencerminkan nilai kemanusiaan dan harga diri sebagai bangsa mulai dari sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja.

C. KETERANGAN DPR RI TERHADAP POKOK PERMOHONAN

1. **Bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan Pasal *a quo* yang mengategorikan pelaut sebagai pekerja migran bertentangan dengan Konvensi ILO yang mengecualikan pelaut sebagai pekerja migran, DPR RI berpandangan sebagai berikut:**

- a. Bahwa Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 telah mengamanatkan kepada negara untuk menjamin hak setiap warga negara dalam mendapatkan pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil, serta hak untuk bekerja dengan imbalan yang layak dan perlakuan yang adil. Jaminan perlindungan ini berlaku untuk seluruh warga negara Indonesia, baik yang bekerja di dalam maupun luar negeri sebagai pekerja migran, termasuk pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang bekerja pada keagenan kapal asing di luar negeri.
- b. Bahwa Indonesia sebagai negara anggota ILO menyatakan tunduk dan patuh terhadap beberapa Konvensi ILO tentang pekerja migran, antara lain:
 - Konvensi ILO tentang *International Convention on the Protection of the rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* 1990 yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012;
 - Konvensi ILO tentang *Maritime Labour* 2006 yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016; dan

- Konvensi ILO tentang *Revising The Seafarer Identity Documents Convention* 1958 yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2008.

Oleh karena itu, segala bentuk perlindungan terhadap pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang dimuat dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia telah disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan ILO tersebut.

- c. Bahwa dalil Para Pemohon terkait dengan ketentuan mengenai pekerja migran tidak termasuk pelaut dalam berbagai Konvensi ILO sehingga pelaut harus dikecualikan dari pekerja migran adalah dalil yang kurang tepat **karena masing-masing dari konvensi tersebut mengatur mengenai subjek hukum yang spesifik terkait pekerja migran dan pekerja maritim. Sementara pembentuk undang-undang memiliki politik hukum dengan menyatukan perlindungan semua warga negara Indonesia yang bekerja di luar negeri, termasuk pekerja maritim, di dalam satu rezim hukum ketenagakerjaan yang lebih komprehensif dan terkoordinasi dalam UU 18/2017 dengan tidak mengurangi perlindungan yang dijamin oleh ILO.** Oleh karenanya pekerja migran termasuk pelaut awak kapal dan pelaut perikanan telah dilindungi oleh Konvensi ILO dan UU 18/2017.
- d. Bahwa dengan pengaturan dalam UU *a quo* memasukkan kategori pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sebagai pekerja migran, **bukan berarti pembentuk undang-undang tidak mempertimbangkan kekhususan pelaut yang memiliki kebutuhan pengaturan tersendiri.** Pelaut yang bekerja di wilayah laut (*sea-based*) tentu harus memenuhi persyaratan dan kompetensi khusus yang harus dipenuhi, serta harus diberikan perlindungan yang lebih spesifik dibanding pekerja migran yang bekerja di daratan (*land-based*).
- e. Bahwa selain ketentuan umum yang berlaku bagi semua pekerja migran, UU *a quo* memberikan aturan khusus untuk melindungi pelaut pekerja migran melalui Pasal 64 UU 18/2017 yang mengamanatkan pembentukan peraturan pemerintah, dan telah dilaksanakan melalui

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran (PP 22/2022). Oleh karena itu, tidak tepat dalil Para Pemohon yang mendalilkan pembentuk undang-undang tidak memberi ruang khusus kepada pelaut sebagai pekerja migran *sea-based* dan disamakan dengan pekerja migran *land-based*.

2. Bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan pengaturan perizinan perekrutan awak kapal memiliki dualisme hukum yang diatur dalam UU 18/2017 dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU 17/2008), DPR RI berpandangan sebagai berikut:

- a. Bahwa pengaturan pelaut sebagai pekerja migran bukan materi baru dalam rezim ketenagakerjaan migran. Sebelum diatur dalam UU 18/2017, pelaut sebagai pekerja migran telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri (UU 39/2004). Pasal 28 UU 39/2004 beserta penjelasannya mengatur kekhususan pelaut sebagai pekerjaan dan jabatan tertentu pekerja migran. Hal ini menegaskan bahwa sejak awal pelaut yang bekerja di luar wilayah Indonesia atau bekerja di kapal asing adalah pekerja migran yang merupakan bagian dari rezim ketenagakerjaan migran.
- b. Bahwa UU Pelayaran adalah bagian dari rezim sistem transportasi nasional yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim di laut teritorial Indonesia. Sehingga ketentuan terkait perizinan perekrutan awak kapal hanya berlaku bagi kapal berbendera Indonesia atau kapal yang tercatat di daftar kapal Indonesia.
- c. Bahwa UU Pelayaran juga hanya mengatur ketentuan perizinan awak kapal yang berkewarganegaraan Indonesia yang bekerja di kapal berbendera Indonesia, baik yang berlayar di dalam maupun di luar laut teritorial Indonesia.
- d. Bahwa dalam hukum pengangkutan laut internasional, diakui adanya yurisdiksi ekstrateritorial sebagai kepanjangan secara semu (*quasi extention*) dari yurisdiksi suatu negara di wilayah yurisdiksi negara lain,

konsep ini didasarkan atas teori *premises* di mana sebidang tanah berdiri gedung-gedung perwakilan diplomatik di suatu negara dianggap seakan-akan merupakan wilayah tambahan dari suatu negara, dan di dalamnya berlaku hukum diplomatik yang tidak boleh diganggu gugat dan tidak boleh dimasuki oleh aparat keamanan setempat kecuali seizin Kepala Perwakilannya (Pasal 22 ayat (1) Konvensi Wina 1961 mengenai Hubungan Diplomatik).

- e. Pasal 92 ayat (1) UNCLOS 1982 juga mengakui kapal yang berlayar di bawah bendera suatu negara harus tunduk pada yurisdiksi eksklusif negara tersebut di laut lepas. Kapal berbendera Indonesia yang berlayar di perairan internasional merupakan yurisdiksi ekstrateritorial dari wilayah kedaulatan Indonesia, sehingga semua yang berada di atas kapal merupakan bagian kedaulatan Indonesia dan tetap tunduk pada yurisdiksi hukum yang berlaku di Indonesia. Begitu juga dengan awak kapal berkewarganegaraan Indonesia di kapal berbendera Indonesia juga wajib tunduk dalam hukum Indonesia, khususnya UU Pelayaran, karena dianggap masih dalam wilayah kedaulatan Indonesia. Oleh karena itu, sudah jelas rezim UU Pelayaran hanya berlaku bagi kapal dan awak kapal di perairan Indonesia maupun wilayah yurisdiksi ekstrateritorial Indonesia di perairan internasional.
- f. Bahwa pelaut yang dimaksud dalam perkara *a quo* merupakan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang bekerja di luar negeri atau kapal berbendera asing, yang bukan merupakan wilayah kedaulatan Indonesia, sehingga masuk ke dalam rezim ketenagakerjaan migran yang diatur dalam UU 18/2017.
- g. Bahwa konsekuensi yang timbul dari ditegaskannya pelaut menjadi pekerja migran dalam UU 18/2017 adalah proses perizinan perekrutan awak kapal yang bekerja untuk kapal asing di luar wilayah perairan Indonesia, dari yang sebelumnya merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan menjadi kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan dan BP2MI. Hal-hal teknis dalam proses perizinan tersebut selanjutnya diatur lebih rinci dalam PP 22/2022.
- h. Bahwa dalam Pasal 45 PP 22/2022, perusahaan perekrut awak kapal yang telah memiliki SIUPPAK dari Kementerian Perhubungan wajib

menyesuaikan perizinan menjadi SIP3MI di BP2MI paling lama 2 (dua) tahun sejak PP 22/2022 diundangkan pada 8 Juni 2022 dan **dalam peralihan masa transisi 2 (dua) tahun hingga 8 Juni 2024, SIUPPAK masih dinyatakan berlaku untuk melakukan perekrutan pelaut sebagai pekerja migran.**

- i. Dengan demikian, dalil Para Pemohon mengenai dualisme hukum antara UU 17/2008 dan UU 18/2017 adalah tidak tepat karena kasus konkrit yang dihadapi oleh Pemohon III yang menjadi tersangka dan saat ini sedang dalam proses penahanan oleh penyidik karena masih menggunakan SIUPPAK yang masih berlaku dalam masa transisi bukan merupakan permasalahan konstitusional. Oleh karena itu, tidak ada permasalahan konstitusional dalam Pasal *a quo*.

II. RISALAH PEMBAHASAN RUU 18/2017

Terkait ketentuan yang dimohonkan pengujian, DPR RI menyampaikan bagian risalah pembahasan yang relevan sebagai berikut:

- Rapat Panja RUU Pekerja Indonesia di Luar Negeri (PPILN), 19 Juli 2017 (hal 11-12):

Pemerintah:

“Pak, kalau boleh sebelum ditutup oleh Ketua panja. Ya sebetulnya ada satu isu yang kita terlewat begitu ya. Yaitu mengenai pelaut Pak. Jadi belum ada cantolan bahwa Undang-Undang ini mengamanatkan mengenai pelaut ya. Meskipun itu sudah diketuk tetapi kami melihat perlu ada cantolan. Jadi kalau perlu ditambahkan Undang-Undang ini mengamanatkan Peraturan Pemerintah terkait dengan perlindungan khusus untuk laut yang saya kira ini penting. Demikian Pimpinan.”

Ketua Rapat:

“Saya kira bagus, usul Pemerintah mau dipasang kira-kira di mana? Relevan di bab berapa. Coba pasal 4 dibuka pasal 4.

Coba saya baca ya pasal 4, pekerja migran Indonesia meliputi:

- a. Pekerja migran Indonesia yang bekerja pada pengguna berbadan hukum.
- b. Pekerja migran Indonesia yang bekerja pada pengguna perseorangan rumah tangga dan pelaut. Awak kapal dan pelaut perikanan.

Sudah ada Pak Hermono.”

Ketua (Dede Yusuf Macan Effendi):

“Ya saya ingat ini pasal 4 pembahasan kita pada saat pelaut, ini memang jadi konsen kita dan memang waktu itu waktu itu saya yang memimpin dan menyampaikan sebaiknya akan dijadikan pasal khusus. Tetapi Pemerintah belum memberikan apa pasal khusus seperti apa. Nah kalau mau sebelum nanti dikembalikan kepada saya langsung menawarkan kepada Anggota

perlu ada kata tambahan yang akan nanti menginstruksikan kepada Anggota membuat Peraturan tersebut. Saya ingat waktu itu nanti kita buat pasal baru, pasal khusus untuk ini. Silakan apa mau di mana, mau ditaruh di mana karena tidak mungkin dimasukkan di pasal 4 ini. Jadi hanya kategori bahwa pekerja migran termasuk adalah pelaut. Tetapi khusus untuk pelaut itu sama seperti pekerja perorangan, itu dibikin pasal tersendiri, Nah silakan ini mumpung masih panja. Jadi kalau saya sudah tutup ini sudah ke timsin timus. Silakan.“

Ketua Rapat:

“Terima kasih Pak Ketua. Silakan.”

Pemerintah:

“Setelah pasal 62 Pak, pasal 62 itu kan memang mengatur pekerja migran secara perseorangan. Nah kemudian substansi yang terkait dengan pelaut itu mungkin pengaturannya setelah pasal 62. Nanti rumusannya kita tuangkan. Bisa di ayat berikutnya.”

Ketua Rapat:

“Atau kita skors selama 1 menit untuk Pemerintah membuat rumusan, sudah? satu menit setuju tinggal mundur ke belakang. Silakan.”

Pemerintah:

“Pasal 63, di bawah 63. Penempatan dan perlindungan tenaga kerja pelaut, awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4, ayat (1) huruf c diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah. Karena nanti panjang Pak ini, karena nanti kan lintas ada dephub dan juga kemaritiman.”

Ketua Rapat:

“Sebelum kita sahkan ini, sekalian saja biar tuntas gitu. Kita skors saja dua menit, sudah. Ini kita sahkan dulu saja ini. Baik.

Saya bacakan pasal baru khusus ya? pasal X, penempatan dan perlindungan pelaut. Awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud, dalam atau pada pasal ya? dalam. Dalam pasal 4 ayat (1) huruf c, diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.

Bisa disepakati substansi ini, nanti penempatan pasalnya akan diatur dalam tim sinkronisasi. Setuju ya? setuju.”

(RAPAT : SETUJU)

D. PETITUM DPR RI

Demikian keterangan DPR RI disampaikan untuk menjadi bahan pertimbangan bagi Mahkamah untuk memeriksa, memutus, dan mengadili Perkara *a quo* dan dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menyatakan bahwa Para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*Legal Standing*) sehingga permohonan *a quo* harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*);

2. Menolak permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya atau paling tidak menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima;
3. Menerima Keterangan DPR RI secara keseluruhan;
4. Menyatakan Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 No. 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141) tidak bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tetap memiliki kekuatan hukum mengikat.
5. Memerintahkan pemuatan putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya.

Apabila Mahkamah berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.5] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Presiden menyampaikan keterangannya kepada Mahkamah pada 16 Januari 2024 dan dibacakan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Januari 2024, serta tambahan keterangan yang diserahkan kepada Mahkamah pada tanggal 6 Februari 2024 dan 20 Februari 2024, yang pada pokoknya mengemukakan hal-hal sebagai berikut:

I. PENJELASAN PEMERINTAH TERHADAP KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) PARA PEMOHON

Sehubungan dengan kedudukan hukum para Pemohon, Pemerintah berpendapat sebagai berikut:

1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 51 UU MK serta Pasal 4 PMK 2/2021 menyebutkan bahwa Para Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang.

Pasal 51

- (1) *Pemohon adalah pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya undang-undang, yaitu:*
 - a. *perorangan warga negara Indonesia;*
 - b. *kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;*

- c. *badan hukum publik atau privat; atau*
- d. *lembaga negara.*
- (2) *Pemohon wajib menguraikan dengan jelas dalam permohonannya tentang hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1).*
- (3) *Dalam permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemohon wajib menguraikan dengan jelas bahwa:*
 - a. *pembentukan undang-undang tidak memenuhi ketentuan berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; dan/atau*
 - b. *materi muatan dalam ayat, pasal, dan/atau bagian undang-undang dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.*

Ketentuan di atas dipertegas dalam penjelasannya, bahwa yang dimaksud dengan "*hak konstitusional*" adalah hak-hak yang diatur dalam UUD 1945.

Dengan demikian, agar seseorang atau suatu pihak dapat diterima sebagai Pemohon yang memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD 1945, maka terlebih dahulu harus menjelaskan dan membuktikan:

- a. Kualifikasinya dalam permohonan *a quo* sebagaimana disebut dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
 - b. Hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dalam kualifikasi dimaksud yang dianggap telah dirugikan oleh berlakunya Undang-Undang yang diuji;
 - c. Kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon sebagai akibat berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan pengujian.
2. Bahwa selanjutnya melalui Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 dan putusan-putusan selanjutnya, Mahkamah telah berpendirian kerugian hak ditentukan dengan 5 (lima) syarat, yaitu:
- a. Adanya hak dan atau kewenangan Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. Hak dan/atau kewenangan tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian;

- c. Kerugian tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
 - d. Adanya hubungan sebab-akibat (*causal verband*) antara kerugian dimaksud dan berlakunya peraturan perundang-undangan yang dimohonkan pengujian;
 - e. Adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian hak seperti yang didalilkan tidak akan dan/atau tidak lagi terjadi.
3. Bahwa berdasarkan seluruh uraian tersebut, maka menurut Pemerintah perlu dipertanyakan kepentingan Pemohon apakah sudah tepat sebagai pihak yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya ketentuan yang dimohonkan diuji, juga apakah terdapat kerugian konstitusional Pemohon yang dimaksud bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi, dan apakah ada hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya Undang-Undang yang dimohonkan untuk diuji;
 4. Bahwa menurut Pemerintah tidak terdapat kerugian yang diderita oleh Para Pemohon, yang didasarkan pada:
 - a. Bahwa Para Pemohon tidak terhalang-halangi dalam melaksanakan aktivitas maupun kegiatannya, yang diakibatkan oleh berlakunya ketentuan *a quo* yang diuji, hak-hak Pemohon sama sekali **tidak dikurangi, dihilangkan, dibatasi, dipersulit maupun dirugikan oleh karena berlakunya ketentuan *a quo*** yang diuji. Para Pemohon masih tetap memperoleh hak pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil atas pekerjaan, kebebasan berkumpul dan mengeluarkan pendapat, serta perlakuan yang sama di hadapan hukum sebagaimana dijamin oleh UUD 1945.
 - b. Bahwa potensi kerugian Para Pemohon akibat berlakunya ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI sebagaimana didalilkan oleh Para Pemohon, menurut Pemerintah hanya merupakan asumsi dan bukan merupakan kerugian yang bersifat

aktual atau senyatanya (konkrit) dialami ataupun diderita oleh Para Pemohon. Para Pemohon sama sekali tidak sedang mengalami kerugian yang bersifat potensial oleh berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI. Dalil-dalil Para Pemohon khususnya Pemohon III nyata-nyata persoalan implementasi, dimana Pemohon III diduga telah melanggar ketentuan Pasal 86 huruf c UU PPMI dan ditetapkan menjadi tersangka (*vide* Permohonan Para Pemohon halaman 22).

- c. Bahwa oleh karena tidak terdapatnya hubungan sebab akibat (*causalitas*) antara berlakunya ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI yang diuji dengan dalil kerugian Para Pemohon tersebut, maka terhadap dalil Para Pemohon menjadi tidak benar dan tidak beralasan hukum.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, oleh karena tidak terdapat kerugian konstitusional dari Para Pemohon, maka menurut Pemerintah Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*), dan adalah tepat jika Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi secara bijaksana **menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijke verklaard*)**.

II. KETERANGAN PEMERINTAH ATAS MATERI PERMOHONAN YANG DIMOHONKAN UNTUK DIUJI

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjamin setiap Warga Negara Indonesia (WNI) mempunyai hak dan kesempatan yang sama tanpa diskriminasi untuk memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak. Bekerja merupakan hak asasi manusia yang wajib dijunjung tinggi, dihormati, dan dijamin.

Hak untuk bekerja (*the right to work*) dan hak-hak dalam pekerjaan (*the rights in work*) bukan hanya sebagai hak sosial ekonomi, melainkan juga merupakan hak asasi manusia (HAM) yang fundamental (*fundamental human rights*). Hakikat penghormatan dan perlindungan terhadap HAM ialah menjaga keselamatan eksistensi manusia secara utuh melalui aksi keseimbangan yaitu keseimbangan antara hak dan kewajiban, serta keseimbangan antara kepentingan perseorangan dan kepentingan umum. Pada prinsipnya persoalan perlindungan dan pemenuhan Hak Asasi Manusia (HAM) dalam

semua aspek termasuk hak ekonomi, sosial dan budaya merupakan bagian dari tujuan pendirian suatu negara, bahkan dalam perspektif Teori John Locke perlindungan hak-hak kodrati (hak asasi manusia) merupakan dasar pendirian suatu negara (Yahya Ahmad Zein, 2012, Problematika Hak Asasi Manusia (HAM), Yogyakarta: Liberty Yogyakarta, hal. 57).

Di dalam pembangunan nasional, tenaga kerja mempunyai peranan yang sangat signifikan dalam aktivitas perekonomian nasional, yaitu meningkatkan produktivitas dan kesejahteraan masyarakat. Di Indonesia tenaga kerja sebagai salah satu penggerak tata kehidupan ekonomi dan merupakan sumber daya yang jumlahnya cukup melimpah. Indikasi ini bisa dilihat pada masih tingginya jumlah pengangguran di Indonesia serta rendahnya atau minimnya kesempatan kerja yang disediakan. Banyaknya jumlah Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) pada bulan **Agustus 2023 sebesar 7,86 juta orang (5,32%) dari jumlah angkatan kerja sebanyak 147,71 juta orang berdasarkan survey Angkatan Kerja Nasional (Sakernas) BPS (<https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2023/11/06/2002/tingkatpengangguran-terbuka--tpt--sebesar-5-32-persen-dan-rata-rata-upah-buruh--sebesar-3-18-juta-rupiah-per-bulan.html>).**

Adanya pekerja yang kehilangan pekerjaannya ditambah dengan angkatan kerja baru yang belum mendapatkan pekerjaan karena terbatasnya kesempatan kerja yang tersedia di dalam negeri menjadi salah satu faktor penyebab pengangguran yang semakin tinggi. Salah satu alternatif yang ditempuh oleh sebagian WNI disaat peluang dan kesempatan kerja didalam negeri sangat terbatas, adalah dengan melakukan pekerjaan ke luar negeri. WNI yang akan, sedang, atau telah melakukan pekerjaan di luar wilayah Republik Indonesia disebut sebagai PMI.

Menjadi pekerja migran di luar negeri merupakan salah satu solusi yang ditempuh oleh sebagian warga negara, sebagai upaya memenuhi kebutuhan hidup keluarganya. Selain itu, PMI juga memberikan kontribusi yang besar terhadap pembangunan ekonomi nasional melalui remitansi. Berdasarkan data Bank Indonesia, remitansi yang dikirimkan PMI di tahun 2021 sebesar USD 9,16 Miliar, di tahun 2022 sebesar USD 9,71 Miliar, dan sampai dengan **kuartal III tahun 2023 sebesar USD 7,98 Miliar (https://www.bi.go.id/seki/tabel/tabel5_31.pdf).**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri (“UU 39/2004”), penempatan PMI pada pengguna perseorangan maupun berbadan hukum telah diatur pelindungannya baik sebelum, selama, dan setelah bekerja. Berbeda halnya dengan perlindungan bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang belum diatur secara jelas dalam undang-undang. Sementara pelaut awak kapal dan pelaut perikanan adalah tenaga kerja yang rentan eksploitasi seperti *human trafficking*, perbudakan, dan perlakuan tidak layak. Kondisi bekerja pelaut perikanan pada kapal penangkap ikan bahkan lebih buruk. Pemaksaan untuk terus bekerja bukanlah hal baru di kapal penangkap ikan, tak terkecuali di Indonesia, yang faktanya menjadi salah satu pusat perdagangan manusia sekaligus destinasi dan transit bagi korban baik berasal dari dalam maupun luar negeri.

Bahwa pada periode tahun 2012-2015, Kementerian Luar Negeri telah memfasilitasi 2.368 ABK Indonesia yang terjerat kasus di luar negeri. Mayoritas kasus yang dialami ABK adalah kasus ketenagakerjaan (48,4% atau 1.148 kasus), penyelundupan manusia (35,1% atau 833 kasus) dan perdagangan manusia (12,1% atau 287 kasus). Selain itu, pada tahun 2015 saja, lebih dari 1.000 nelayan dari Myanmar, Kamboja, Thailand, dan Laos ditemukan terjebak di Ambon dan Benjina. Mereka diperdagangkan dari negara asalnya, dipaksa untuk bekerja 20 jam dalam sehari di atas kapal. (Hal ini diungkapkan dalam laporan yang berjudul “*Report on Human Trafficking, Forced Labour and Fisheries Crime in the Indonesian Fishing Industry*”. Laporan tersebut dipublikasikan pada 2016, dibuat oleh *International Organization for Migration (IOM)* bekerja sama dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Coventry University).

Dengan cukup banyaknya persoalan pekerja migran tersebut, maka diperlukan perlindungan bagi pekerja migran, dari segala persoalan yang timbul, termasuk perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar HAM. Perlindungan PMI perlu dilakukan dalam suatu sistem yang terpadu yang melibatkan pemerintah pusat, pemerintah daerah, pemerintah desa dan masyarakat.

Bahwa negara wajib hadir dalam memberikan jaminan perlindungan bagi pekerja migran untuk meningkatkan harkat dan martabat dalam melaksanakan haknya untuk bekerja sebagaimana dijamin oleh UUD 1945 dan instrumen hukum internasional. Kewajiban negara dalam memberikan perlindungan terhadap warga negara dan kepentingannya merupakan amanat pembukaan UUD 1945 yang menyatakan: *“Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia....dst”*.

Bahwa pembentukan UU PPMI yang menggantikan UU 39/2004 merupakan bagian dari upaya mewujudkan tujuan negara dan juga mengimplementasikan UUD 1945. Oleh karena itu, terhadap pengaturan penempatan dan perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri dalam UU 39/2004 dipandang belum memadai sehingga perlu diganti untuk disesuaikan dengan perkembangan dan kebutuhan perlindungan PMI. Negara memandang wajib membenahi keseluruhan sistem perlindungan bagi PMI dan keluarganya yang mencerminkan nilai kemanusiaan dan harga diri sebagai bangsa mulai dari sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja, sehingga penempatan dan perlindungan pekerja migran Indonesia perlu dilakukan secara terpadu antara instansi pemerintah, baik pusat maupun daerah dengan mengikutsertakan masyarakat (*vide* Konsideran “Menimbang” huruf e dan huruf f UU PPMI). Dengan demikian akan dapat diwujudkan tujuan perlindungan baik terhadap calon maupun PMI yaitu terjaminnya pemenuhan dan penegakan hak asasi manusia sebagai warga negara dan PMI serta terjaminnya perlindungan hukum, ekonomi, dan sosial PMI dan keluarganya. Pelindungan tersebut mencakup pelindungan sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja, yang dalam pelaksanaannya perlu diawasi dan dilakukan penegakan hukum manakala terjadi pelanggaran atas jaminan pelindungan yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Bahwa berdasarkan uraian tersebut, selanjutnya Pemerintah akan memberikan tanggapan terhadap dalil-dalil Para Pemohon sebagai berikut:

1. Terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa para pelaut memiliki eksklusivitas. Eksklusivitas para pelaut di atas kapal dibuktikan dengan diratifikasinya ketentuan khusus bagi pelaut yaitu *Maritime*

Labour Convention, 2006 menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)*. Oleh karena itu, pelaut memiliki perlindungan khusus, pelaut memiliki ketentuan tersendiri yang membedakan dari pekerja lainnya.

Terhadap dalil Para Pemohon tersebut Pemerintah menolak dengan alasan sebagai berikut:

- a. Bahwa Para Pemohon telah keliru dalam memahami ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI yang mengkaitkan adanya eksklusivitas pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dengan *Maritime Labour Convention, 2006* yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)*.
- b. Bahwa dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)* terkait kewajiban negara dalam UU *a quo* jelas disebutkan bahwa “*setiap negara anggota wajib memberlakukan secara penuh ketentuan-ketentuan dalam Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)*”, bahkan lebih lanjut dalam UU *a quo* terkait mengenai hak dasar pekerja di dalam *Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)*, juga dikatakan bahwa “*setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dan bekerja di atas kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional, mempunyai hak yang sama sebagaimana pekerja/buruh yang bekerja di darat. Hak-hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 (delapan) konvensi dasar ILO dan telah diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional*”.
- c. Bahwa berdasarkan penjelasan dari Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 di atas dan dihubungkan dengan UU PPMI justru menguatkan posisi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan karena UU PPMI mengatur bahwa PMI yang merupakan pelaut awak kapal

dan pelaut perikanan harus dilindungi dari perdagangan manusia, perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar HAM.

- d. Bahwa melalui UU PPMI, negara wajib membenahi keseluruhan sistem perlindungan bagi PMI dan keluarganya sebagaimana telah Pemerintah uraikan dalam penjelasan tersebut di atas.
2. Terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI telah menimbulkan permasalahan inkonsistensi hukum antara UU PPMI dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya).

Terhadap dalil tersebut, Pemerintah memberikan tanggapan sebagai berikut:

- a. Bahwa Para Pemohon telah keliru dalam memahami Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dengan membandingkan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya).
- b. Bahwa Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran saat ini belum diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia, sehingga tidak ada kewajiban menjadi rujukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan.
- c. Bahwa Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya) merupakan salah satu dasar hukum dalam pembentukan UU PPMI.

- d. Bahwa berdasarkan uraian tersebut, dalil Para Pemohon yang menyatakan UU PPMI inkonsisten dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota keluarganya) adalah tidak benar dan tidak berdasar.
 - e. Bahwa mempertentangkan UU PPMI dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota keluarganya) bukanlah persoalan konstitusional norma yang dapat diuji di Mahkamah Konstitusi.
3. Terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI yang mengkategorikan pelaut sebagai pekerja migran tanpa mempertimbangkan dan mengkaji secara komperhensif tentang dinamika pelaut merupakan bentuk dari penyalahgunaan kekuasaan publik yang sewenang-wenang yang mengakibatkan terjadinya "dualisme hukum" antara UU PPMI beserta peraturan pelaksanaannya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan pelaksanaannya yang selama ini menjadi pedoman bagi para pelaut. Adanya dualisme kewajiban perizinan mengenai perekrutan dan penempatan awak kapal menyebabkan terjadinya ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha keagenan (*manning agency*).
- Terhadap dalil Para Pemohon tersebut Pemerintah memberikan tanggapan sebagai berikut:
- a. Bahwa UU PPMI telah dikaji secara komprehensif seiring dengan terbitnya Naskah Akademik UU PPMI. Naskah akademik UU PPMI merupakan naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat

dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengaturan masalah tersebut dalam suatu Rancangan Undang-Undang, Rancangan Peraturan Daerah Provinsi, atau Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat. Oleh karena itu, dalil Para Pemohon yang menyatakan tanpa mempertimbangkan dan mengkaji secara komprehensif merupakan dalil yang keliru.

b. Bahwa UU PPMI beserta peraturan pelaksanaannya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 beserta peraturan pelaksanaannya tidaklah mengalami dualisme hukum. Justru kedua UU tersebut saling menguatkan. Secara substansi jika dilihat dari penjelasan umum kedua UU tersebut dapat dibedakan sebagai berikut:

- 1) UU PPMI, pokok-pokok pengaturan dalam UU ini meliputi PMI yang bekerja pada pemberi kerja berbadan hukum, PMI yang bekerja pada pemberi kerja perseorangan, pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, hak dan kewajiban pekerja migran Indonesia dan keluarganya, upaya perlindungan pekerja migran Indonesia baik perlindungan dalam sistem penempatan (sebelum bekerja, selama bekerja, dan sesudah bekerja), atase ketenagakerjaan, layanan terpadu satu atap, sistem pembiayaan yang berpihak pada calon pekerja migran Indonesia dan pekerja migran Indonesia, penyelenggaraan jaminan sosial pekerja migran Indonesia, dan perlindungan hukum, sosial, dan ekonomi. UU ini juga mengatur tugas dan wewenang Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, serta peran dan fungsi Badan sebagai pelaksana kebijakan perlindungan pekerja migran Indonesia. Dalam UU ini, Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 diperkuat fungsi dan perannya sebagai pelaksana perlindungan bagi pekerja migran Indonesia.
- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, UU ini memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan,

kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Bahkan di dalam Pasal 337 UU ini mengamanatkan bahwa **ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bidang ketenagakerjaan.**

- c. Bahwa berdasarkan uraian tersebut, dalil Para Pemohon yang menyatakan adanya dualisme hukum adalah tidak benar dan tidak berdasar.
- d. Bahwa selain antar UU yang tidak memiliki dualisme hukum, dalam tataran peraturan pelaksana juga tidak ada dualisme hukum. UU PPMI dengan peraturan pelaksanaannya melalui PP 22/2022 dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dengan peraturan pelaksanaannya melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021. Jelas tidak ada pertentangan hukum khususnya terkait dalil dualisme kewajiban perizinan mengenai perekrutan dan penempatan awak kapal. Justru PP 22/2022 disusun dalam rangka terwujudnya harmonisasi regulasi yang mengatur mengenai penempatan dan perlindungan awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran. Selain itu, tujuan dari pengaturan dalam PP 22/2022 ini yaitu untuk terselenggaranya penyederhanaan layanan perizinan dan integrasi sistem sehingga memberikan perlindungan yang optimal bagi awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran.
- e. Bahwa posisi PP 22/2022 telah jelas berupaya menghadirkan harmonisasi dan integrasi pelayanan izin yang akan dilakukan oleh Kementerian Ketenagakerjaan. Ketentuan tersebut di pertegas dalam Pasal 1 angka 20 PP 22/2022 yang menyatakan bahwa *“Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia yang selanjutnya disebut P3MI adalah badan usaha berbadan hukum perseroan terbatas yang telah memperoleh izin tertulis dari Menteri untuk menyelenggarakan pelayanan penempatan Pekerja Migran Indonesia”*.
- f. Bahwa dalil Para Pemohon yang menyatakan ada dualisme perizinan yang mengaitkan Pasal 28 ayat (1) PP 22/2022 terkait

P3MI dalam melaksanakan penempatan awak kapal perikanan migran wajib memiliki SIP2MI, dianggap bertentangan dengan Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) wajib dimiliki oleh Perusahaan Keagenan (*manning agency*) sebagaimana disyaratkan dalam Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Jo. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan merupakan dalil yang tidak berdasar hukum.

- g. Bahwa Pasal 43 ayat (1) PP 22/2022 telah mengatur dengan jelas bahwa *“Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, manning agency yang telah memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1200), **dinyatakan masih tetap berlaku dan dapat melaksanakan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran atau Awak Kapal Perikanan Migran.***

Kemudian dipertegas melalui Pasal 43 ayat (2), yang menyatakan bahwa *“manning agency sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyesuaikan perizinan SIP3MI **paling lama 2 (dua) tahun sejak Peraturan Pemerintah ini diundangkan**”.*

Lebih lanjut dalam Pasal 45 ayat (1) dan ayat (2) PP 22/2022 dikatakan bahwa:

- (1) *Perusahaan yang telah mengajukan Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, sebelum Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, tetap diproses sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1200) dan dapat melaksanakan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran atau Awak Kapal Perikanan Migran.*
- (2) *P3MI sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **wajib menyesuaikan perizinan SIP3MI paling lama 2 (dua) tahun sejak Peraturan Pemerintah ini diundangkan.***

Dengan demikian jelas, jika memperhatikan Pasal 43 dan Pasal 45 PP 22/2022 tidak ada dualisme kewajiban perizinan mengenai perekrutan dan penempatan awak kapal. Sesuai ketentuan *a quo* hanya perlu menyesuaikan perizinan SIP3MI paling lama 2 (dua) tahun sejak PP 22/2022 diundangkan.

4. Terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa formulasi yang tidak tepat memasukan pelaut sebagai pekerja migran sebagaimana Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI menimbulkan hambatan para pelaut untuk segera bekerja. Melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, pelaut dibebankan kewajiban yang tidak lazim dan berbelit-belit seperti dalam proses pemberangkatan pelaut, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 PP 22/2022.

Terhadap dalil Para Pemohon tersebut Pemerintah memberikan tanggapan sebagai berikut:

- a. Bahwa Para Pemohon telah keliru dalam memahami Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI terkait dengan pelaporan keberangkatan, penempatan awak kapal, tahapan pelaksanaan dan integrasi data sebagaimana diatur dalam PP 22/2022. PP 22/2022 merupakan peraturan pelaksana dari UU PPMI.
- b. Bahwa ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dan PP 22/2022 justru memberikan kepastian hukum dan jaminan pelindungan terhadap pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dari perdagangan manusia, termasuk perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar HAM.
- c. Bahwa terkait pelaporan keberangkatan, penempatan awak kapal, tahapan pelaksanaan dan integrasi data dalam PP 22/2022 justru merupakan penguatan pelindungan sebagaimana diatur dalam UU PPMI. Bentuk penguatan pelindungan tersebut antara lain, yaitu adanya data keberangkatan yang dilaporkan kepada Dinas Tenaga Kerja Kabupaten/Kota maupun data kedatangan kepada perwakilan R.I. yang dilakukan secara daring atau luring. Selain itu,

terkait dengan tahapan pelaksanaan penempatan untuk memastikan bahwa pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dilakukan sesuai dengan prosedur untuk mencegah adanya penempatan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan secara non prosedural.

- d. Bahwa dari adanya penguatan perlindungan tersebut di atas, tidak menjadikan prosedur penempatan bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan berbelit-belit. Selain itu, adanya dalil Para Pemohon yang mengkaitkan Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 PP 22/2022 bukanlah persoalan konstitusional yang dapat diuji di Mahkamah Konstitusi, sehingga terhadap dalil Para Pemohon adalah tidak benar dan tidak beralasan hukum.
5. Terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak dengan tegas membentuk kategorisasi Pekerja Migran Indonesia (PMI) ke dalam dua jenis, yakni pekerja migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) yang secara teknis pengelolaannya dipisahkan antara keduanya. Oleh sebab itu, maka timbullah disharmoni regulasi antara UU PPMI dan PP 22/2022 dengan berbagai regulasi kepelautan yang selama ini sudah eksis yang bertentangan dengan hak-hak konstitusional yang melekat pada Para Pemohon sebagaimana pada Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

Terhadap dalil Para Pemohon tersebut Pemerintah memberikan tanggapan sebagai berikut:

- a. Bahwa Pasal 4 ayat (1) UU PPMI tidak mengkategorikan pekerja migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) sebagaimana dalil Para Pemohon, justru dengan adanya pengkategorian tersebut akan menimbulkan diskriminasi perlakuan, dan apabila ketentuan Pasal 4 ayat (1) UU PPMI dihilangkan justru akan menghilangkan keadilan dan kepastian hukum dalam pemberian perlindungan bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.

- b. Bahwa terkait dishamonisasi UU PPMI yang disampaikan Para Pemohon adalah dalil yang tidak benar dan tidak berdasar. Pembentukan UU PPMI telah melalui proses pembentukan sebagaimana yang diatur dalam UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan UU PPMI juga telah mempertimbangkan peraturan perundang-undangan terkait lainnya, sehingga menurut Pemerintah tidak ada persoalan dishamonisasi regulasi sebagaimana dimaksud oleh Para Pemohon. Kalau pun dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa antara UU PPMI dan UU 17/2008 saling tumpang tindih atau dualisme hukum, hal itu tidak benar karena tujuan dari UU PPMI dan UU 17/2008 mengatur hal yang berbeda.
- c. Bahwa dalam Pasal 51 ayat (1) UU PPMI telah secara tegas memberikan kewenangan kepada Menteri Ketenagakerjaan untuk mengatur penempatan PMI keluar negeri, ketentuan *a quo* ini secara lengkap menyatakan "*Perusahaan yang akan menjadi Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf b wajib mendapat izin tertulis berupa SIP3MI dari Menteri*".
- d. Bahwa untuk pembenahan keseluruhan sistem perlindungan bagi pekerja migran Indonesia termasuk pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, antara lain dilaksanakan melalui kemudahan layanan perizinan dan integrasi sistem sehingga memberikan perlindungan yang optimal bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.

Bahwa berdasarkan uraian di atas, pembentukan UU PPMI telah melalui proses sebagaimana yang diatur dalam UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dan ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI juga telah sesuai dengan ketentuan Pasal 28 ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945. Sehingga sudah sepatutnya Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi menolak permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.

III. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan pertimbangan tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Mahkamah, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menerima Keterangan Presiden secara keseluruhan;
2. Menyatakan bahwa Para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
3. Menolak permohonan pengujian Para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijk verklaard*);
4. Menyatakan ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang **tidak bertentangan** dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Keterangan Tambahan

Menindaklanjuti persidangan pada tanggal 22 Januari 2024 dan 06 Februari 2024 dalam perkara Nomor 127/PUU-XXI/2023 perihal Permohonan Uji Materiil Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (selanjutnya disebut UU PPMI) terhadap Undang-Undang Dasar 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945) yang dimohonkan oleh Imam Syafi'i sebagai Ketua Umum Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (Pemohon I), Untung Dihako (Pemohon II), dan Ahmad Daryoko sebagai Direktur PT. Mirana Nusantara Indonesia (Pemohon III) yang diwakili oleh kuasa hukumnya Fathur Siddiq, S.H., dkk, serta adanya pertanyaan dari Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi Enny Nurbaningsih, Suhartoyo, Arsul Sani, M.Guntur Hamzah dan Saldi Isra yang ditujukan kepada Pemerintah, perkenankan kami menyampaikan Keterangan Tambahan Presiden sebagai berikut:

A. Pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Anggota Enny Nurbaningsih

1. Apakah keterangan yang disampaikan terkait Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI merupakan bagian dari risalah persidangan atau bagaimana perdebatan ketika pembahasan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Dalam Keterangan Presiden yang telah disampaikan tanggal 16 Januari 2024 telah sejalan dengan risalah pembahasan Pasal 4 ayat (1) huruf c

UU PPMI. Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI untuk memberikan perlindungan bagi pekerja migran, dari segala persoalan yang timbul, termasuk perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar HAM. Pelindungan PMI perlu dilakukan dalam suatu sistem yang terpadu yang melibatkan pemerintah pusat, pemerintah daerah, pemerintah desa, dan masyarakat.

Dalam konteks pelindungan, negara wajib hadir dalam memberikan jaminan pelindungan bagi pekerja migran untuk meningkatkan harkat dan martabat dalam melaksanakan haknya untuk bekerja sebagaimana dijamin oleh UUD 1945 dan instrumen hukum internasional. Kewajiban negara dalam memberikan pelindungan terhadap warga negara dan kepentingannya merupakan amanat alinea Keempat pembukaan UUD 1945 yang menyatakan: *“..... Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia....dst”*. Selain itu, dalam ketentuan Pasal 27 ayat (2), Pasal 28 D ayat (1) dan ayat (2), Pasal 28 E ayat (1) dan ayat (3), Pasal 28 G, Pasal 28 I ayat (1) dan ayat (2), dan Pasal 29 UUD 1945 negara hadir memberikan pelindungan bagi Pekerja Migran Indonesia.

Berikut risalah rapat yang menggambarkan pembahasan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI, sebagai berikut:

- a. Risalah Rapat Panja RUU tentang Perlindungan Pekerja Indonesia di Luar Negeri Komisi IX DPR RI, tanggal 10-11 Februari 2016, sebagai berikut:

- 1) **Ansory Siregar (Fraksi PKS), pada pokoknya menyatakan:**

*“Ada kapal laut berlabuh di Kalimantan Timur sana itu, Nunukkan Kalimantan Barat itu, inti call begitu juga di Batam, ada juga di Asahan sana begitu ya, ada satu kapal, walau periode sebelumnya juga dibilang sama Sekjen, **satu kapal Pak 120 tanpa ayah dan kita sudah pernah ke rumah bayi-bayi dari Tangerang sini, nggak ada ayahnya. Jadi, mulai dari awal sampai dia pulang ke kita, penuh dengan masalah”***

*“Sehingga umpamanya di luar negeri, kalau ada orang umpamanya dari negara lain, **kalau soal teknis ILO dan lain-lainnya sudah banyak undang-undang di negeri ini yang kapitalis, merugikan bangsa, nggak usah kita sebutlah undang-undang itu.** SDM kita, sumber daya alam kita mengikuti salah, mengikutinya kapitalis semua ininya, bangsa kita ini sudah dijajah oleh orang luar kita, sawit kita bukan kita yang punya, apa kita bukan kita yang punya. Kalau tadi disebutkan namanya, istilah apa ininya, tetapi ini apa namanya, kalau umpamanya ini **perlindungan pekerja atau tenaga kerja terserah tetapi ada perlindungannya ini, bagi saya ini harus ada, kalau bisa harus ada ini**”*

2) **Abdul Wahab Bangkora (Sekjen Kemnaker), pada pokoknya menyatakan:**

*“Nah, untuk catatan karena saya diperintahkan menjadi sekjen, sejak itu saya minta dicatat, berapa peti mati yang informasinya masuk ke meja saya, ini ada data, tentu yang paling lengkap ada di Kemlu, berapa peti mati per hari dikirim pulang khusus untuk TKI. Ini Tahun 2014 saja ada 53, silakan hitung berapa minggu per tahun, berarti rata-rata sekian perminggu. **Tahun 2015 itu ada 130 peti mati dikirim pulang dengan berbagai versi tentu kecelakaan macam-macam**, ada yang bilang lagi jemur di Singapura itu, karena jemuarnya pakai tongkat terus jatuh tetapi itu kalau terjadi setiap bulan apa benar itu memang case nya begitu”*

*“Kemudian catatan lainnya tentu ada isu-isu negative, apakah perceraian karena ditinggal bertahun-tahun tentu cerai ada saja. Kemudian pada saat pulang membawa TKI yang dipulangkan, **kebetulan yang saya catat itu ada 126 anak yang mancung-mancung satu kapal, tentu banyak kapal dipulangkan, ini juga ekses-ekses sebagai bangsa yang punya moral perlu dipertimbangkan.** Saya kira ini catatan kecil Pak Pimpinan dari saya, mudah-mudahan ini bisa menjadi”*

*“...Pada saat kita bicara orang yang mencari nafkah di laut, **begitu ILO belum tetap mengatur yang namanya nelayan, akhirnya tidak terlindungi Pak, yang diatur secara internasional baru orang-orang yang bekerja di kapal niaga. Disini ada yang ... sehingga banyak untungnya kalau kita langsung me refer juga kepada internasional regulation**”*

3) **Hj. Dewi Asmara, S.H., M.H. (Fraksi Partai Golkar), pada pokoknya menyatakan:**

*“Apa yang telah kami dengar barusan dari pemerintah, pada intinya **semua mengatakan spiritnya sama, tujuannya untuk menjaga martabat bangsa dan sebagainya** dengan menyebutkan ratifikasi yang telah dilakukan, antara lain kita sudah mencakup perlindungan”*

*“Saya ambil contoh kirim insinyur perkapalan, kirim ke luar negeri, kan ini juga **harus dilindungi sampai misalnya ahli teknik perkapalan kita misalnya gajinya kalah dengan yang Jamaica atau darimana**, apa kita kurang Bahasa Inggrisnya, harus kita tambah atau apa. Jadi, ini bukan bicara mengenai TKW tetapi keseluruhan karena tenaga kerja itu paradigm barunya itu adalah industry, karena memang kebiasaan di negara barat tidak seperti pakem di Indonesia harus sekolah sarjana tidak disana...”*

- b. Risalah Rapat Panja RUU Pelindungan Pekerja Indonesia Luar Negeri (RUU PPILN) Komisi IX DPR RI Dengan Pemerintah, tanggal 24 Juli 2017, sebagai berikut:

1) Pimpinan Komisi IX DPR RI (DEDE YUSUF MACAN EFFENDI), pada pokoknya menyatakan:

*“Ya saya ingat ini pasal 4 pembahasan kita pada saat pelaut, ini memang jadi konsen kita dan memang waktu itu waktu itu saya yang memimpin dan menyampaikan **sebaiknya akan dijadikan pasal khusus**. Tetapi Pemerintah belum memberikan apa pasal khusus seperti apa. Nah kalau mau sebelum nanti dikembalikan kepada saya langsung menawarkan kepada Anggota perlukah ada kata tambahan yang akan nanti menginstruksikan kepada Anggota membuat Peraturan tersebut. Saya ingat waktu itu nanti kita buat pasal baru, pasal khusus untuk ini. Silakan apa mau dimana, mau ditaruh dimana karena tidak mungkin dimasukkan dipasal 4 ini. Jadi hanya kategori bahwa pekerja migran termasuk adalah pelaut. **Tetapi khusus untuk pelaut itu sama seperti pekerja perorangan, itu dibikin pasal tersendiri**, Nah silakan ini mumpung masih panja. Jadi kalau saya sudah tutup ini sudah ke timsin timus”*

2) Hery Sudarmanto (Sekjen Kemnaker), pada pokoknya menyatakan:

*“... Penempatan dan perlindungan tenaga kerja pelaut, awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud dalam **pasal 4, ayat (1) huruf c diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah**. Karena nanti panjang Pak ini, karena nanti kan lintas ada dephub dan juga kemaritiman. Selanjutnya Pak Ketua sedikit tadi ada uneg-uneg dari teman-teman. Itu tadi dikeseluruhan di pasal-pasal ini mohon ijin belum ada kewajiban dari P3MI, termasuk memulangkan*

jenazah, memulangkan bila termasuk ke luar negeri ini dirumuskan. Apakah ada di pasal 52, dihuruf a, b, c atau bagaimana ini, harus ada perintah, kewajiban, kewajiban yang apa terhadap P3MI itu, benar-benar nampak dalam pasal ini. Untuk itu mohon ijin kalau setelah selesai ini, kita rumuskan pasal ini agar masuk di pasal 52 atau di pasal a, b, c atau bagaimana tentunya. Kalau diperkenankan ini bisa meminta waktu lagi 5 menit lagi”

3) H. Syamsul Bachri S., M.Sc. (Ketua Rapat), pada pokoknya menyatakan:

*“Sebelum kita sah kan ini, sekalian saja biar tuntas gitu. Kita skors saja dua menit, sudah. Ini kita sah kan dulu saja ini. Baik. Saya bacakan pasal baru khusus ya? pasal X, penempatan dan perlindungan pelaut. Awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud, dalam atau pada pasal ya? dalam. **Dalam pasal 4 ayat (1) huruf c, diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah. Bisa disepakati substansi ini, nanti penempatan pasalnya akan diatur dalam tim sinkronisasi. Setuju ya? setuju. (RAPAT: SETUJU)”***

- c. Risalah Rapat Timus RUU Pelindungan Pekerja Indonesia Luar Negeri (RUU PPILN) Komisi IX DPR RI Dengan Pemerintah tanggal 25 Juli 2017, sebagai berikut:

H. Syamsul Bachri S., M.Sc. (Ketua Rapat), pada pokoknya menyatakan:

“Pasal 4 ayat (1) pekerja migran Indonesia meliputi:

- a. Pekerja migran Indonesia yang bekerja pada pengguna berbadan hukum;*
- b. Pekerja migran Indonesia yang bekerja pada pengguna perseorangan atau rumah tangga, dan;*
- c. Pelaut, awak kapal dan pelaut perikanan. (RAPAT: SETUJU)*

Berdasarkan risalah rapat pembahasan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tersebut di atas, baik Pemerintah dan fraksi-fraksi DPR memiliki *spirit* yang sama, yaitu sama-sama untuk memberikan perlindungan bagi pelaut yang juga merupakan pekerja.

2. Apakah perizinan sepenuhnya tunduk pada UU PPMI atau masih ada yang tunduk pada UU Pelayaran?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Sesuai dengan Pasal 43 PP 22/2022 yang merupakan peraturan pelaksana dari UU PPMI, PP 22/2022 telah mengatur bahwa:

- (1) *manning agency* yang telah memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) dinyatakan masih tetap berlaku dan dapat melaksanakan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran atau Awak Kapal Perikanan Migran.
- (2) *manning agency* wajib menyesuaikan perizinan Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (SIP3MI) paling lama 2 (dua) tahun sejak PP 22/2022 diundangkan yaitu 8 Juni 2022.

Dengan demikian, sesuai ketentuan PP 22/2022 sebagai peraturan pelaksana dari UU PPMI, maka perizinan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran atau Awak Kapal Perikanan Migran menjadi sepenuhnya tunduk pada UU PPMI.

3. Apakah ada data yang bisa kemudian menunjukkan bagaimana perkembangan kekinian terkait *human trafficking*, perbudakan, dan perlakuan tidak layak di laut setelah UU PPMI, apakah menurun atau trennya tetap sama dengan kondisi sebelum UU PPMI?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Pada tahun 2021, Kementerian Luar Negeri telah menangani 1.202 kasus anak buah kapal yang berasal dari 285 kapal asing. Dari 1.202 kasus tersebut, sebanyak 1.157 kasus atau 96,26% telah selesai ditangani (*Sumber: Laporan Kinerja 2021 Direktorat Pelindungan WNI, Kemlu*). Sementara untuk tahun 2022, Kementerian Luar Negeri menangani kasus 710 anak buah kapal yang bekerja di 147 kapal (*Sumber: Laporan Kinerja 2022 Direktorat Pelindungan WNI, Kemlu*). Kasus terkait anak buah kapal mengalami tren penurunan di tahun 2022 jika dibandingkan dengan tahun 2021.

Perbandingan jumlah kasus tiap tahunnya selama 5 tahun terakhir adalah sebagai berikut:

Grafik Perbandingan Volume Kasus WNI yang Ditangani Periode 2018 – 2022

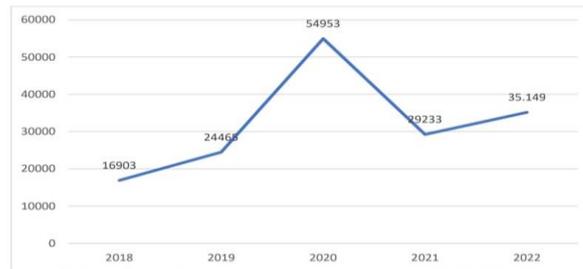
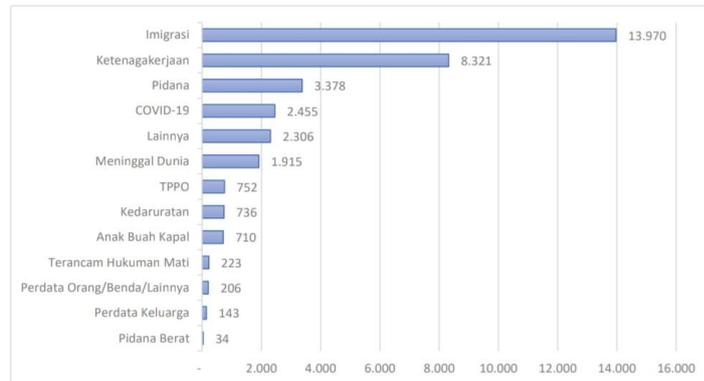


Diagram 2 - Perbandingan Volume Kasus WNI yang Ditangani 2018-2022

Sumber: Laporan Kinerja 2022 Direktorat Pelindungan WNI, Kemlu.

Grafik – Jumlah Kasus yang Ditangani berdasarkan Jenis Kasus Tahun 2022



Sumber: Laporan Kinerja 2022 Direktorat Pelindungan WNI, Kemlu.

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi jumlah kasus WNI di luar negeri, misalnya kondisi politik dan keamanan dunia di tahun 2022, kembali dibukanya jalur migrasi internasional, dan munculnya modus operandi kejahatan baru di dunia menjadi faktor pendorong meningkatnya kasus WNI di luar negeri. Pemerintah terus melakukan upaya maksimal guna menangani kasus WNI di luar negeri. Dalam situasi tersebut, UU PPMI bertujuan untuk menjamin pemenuhan dan penegakan hak asasi manusia sebagai warga negara dan Pekerja Migran Indonesia, data kasus anak buah kapal dalam 2 (dua) tahun terakhir dapat memberikan gambaran tren penurunan jumlah kasus. Hal ini tidak lepas dari penyelesaian kasus awak kapal Pemerintah senantiasa mengupayakan berbagai jalur mulai dari perusahaan agen/pemilik kapal di luar negeri hingga pemerintah melalui pendekatan bilateral dan multilateral.

4. UU PPMI sebetulnya telah me-refer UU 6/2012 tentang Pengesahan Konvensi ILO. Apakah Kemudian pada saat pembahasan UU PPMI, UU 6/2012 hanya sekedar sesuatu yang diambil saja tanpa kemudian dielaborasi secara substansit ? atau apa sesungguhnya yang ada di dalam konvensi yang sudah diratifikasi tersebut? Sehingga perlu dijelaskan mengapa kemudian UU 6/2012 muncul di dalam ketentuan mengingat UU PPMI?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Memasukan UU 6/2012 dalam dasar hukum mengingat UU PPMI tentu tidak sekedar sesuatu yang diambil saja tanpa maksud dan tujuan. Sebagaimana jawaban pemerintah atas pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota Arsul Sani berikutnya, jelas bahwa Pemerintah sejak awal pembahasan UU PPMI dalam Rapat Kerja Komisi IX DPR RI, Pemerintah telah menyampaikan komitmen untuk mengikuti norma-norma dan standar perlindungan pekerja migran yang berlaku secara universal mengenai perlindungan hak-hak seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya dengan UU 6/2012. Oleh karena itu, memasukan UU 6/2012 dalam dasar hukum mengingat UU PPMI merupakan wujud komitmen untuk mengikuti norma-norma dan standar perlindungan pekerja migran yang berlaku secara universal.

B. Pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Ketua Suhartoyo

1. Jelaskan keterkaitan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dengan Pasal 337 UU Pelayaran, Pasal 337 UU Pelayaran seperti *eenmalig* atau sapu jagat dan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI merupakan kekhususan yang berlaku juga untuk kapal-kapal yang berbendera Indonesia yang ada di perairan asing?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Bahwa dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri belum mengatur secara tegas, apakah pelaut awak kapal dan pelaut perikanan juga termasuk tenaga kerja Indonesia. Di sisi lain dalam Pasal 337 UU 17/2008 telah diatur bahwa ketentuan ketenagakerjaan di bidang

pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan, sehingga perlu dilakukan revisi Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri yang mengakomodir ketentuan mengenai pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dalam UU PPMI.

Dengan demikian, pengaturan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI merupakan penegasan agar pelaut awak kapal dan pelaut perikanan merupakan pekerja migran Indonesia yang harus mendapatkan perlindungan layaknya seperti pekerja pada umumnya. Hal ini juga sejalan dengan Risalah Rapat Panja RUU PPILN Komisi IX DPR RI dengan Pemerintah, tanggal 24 Juli 2017, yang disampaikan oleh Pimpinan Komisi IX DPR RI (Dede Yusuf Macan Effendi), pada pokoknya menyatakan:

*“Ya saya ingat ini pasal 4 pembahasan kita pada saat pelaut, ini memang jadi konsen kita dan memang waktu itu waktu itu saya yang memimpin dan menyampaikan sebaiknya akan dijadikan pasal khusus....dst. Jadi hanya **kategori bahwa pekerja migran termasuk adalah pelaut**. Tetapi khusus untuk **pelaut itu sama seperti pekerja perorangan**, itu dibikin pasal tersendiri, Nah silakan ini mumpung masih panja. Jadi kalau saya sudah tutup ini sudah ke timsin timus”*

Lebih lanjut, berdasarkan Pasal 1 angka 22 dan angka 23 PP 22/2022, telah mengatur bahwa awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran merupakan Pekerja Migran Indonesia yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal niaga dan kapal perikanan berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Oleh karena itu, Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI terbatas pada pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal niaga dan perikanan berbendera asing, bukan berbendera Indonesia.

Dengan demikian, Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI merupakan kekhususan yang mengatur pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang **dipekerjakan atau bekerja di atas kapal dan berbendera asing** menjadi pekerja migran Indonesia agar juga mendapatkan perlindungan

layaknya seperti pekerja pada umumnya. Sementara lingkup UU Pelayaran dalam Pasal 4 mengatur bahwa:

- a. *semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia;*
- b. *semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan*
- c. *semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.*

Jadi jelas ada perbedaan antara UU PPMI dan UU Pelayaran, cakupan pemberlakuan UU Pelayaran tidak mencakup awak kapal yang bekerja di kapal berbendera asing.

2. Apakah PP 22/2022 dapat memperluas mandat Pasal 337 UU Pelayaran?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Bahwa PP 22/2022 merupakan peraturan pelaksana dari UU PPMI yang memasukkan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sebagai Pekerja Migran Indonesia. Dengan demikian pelaut awak kapal dan pelaut perikanan perlu mendapat perlindungan dari sisi regulasi ketenagakerjaan. PP 22/2022 juga disusun dalam rangka terwujudnya harmonisasi regulasi yang mengatur mengenai penempatan dan perlindungan awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran.

C. Pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Anggota Arsul Sani

1. Mohon klarifikasi atau penjelasan dari Kuasa Presiden, apakah ketika pemerintah meratifikasi UU 6/2012 tersebut ada reservasi atau tidak?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Berdasarkan Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* (Konvensi Internasional mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya) Pemerintah Indonesia pada tanggal 22 September 2004 telah menandatangani *Internasional Convension on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* tanpa reservasi. Penandatanganan tersebut menunjukkan

kesungguhan negara Indonesia untuk melindungi, menghormati, memajukan dan memenuhi hak-hak seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya, yang pada akhirnya diharapkan dapat memenuhi kesejahteraan para pekerja migran dan anggota keluarganya.

2. Apakah ketika pembahasan dan mengesahkan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI, Pemerintah ada keinginan untuk berbeda dengan Konvensi Internasional yang telah diratifikasi?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Risalah Rapat Kerja Komisi IX DPR RI dengan Menteri Ketenagakerjaan tanggal 19 Januari 2016, dalam rapat kerja tersebut Menteri Ketenagakerjaan memberikan 4 (empat) hal sebagai pandangan Pemerintah terhadap RUU tentang PPILN (saat ini UU PPMI), sebagai berikut:

Setelah membaca dan mempelajari naskah akademik serta RUU PPILN yang telah disampaikan DPR RI dapat kami sampaikan bahwa sejumlah pandangan yang tertuang dalam RUU tersebut sejalan dengan pandangan pemerintah. Namun demikian perkenankan kami menyampaikan sejumlah catatan yang perlu menjadi perhatian bersama, antara lain sebagai berikut:

Pertama, pemerintah berpandangan bahwa dalam undang-undang yang baru hendaknya mengarusutamakan peran tenaga kerja Indonesia dalam seluruh aspek dan proses migrasi. Oleh karena itu perlindungan TKI adalah sesuatu yang melekat dalam keseluruhan proses migrasi yang meliputi sebelumnya, selama dan sesudah bekerja, dengan demikian pemerintah mengusulkan judul RUU menjadi undang-undang tentang Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri.

Kedua, pemerintah Indonesia berkomitmen untuk mengikuti norma-norma dan standar perlindungan pekerja migrant yang berlaku secara universal, salah satunya adalah melalui pengesahan konvensi internasional mengenai perlindungan hak-hak seluruh pekerja migrant dan anggota keluarga dengan UU No. 6 Tahun 2012. Oleh karena itu substansi dan ruang lingkup yang diatur harus sejalan dengan komitmen tersebut.

Ketiga, pemerintah berpandangan perlunya kejelasan peran dan fungsi pemangku kepentingan termasuk regulator dan pelaksana kebijakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian pemberian pelayanan kepada TKI tidak terjadi tumpang tindih atau overlapping serta pelayanan yang lebih mudah, murah, cepat, sederhana, transparan dan terpadu dapat diwujudkan.

Keempat, pemerintah berpandangan bahwa migrasi adalah sesuatu yang dinamis. Oleh karena itu undang-undang baru ini seyogyanya hanya mengatur prinsip umum sehingga bersifat fleksibel terhadap dinamika perkembangan ketenagakerjaan nasional maupun internasional. Pengaturan yang bersifat teknis dapat dituangkan dalam peraturan perundang-undangan sebagai pelaksanaan dari undang-undang ini.

Berdasarkan pandangan Pemerintah tersebut di atas, Pemerintah jelas berkomitmen untuk mengikuti norma-norma dan standar perlindungan pekerja migran yang berlaku secara universal, salah satunya adalah melalui pengesahan konvensi internasional mengenai perlindungan hak-hak seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya. Oleh karena itu, substansi dan ruang lingkup yang diatur dalam UU PPMI harus sejalan dengan komitmen tersebut.

D. Pertanyaan dari Yang Muli Hakim Anggota M.Guntur Hamzah

UU PPMI memasukkan pekerja laut dan pekerja perairan dibahas secara sepintas lalu, tidak serius bahkan di-*injury time* menjelang sidang ditutup ada usulan dari Pemerintah untuk memasukkan. Oleh karena itu, perlu kita ketahui persisnya, risalah nanti bisa dilengkapi supaya kita bisa telusuri apa memang seperti itu bahwa ini tidak ada pembahasan?

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Pembahasan UU PPMI terkait pekerja laut dan pekerja perairan tidaklah dibahas secara sepintas lalu atau di-*injury time* menjelang sidang ditutup.

Bahkan dalam rapat diawal pembahasan UU PPMI antara Pemerintah dengan DPR telah dibahas terkait pekerja laut dan pekerja perairan, hal tersebut dapat dilihat dalam Risalah Rapat Kerja Komisi IX DPR RI dengan Menteri Ketenagakerjaan tanggal 19 Januari 2016, dalam rapat kerja tersebut F-NASDEM (Irma Suryani), telah menyampaikan pada pokoknya sebagai berikut:

*Saya ingin menggarisbawahi suatu hal kepada Pak Menteri Tenaga Kerja terkait masalah ABK, koordinasi Menteri Tenaga Kerja dengan Menteri Perhubungan harus diperkuat karena **posisi ABK kita diluar negeri itu membingungkan ABK itu berada dibawah control Menteri Tenaga Kerja atau Menteri Perhubungan**, itu perlu didudukan dulu regulasinya karena sampai hari ini ABK-ABK itu banyak sekali yang gajinya tidak dibayarkan oleh perusahaan pemberi kerja di luar negeri karena kontrak mereka itu tidak jelas, kontraknya di Taiwan tetapi mereka*

kerja di kapal yang adanya di Tobago, mengeluarkan buku laut inikan Menteri Perhubungan.

*Jadi, ada tolak menolak antara Kementerian Tenaga Kerja dengan Kementerian Perhubungan, posisinya dimana karena sesungguhnya, posisi mereka itu tenaga kerja bukan pelaut, kenapa karena **mereka adalah buruh kerja dari kapal pencari ikan**, mereka bukan classy tetapi buruh kapal yang membetulkan jarring, yang mengangkat ikan, jadi mereka bukan classy.*

*Posisi-posisi seperti ini lah yang harus didudukkan dulu, **sehingga kawan pekerja Indonesia ABK ini tidak dirugikan**, sampai hari ini tidak pernah ada penyelesaian dari Kementerian Tenaga Kerja maupun Kementerian Perhubungan, masih ada 74 orang yang sampai hari ini gajinya selama dua tahun belum dibayarkan. Kemarin kebetulan audiensi ke ruangan saya untuk menyampaikan masalah-masalah itu, untuk ini maka perlu koordinasi yang efektif antar Menteri. Kelemahan kita Menteri kita ini sulit berkoordinasi satu sama lain, ini yang ingin saya garisbawahi, sehingga pertanggungjawabannya jelas terhadap kawan-kawan ABK kapal ini.*

Tidak hanya dalam Rapat Kerja Komisi IX DPR RI dengan Menteri Ketenagakerjaan tanggal 19 Januari 2016 tersebut di atas, bahkan dalam rapat-rapat berikutnya, pembahasan UU PPMI antara Pemerintah dan DPR juga dibahas mengenai perlindungan pekerja laut dan pekerja perairan, dan telah Pemerintah jelaskan dalam Keterangan Tambahan Presiden yang disampaikan pada Mahkamah Konstitusi tanggal 05 Februari 2024.

E. Pertanyaan dari Yang Mulia Hakim Anggota Saldi Isra

Perlu risalah pembahasan norma yang diuji ini. Terutama tadi apa yang dikatakan Prof. Enny Nurbaningsih, dikaitkan dengan konvensi internasional yang dikutip yang kemudian diratifikasi di Indonesia.

Terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Anggota, Pemerintah memberikan penjelasan/tanggapan sebagai berikut:

Sebagaimana Keterangan Tambahan Presiden yang telah disampaikan pada Mahkamah Konstitusi tanggal 05 Februari 2024, Pemerintah telah menyampaikan situasi perdebatan ketika pembahasan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dengan mengutip risalah rapat antara Pemerintah dengan DPR.

[2.6] Menimbang bahwa untuk memperkuat keterangannya, Presiden mengajukan 3 (tiga) orang saksi bernama Purwanti Uta Djara, Abdul Rahmat, dan Herman Suprayogi, yang keterangan tertulisnya diterima Mahkamah pada tanggal 20 Februari 2024 dan didengar keterangannya di bawah sumpah dalam

persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Februari 2024, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Saksi Purwanti Uta Djara

A. Realitas Persoalan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan di Taiwan

Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan di Taiwan menghadapi berbagai persoalan dalam bekerja, antara lain:

1. Dari Sisi Kondisi Kerja
 - a. Jam kerja yang relatif panjang;
 - b. Lingkungan kerja yang berbahaya;
 - c. Upah rendah; dan
 - d. Waktu berlayar tidak dapat dipastikan.
2. Dari Sisi Kesehatan
 - a. Sering mengalami depresi, kecemasan, akibat stres dan trauma akibat beban dan kondisi kerja yang berat;
 - b. Sering mengalami kelelahan, cedera dan penyakit akibat kondisi kerja yang berbahaya; dan
 - c. Seringkali tidak memiliki akses ke layanan kesehatan yang memadai.
3. Dari Sisi Sosial
 - a. Sering kali harus menghabiskan waktu yang lama jauh dari keluarga dan teman-teman dengan masa kerja yang tidak menentu;
 - b. Kesulitan dalam berkomunikasi dengan keluarga karena keterbatasan akses internet dan telepon satelit. Telah ada wacana penyediaan wifi satelit gratis di kapal perikanan, sudah mulai diimplementasikan namun belum semua kapal mempunyai wifi satelit.

Hingga saat ini, dalam menangani berbagai persoalan di atas, kami sangat bergantung pada UU Nomor 8 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (UU PPMI). Khususnya terkait PP Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran yang merupakan aturan turunan atau penjabaran dari UU PPMI dimaksud. Oleh karenanya, kami menyambut baik dan sangat mendukung dengan diterbitkannya PP Nomor 22 Tahun 2022 yang selama ini dapat kami jadikan sebagai acuan atau pedoman dalam penyelesaian berbagai kasus yang menimpa PMI pelaut awak kapal dan pelaut perikanan di Taiwan.

B. Data dan Jenis Kasus Yang Ditangani Selama 1 (Satu) Tahun Terakhir

Periode Januari 2023 s.d 15 Februari 2024, secara umum kami telah menangani kasus pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, diantaranya:

1. Potongan melebihi ketentuan (143 kasus);
2. Meninggal biasa/sakit (6 kasus);
3. Meninggal sebab lain (4 kasus);
4. Gaji tidak lunas (3 kasus);
5. Majikan meninggal dunia (2 kasus);
6. Meninggal kecelakaan kerja (2 kasus);
7. Tidak mampu bekerja (1 kasus);
8. Klaim asuransi (1 kasus);
9. Sakit kecelakaan kerja (1 kasus); dan
10. Pekerjaan tidak sesuai dengan Perjanjian Kerja (1 kasus).

Dengan adanya UU PPMI sebagai pedoman dalam menangani kasus pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, perwakilan RI berperan untuk berkoordinasi dan berkomunikasi dengan berbagai pihak untuk penyelesaian permasalahan kasus pelaut awak kapal dan pelaut perikanan. UU PPMI telah mengatur adanya perlindungan administratif dan perlindungan teknis sebagai bentuk dari perlindungan sebelum bekerja dimana perlindungan administratif dan perlindungan teknis menjadi filter pertama perlindungan Pekerja Migran Indonesia untuk mencegah terjadinya permasalahan saat Pekerja Migran Indonesia bekerja di luar negeri. Selain itu, para pelaut awak kapal juga dapat menghubungi perwakilan RI terdekat untuk meminta perlindungan terhadap pemenuhan hak ketenagakerjaannya.

Dalam memberikan perlindungan sesuai UU PPMI terhadap Pekerja Migran Indonesia, termasuk pelaut, kami juga telah melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pendataan dan pendaftaran oleh atase ketenagakerjaan atau pejabat dinas luar negeri yang ditunjuk (contoh: Pendaftaran PKTP dan PTM pada SIPKON);
2. Pemantauan dan evaluasi terhadap pemberi kerja, pekerjaan dan kondisi kerja (verifikasi pembukaan penempatan jabatan pertanian);
3. Sosialisasi dan diseminasi informasi terkait peraturan ketenagakerjaan dan hukum yang berlaku di Taiwan;
4. Pembinaan PMI/ABK secara *offline-online*, seperti menghadiri kegiatan organisasi PMI/ABK;

5. Pelayanan konsultasi dan penerimaan pengaduan permasalahan melalui saluran yang telah disiapkan oleh KDEI Taipei;
6. Penanganan permasalahan PMI melalui mediasi, pendampingan proses hukum, fasilitasi pemulangan PMI bermasalah/sakit/jenazah, dll;
7. Program pemberdayaan PMI seperti pelatihan dan kewirausahaan;
8. Penampungan PMIB di shelter KDEI Taipei;
9. Pembentukan Satgas PMI atau TP PMI.

UU PMI sangat penting bagi Atnaker sebagai pegangan utama dalam memberikan perlindungan bagi PMI Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan. Tanpa UU ini, Atnaker dan KDEI Taipei akan mengalami kesulitan dalam menangani berbagai kasus yang melibatkan PMI Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan.

Selain keterangan tertulis di atas, Saksi juga memberikan keterangan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Februari 2024, yang pada pokoknya menyampaikan keterangan sebagai berikut:

Pertama, tidak ada protes, baik dari PMI maupun dari ABK Pelaut terhadap dimasukkannya ABK sebagai PMI. Kedua, terhadap pertanyaan dari Pihak Terkait kami memberikan perlindungan dengan melakukan koordinasi upaya-upaya perlindungan melalui otoritas terkait maupun agensi. Kepada pemerintah pusat, kami juga meminta bantuan penyelesaian permasalahan, baik ke Kemenaker, BP2MI, maupun ke Kementerian Luar Negeri, juga ke Kementerian Perhubungan atau Hubla, dalam hal ini Hubla.

Ketiga, terkait dengan perbandingan hukum antara Pelaut Internasional dengan ABK Teritori di Taiwan, ABK Teritori di bawah kewenangan Ministry of Labour, sedangkan ABK Laut Lepas terbagi dua. Yang pertama untuk kapal ikan di bawah kewenangan *Consul of Agriculture*, itu benar yang tadi disampaikan. Yang kedua untuk kapal niaga di bawah *Ministry of Transportation and Communication*. Keempat, apakah masih ada kendala dalam perlindungan terhadap PMI ABK dengan adanya Undang-Undang 18? Tidak ada kendala. Kami menemui lebih mudah, Yang Mulia, menyelesaikan permasalahan-permasalahan di lapangan karena kami sudah mempunyai aturan atau pegangan yang jelas di dalam UU 18/2017.

Saksi Abdul Rahmat

Saksi merupakan Anak Buah Kapal (ABK) kapal Taiwan dan bekerja sebagai Pelaut sektor perikanan pada tahun 2011 dan operasi kapal tersebut berada di Samudra Atlantik dan pada saat itu saksi menjadi korban wanprestasi oleh agency dan/atau pemberi kerja yang tidak patuh pada perjanjian kerja yang telah disepakati kedua belah pihak. Saksi pada saat itu tidak diberikan upah kerja dan hak-hak lain selama kurang lebih 2 (dua) tahun dengan alasan agency dan/atau pemberi kerja bangkrut atau pailit.

Ketika saksi sudah berada di Indonesia, saksi mengadukan persoalan tersebut ke instansi terkait dan Kementerian Ketenagakerjaan dan Transmigrasi akan tetapi pihak terkait tidak bisa memproses persoalan karena belum adanya aturan dan/atau undang-undang yang mengatur pelaut sektor perikanan di luar negeri. Maka saat itu jalan satu-satunya adalah melaporkan secara pidana ke Bareskrim Polri terkait Tindak Pidana Perdagangan Orang (TPPO) atas saran kuasa hukum. Namun ketika hal tersebut masuk keranah pidana maka secara otomatis hak saksi selama bekerja tersebut menjadi hilang dikarenakan ketiadaan aturan dalam UU 21/2007 tentang TPPO untuk membayar hak-hak selama bekerja

Dalam prosesnya, saksi kemudian mengajukan permohonan audiensi ke Komisi IX DPR RI dan permohonan pun diterima. Pada saat audiensi, saksi menceritakan hal-hal yang dialami dan menyampaikan permohonan untuk dibuat UU dan atau di *judicial review* walaupun dalam prosesnya membutuhkan waktu yang lama. Dengan adanya UU 18/2017 dan PP 22/2022, saksi merasa pemerintah hadir memberikan perlindungan hukum dan menjalani amanah Pasal 28 ayat (1) UUD 1945. Sehingga, adanya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 justru memberikan perlindungan hukum terhadap Pekerja Migran Indonesia sebagai pelaut perikanan. Hal ini merupakan komitmen dari Pemerintah untuk memberikan perlindungan kepada ABK dan menjadi titik cerah bagi para ABK karena telah tersedianya payung hukum sebagai dasar perlindungan para PMI sebagai ABK.

Selain keterangan tertulis di atas, Saksi juga memberikan keterangan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Februari 2024, yang pada pokoknya menyampaikan keterangan sebagai berikut:

Saksi pernah bekerja di kapal perikanan berbendera Taiwan dari tahun 2011 dan dipulangkan ke Indonesia pada tahun 2012 dikarenakan perusahaan mengalami

pailit. Oleh karena UU 18/2017 belum ada, maka Saksi tidak mendapatkan haknya selama bekerja di kapal perikanan tersebut dan untuk mendapatkan kembali hak-haknya, kemudian saksi melaporkan hal tersebut kepada upaya hukum dengan melaporkannya sebagai tindak pidana perdagangan orang, melakukan pengujian undang-undang yaitu UU 39/2004 ke Mahkamah Konstitusi.

Saksi Herman Suprayogi

Saksi merupakan pengusaha yang bergerak sebagai *minning agency* atau perusahaan penempatan awak buah kapal Indonesia. Dengan diterapkannya UU 18/2017, saksi mendapatkan:

1. Kepastian perlindungan secara hukum dari pemerintah secara sistematis bagi PMI mulai pada saat melakukan pendaftaran di perusahaan, penempatan hingga kepulangan PMI. Dengan adanya kepastian perlindungan secara hukum tersebut selain untuk menjaga keberlangsungan bisnis, tentunya perusahaan mendapatkan kepastian proses penyelesaian masalah jika dikemudian hari terdapat masalah yang ditimbulkan dari pihak-pihak di luar negeri karena aka nada perwakilan dari RI yang mendampingi secara rutin.
2. Tata kelola yang sistematis dengan melibatkan dinas tenaga kerja baik di daerah maupun di dinas tenaga kerja pusat yang memudahkan pelaku usaha menyelesaikan atau mengkomunikasikan bilamana muncul persoalan atau perselisihan antara pemberi kerja dengan pelaku usaha. Selain itu dengan adanya verifikasi perjanjian penempatan dengan agency serta surat permintaan AKP migran dari perwakilan RI juga membuat perusahaan lebih aman dan terlindungi dari mitra kerja yang reputasinya buruk.
3. Saksi sebagai pelaku usaha mendukung adanya batasan tertentu untuk menjadi perusahaan P3MI, yaitu dengan aturan modal dasar dan deposit yang bertujuan mengatur dan menyaring perusahaan agar tidak menimbulkan kerugian Calon Pekerja Migran Indonesia. Hal tersebut merupakan salah satu upaa yang dilakukan Pemerintah untuk meminimalisir resiko yang terjadi berupa kerugian bagi Calon PMI.
4. UU 18/2017 memiliki arah perlindungan yang jelas bagi Calon PMI melalui pengaturan jaminan sosial yang dapat dengan mudah diaplikasikan kepada Calon PMI yang akan ditempatkan di luar negeri.

Selain keterangan tertulis di atas, Saksi juga memberikan keterangan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Februari 2024, yang pada pokoknya menyampaikan keterangan sebagai berikut:

Terkait dengan dualisme perijinan, setelah UU 18/2017 tidak ada lagi dualisme dalam hal perijinan sehingga terkait dengan pengurusan perijinan dan hal-hal lain justru saksi merasa ada kepastian hukum. Kemudian, perusahaan yang saksi jalankan sudah memiliki SIP3MI dan SIP2MI.

[2.7] Menimbang bahwa terhadap permohonan Pemohon, Pihak Terkait Serikat Buruh Migran Indonesia, Serikat Awak Kapal Transportasi Indonesia (SAKTI), Serikat Awak Kapal Perikanan Bersatu Sulawesi Utara, Pelaut Borneo Bersatu, Serikat Pelaut Sulawesi Utara, Serikat Pelaut Bulukumba, Perkumpulan Masyarakat Indonesia Pencinta Lingkungan Perdamaian (*Greenpeace* Indonesia), *Indonesia Ocean Justice Initiative* (IOJI), dan *Destructive Fishing Watch* (DFW) Indonesia, menyerahkan keterangan tertulis bertanggal 20 November 2023 yang diterima Mahkamah pada tanggal 20 November 2023 dan diperbaiki dengan keterangan bertanggal 2 Februari 2024, yang dibacakan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 6 Februari 2024, yang pada pokoknya mengemukakan hal-hal sebagai berikut:

I. PENDAHULUAN

Karakter pekerjaan awak kapal perikanan migran yang rentan dan kerap dilabeli masyarakat internasional dengan pekerjaan yang berbahaya, sulit, dan mematikan, membutuhkan perlindungan yang maksimal dari negara. Pada tahun 2010-2023 SBMI mendampingi sebanyak 747 awak kapal perikanan migran yang terjerat dalam situasi kerja paksa dan perdagangan orang dengan jumlah dominasi korban sebelum tahun 2017. Selain itu, DFW juga mendokumentasikan 172 AKP Migran yang mengalami kondisi kerentanan serupa. Hal ini terjadi disebabkan carut marutnya tata Kelola perlindungan dan penempatan AKP Migran. Untuk memperbaiki hal tersebut, Pemerintah bersama DPR mengundang UU No. 18/2017, yang secara umum menjamin perlindungan bagi AKP migran di setiap tahapan penempatan. Hak-hak dan bentuk perlindungan bagi AKP migran yang menjawab karakteristik kerja di kapal ikan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

Kepastian hukum terhadap status awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran sebagai Pekerja Migran Indonesia untuk upaya perlindungan yang maksimal merupakan langkah advokasi yang panjang. Sebelum terbitnya UU No. 18/2017, AKP Migran tidak memiliki status hukum yang pasti, meskipun UU Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri telah menegaskan bahwa pelaut dikategorikan sebagai pekerja migran Indonesia karena tidak ditindaklanjuti dengan penerbitan peraturan teknis. Untuk mengisi kekosongan hukum tersebut, BNP2TKI pada tahun 2013 menerbitkan Peraturan Kepala Badan Nomor Per. 03 /KA/I/2013 tentang Tata Cara Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Awak Kapal Perikanan Migran di Kapal Berbendera Asing, dan ini pun belum dilaksanakan secara optimal. Terbitnya UU No. 18/2017 dan PP 22/2022 tersebut memberikan kepastian hukum terhadap perlindungan AKP Migran dan Awak Kapal Niaga.

Para pihak terkait berpendapat bahwa ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No. 18/2017 sudah TEPAT, karena dengan awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran dikategorikan sebagai Pekerja Migran Indonesia, maka akan menjamin pemenuhan hak-hak normatif dan konstitusional awak kapal perikanan migran sebagai pekerja migran Indonesia oleh Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia sebagai kementerian yang dimandatkan untuk mengatur dan memberikan perlindungan dalam penempatan PMI di luar negeri termasuk mengurus hal-hal yang berkaitan dengan ketenagakerjaannya. Hal tersebut juga sejalan dengan atribusi dari Pasal 19 ayat (6) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan dan Pasal 337 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Bahwa ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No. 18/2017 telah memberikan kedudukan yang jelas bagi awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran sebagai pekerja migran Indonesia, yang tidak diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU No. 17/2008”) karena UU No. 17/2008 ruang lingkupnya hanya mengatur kapal berbendera Indonesia dan asing yang berlayar di perairan Indonesia dan kapal Indonesia yang berlayar di perairan asing, bukan mengatur ketenagakerjaan awak kapal Indonesia yang bekerja di atas kapal asing di luar negeri.

Selain itu, ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No. 18/2017 juga memberikan perlindungan bagi awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran dengan kontrol dan pengawasan pada proses bisnis penempatan yang melibatkan pemerintah pusat, perwakilan luar negeri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, hingga pemerintah desa. Pengawasan dan perlindungan berjenjang ini menuntut agar proses bisnis berjalan dengan transparan dan akuntabel untuk melindungi awak kapal niaga dan AKP Migran. Bentuk perlindungan tersebut misalnya adanya pemberian jaring pengaman melalui jaminan senilai Rp1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta Rupiah) yang disetorkan oleh perusahaan penempatan pekerja migran Indonesia (P3MI) kepada bank pemerintah, yang sewaktu-waktu dapat diberikan dalam hal P3MI tidak memenuhi kewajiban terhadap hak-hak normatif dan konstitusional calon awak kapal niaga dan AKP migran dan/atau awak kapal niaga dan AKP migran.

Dengan diakuinya awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran sebagai Pekerja Migran Indonesia, yang berada di bawah naungan Kementerian Ketenagakerjaan, maka Awak Kapal Niaga dan AKP Migran dijamin dan dilindungi secara penuh hak untuk berserikat, hak untuk membangun hubungan industrial dan menggunakan forum tripartit, serta hak atas forum penyelesaian perselisihan hubungan industrial, apabila terjadinya sengketa antara mereka dengan perusahaan penempatan pekerja migran Indonesia.

Hak-hak dan bentuk perlindungan yang disebut dalam paragraf 6 dan 7 di atas sejatinya sesuai dengan norma-norma internasional yang diatur dalam International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of their Families (ICRMW) yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui UU No. 6 Tahun 2012, ILO Maritime Labour Convention (MLC 2006) yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui UU No. 15 Tahun 2016 dan ILO C-188. Dalam Article 2 paragraf 2 (c) ICRMW, ditegaskan bahwasanya pelaut, termasuk awak kapal perikanan, dikategorikan pekerja migran. Norma-norma perlindungan yang secara khusus ditujukan bagi awak kapal niaga dan AKP migran diatur dalam MLC 2006 dan ILO C-188. Melalui UU 18/2017 dan PP 22/2022, Pemerintah Indonesia berupaya untuk menjamin norma-norma perlindungan dalam ketiga perjanjian internasional di atas bagi awak kapal niaga dan AKP migran.

Oleh karena itu, para pihak terkait berpendapat bahwa ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No. 18/2017 TELAH sejalan dengan ketentuan Undang-Undang Dasar 1945 (“UUD 1945”) dan telah memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran sebagai Pekerja Migran Indonesia.

II. DALAM EKSEPSI

PARA PEMOHON TIDAK MEMILIKI KERUGIAN KONSTITUSIONAL ATAS KEBERADAAN NORMA PASAL 4 AYAT (1) HURUF C UU PPMI

1. Bahwa secara ringkas identitas Para Pemohon dapat digambarkan sebagai berikut:
 - a. Pemohon I adalah organisasi serikat pekerja/buruh yang dibentuk dengan tujuan untuk memberikan perlindungan, pembelaan hak dan kepentingan, serta meningkatkan kesejahteraan yang layak bagi anggota dan keluarganya;
 - b. Pemohon II adalah perseorangan yang bekerja sebagai pelaut;
 - c. Pemohon III adalah badan hukum privat yang bergerak dalam usaha perekrutan dan penempatan anak buah kapal niaga dan anak buah kapal Perikanan.
2. Bahwa meskipun Para Pemohon memiliki kualifikasi sebagai perseorangan (Pemohon II) dan badan hukum privat (Pemohon I dan III), namun berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI (selanjutnya disebut sebagai “**Pasal a quo**”), sama sekali tidak menghilangkan atau merugikan hak-hak konstitusional Para Pemohon, yakni ***hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, hak untuk bekerja serta mendapatkan imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja***, sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945;
3. Bahwa menurut Pasal 51 ayat (1) Undang-undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (selanjutnya disebut “**UU MK**”), terdapat 5 (lima) persyaratan untuk terjadinya kerugian konstitusional, yakni:
 - a. adanya hak konstitusional pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;
 - b. bahwa hak konstitusional pemohon tersebut dianggap oleh pemohon telah dirugikan oleh suatu undang-undang yang diuji;

- c. bahwa kerugian konstitusional pemohon yang dimaksud bersifat spesifik dan aktual, atau setidaknya bersifat potensial yang menurut penalaran wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara kerugian dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan untuk diuji;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan maka kerugian konstitusional yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi.

Apabila 5 (lima) persyaratan kerugian konstitusional yang diatur dalam UU MK tersebut dikaitkan dengan dalil-dalil Para Pemohon dalam Permohonannya, maka terlihat jelas tidak ada satu pun kerugian yang dialami Para Pemohon dengan berlakunya pasal yang diuji dala perkara *a quo*;

4. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK tersebut, Pemohon I dan Pemohon II tidak memiliki kerugian konstitusional atas keberadaan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI, oleh karena sebagai berikut:
 - 4.1. Kehadiran Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI pada dasarnya telah memberikan perlindungan bagi Pemohon I dan Pemohon II. Norma pasal *a quo* juga membuktikan kehadiran negara dalam memberikan perlindungan bagi awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran yang bekerja di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
 - 4.2. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“**UU Pelayaran**”) berikut dengan peraturan turunannya **TIDAK DAPAT** menjangkau pelaut Indonesia yang bekerja di kapal yang berbendera asing, oleh karena norma UU Pelayaran hanya berlaku di wilayah perairan Indonesia, dan apabila *quod non* berlaku di luar perairan Indonesia, ketentuan UU Pelayaran hanya berlaku terhadap kapal yang berbendera Indonesia, yang mana hal ini diatur pada Pasal 4 UU Pelayaran yang dengan tegas menyatakan bahwa UU Pelayaran berlaku untuk:
 - a. semua kegiatan angkutan perairan di Indonesia, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia,
 - b. semua kapa lasing yang berlayar di perairan Indonesia, dan

- c. semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia;
- 4.3. UU PPMI telah memberikan kepastian perlindungan terhadap jaminan sosial pelaut awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran sebagaimana yang telah ditegaskan dalam penjelasan UU PPMI yang para pihak terkait kutip sebagai berikut:

“Undang-Undang ini juga memberikan perlindungan Jaminan Sosial bagi Pekerja Migran Indonesia yang selama ini dilaksanakan oleh perusahaan asuransi yang tergabung dalam konsorsium asuransi dengan program perlindungan meliputi perlindungan prapenempatan, masa penempatan, dan purna penempatan.”

Kepastian atas jaminan sosial tersebut, juga tercermin pada Peraturan Menteri Tenaga Ketenagakerjaan No. 4 Tahun 2023 tentang Jaminan Sosial Pekerja Migran Indonesia (“**Permenaker No. 4/2023**”) yang secara khusus memberikan jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, jaminan hari tua, dan manfaat khusus bagi pekerja migran, *in casu* awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran, yakni (1) ganti kerugian atas tindakan pihak lain, (2) bantuan bila mengalami pemutusan hubungan kerja sepihak, (3) bantuan apabila tidak ditempatkan sesuai dengan perjanjian kerja, (4) bantuan apabila gagal berangkat, (5) bantuan apabila gagal ditempatkan, dan (6) pemulangan apabila terjadi permasalahan yang dialami oleh awak kapal migran (niaga dan perikanan).

- 4.4. UU PPMI tetap mengakui dan tidak melarang penggunaan asuransi swasta untuk perlindungan yang maksimal terutama untuk manfaat yang tidak diatasi oleh Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (“**BPJS**”).
- 4.5. Alasan Para Pemohon yang menyatakan bahwa norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI menghalangi Para Pemohon untuk bekerja pada perusahaan keagenan kapal yang tidak memiliki hubungan diplomatik Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah sepatutnya dikesampingkan, karena ketentuan Pasal *a quo* memperjelas batasan relasi kerja sama antar negara *in casu* Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan negara asing, yang bertujuan untuk meminimalisir risiko jika terjadi pelanggaran hukum dan/atau hak asasi manusia bagi

awak kapal niaga dan perikanan migran di luar negeri, yang kerap kali terjadi bagi pelaut Indonesia yang ditempatkan di kapal negara yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Indonesia.

Meski demikian, dalam praktiknya, pemerintah tetap mengizinkan penempatan awak kapal migran ke negara yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Indonesia (contoh: Taiwan), sebatas negara tersebut memiliki: (1) peraturan perundang-undangan yang melindungi tenaga kerja asing, (2) perjanjian tertulis antara pemerintah negara tujuan penempatan dan pemerintah Republik Indonesia, dan/atau (3) memiliki sistem jaminan sosial dan/atau asuransi yang melindungi pekerja asing (*vide*: Pasal 31 UU PPMI);

- 4.6. Sementara itu, Pemohon I sebelumnya pernah mendukung keberadaan UU PPMI dan menyatakan bahwa awak kapal migran wajib untuk dilindungi di bawah naungan UU PPMI, sebagaimana yang termuat dalam Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia No. 83/PUU-XVII/2019. Sehingga atas dasar tersebut, Pemohon I tidak memiliki kedudukan hukum dalam permohonan uji materi Pasal *a quo*;
5. Sehubungan dengan kerugian konstitusional dari Pemohon III atas keberadaan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI, setelah mempelajari dalil Para Pemohon, khususnya Pemohon III tersebut, Para Pihak Terkait tidak menemukan adanya keterkaitan (*causal verband*) antara keberadaan Pasal *a quo* dengan kerugian yang dialami oleh Pemohon III, yang mana dapat dijelaskan sebagai berikut:
 - 5.1. Bahwa kewajiban pendaftaran bagi awak kapal keberangkatan melalui Layanan Terpadu Satu Pintu (“**LTSA**”) adalah untuk memberikan pelayanan pelayanan yang mudah, murah, cepat, dan aman (*vide*: Penjelasan UU PPMI).
 - 5.2. Pendaftaran awak kapal migran, baik niaga maupun perikanan, sebelum keberangkatan, pada dasarnya memudahkan pemerintah daerah, baik pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten untuk memberikan perlindungan maksimal bagi awak kapal migran. Dengan adanya kewajiban pendaftaran tersebut, pemerintah daerah dapat dengan mudah melakukan sosialisasi informasi, membuat basis data, pengawasan, reintegrasi sosial, menyediakan dan memfasilitas

pelatihan bagi calon awak kapal migran Indonesia (*vide* Pasal 40 dan Pasal 41 UU PPMI).

- 5.3. Bahwa sertifikasi kompetensi pekerjaan, sertifikasi keahlian dan/atau sertifikat keterampilan tidak dapat dikatakan sebagai suatu beban bagi awak kapal migran, karena sertifikat keahlian dan/atau sertifikat keterampilan **BUKAN** merupakan kewajiban dan tidak harus dipenuhi seluruhnya. Sertifikasi tersebut, yang masing-masing memiliki kegunaan yang berbeda, merupakan permintaan dari pemberi kerja dan kualifikasi jabatan yang disyaratkan oleh pemberi kerja tersebut.
- 5.4. Mengenai perkara ‘kriminalisasi’ yang dialami oleh Pemohon III, hal tersebut bukan disebabkan oleh keberadaan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI, melainkan disebabkan oleh kelalaian Pemohon III dalam memenuhi kewajiban peraturan perundang-undangan, yang dalam hal ini adalah kewajiban untuk memiliki Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (“**SIP2MI**”) (*vide*: Putusan Pengadilan Negeri Tegal No. 66/Pid.Sus/2023/PN.Tgl tanggal 31 Oktober 2023 *jo.* Putusan Pengadilan Tinggi Semarang No. 817/Pid.Sus/2023/PT.SMG tanggal 7 Desember 2023).
6. Berdasarkan keseluruhan dalil di atas, **TERBUKTI** bahwa Para Pemohon **TIDAK MENGALAMI** atau berpotensi mengalami kerugian konstitusional dalam permohonan *a quo* dan oleh karenanya Para Pemohon **TIDAK** memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam mengajukan permohonan *a quo*.
Atas dasar tersebut, Para Pihak Terkait mohon kepada Majelis Hakim Konstitusi Yang Mulia untuk menyatakan **TIDAK MENERIMA** permohonan uji materi Para Pemohon (*niet ontvankelijke verklaard*);

II. DALAM POKOK PERMOHONAN

A. AWAK KAPAL NIAGA MIGRAN DAN AWAK KAPAL PERIKANAN MIGRAN ADALAH PEKERJA MIGRAN

7. Bahwa Pasal 1 angka 2 UU PPMI menyatakan pekerja migran Indonesia adalah setiap warga negara Indonesia yang akan, sedang, atau telah melakukan pekerjaan dengan menerima upah di **LUAR** wilayah Republik Indonesia;

8. Berdasarkan pada hal tersebut, maka yang dapat disebut sebagai PMI adalah mereka yang memenuhi unsur:
- Warga Negara Indonesia;
 - akan, sedang atau telah melakukan pekerjaan dengan menerima upah;
 - di luar wilayah Republik Indonesia;
9. Apabila merujuk pada karakteristik dari pekerja migran tersebut, awak kapal migran, baik niaga maupun perikanan, telah memenuhi unsur pekerja migran yang dapat digambarkan pada tabel berikut:

Unsur	Pemenuhan Unsur
Warga Negara Indonesia	Pemenuhan syarat KTP, Paspor dan identitas lainnya
Akan, sedang atau telah melakukan pekerjaan dengan menerima upah	Akan, sedang atau telah melakukan pekerjaan diatas kapal seperti menangkap ikan, melakukan kegiatan bongkar muat, melakukan tugas penjagaan muatan dan pekerjaan lainnya diatas kapal
Di Luar wilayah Republik Indonesia	Di luar wilayah laut Indonesia dan bekerja pada perusahaan perikanan luar negeri atau kapal yang berbendera negara asing

10. Bahwa awak kapal niaga dan perikanan migran baru dapat dikecualikan sebagai pekerja migran apabila awak kapal tersebut tidak memenuhi unsur bekerja di luar wilayah Republik Indonesia (*vide* Pasal 1 angka 2 UU PPMI) dan awak kapal tersebut **BELUM** memperoleh izin tinggal dan **BELUM** melakukan aktivitas yang dibayar di negara tujuan kerja sebagaimana yang diatur pada Pasal 3 huruf f Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran Dan Anggota Keluarganya) (“**UU No. 6/2012**”).

Sementara itu, kedua syarat, sebagaimana yang diatur pada Pasal 3 huruf f UU No. 6/2012, sudah terpenuhi bagi awak kapal yang bekerja di kapal berbendera asing, yakni dengan adanya kewajiban untuk memperoleh Elektronik Pekerja Migran Indonesia (“**E-PMI**”) yang merupakan identitas resmi dari pekerja migran, sebagaimana yang diatur pada Pasal 33 Peraturan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia No. 7 Tahun 2022 tentang Proses Sebelum Bekerja bagi Calon Pekerja Migran Indonesia (“**Peraturan BP2MI No. 7/2022**”), serta adanya upah yang telah disepakati oleh awak kapal

migran dengan pemberi kerja berdasarkan perjanjian kerja laut atau perjanjian kerja Bersama;

11. Lebih lanjut, keharusan adanya kualifikasi profesional bagi pelaut, *in casu* awak kapal migran, **TIDAK** dapat dijadikan alasan bagi awak kapal untuk dikecualikan dari kedudukannya sebagai pekerja migran, karena seluruh calon pekerja migran, apa pun jenis pekerjaannya, **WAJIB** untuk memperoleh pelatihan kerja (*vide* Pasal 34 huruf a, b, c, dan d UU PPMI), yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi agar calon pekerja migran yang bersangkutan memiliki kualifikasi profesional dalam menjalankan pekerjaannya di negara tujuan;
12. Sehingga, dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa pelaut memiliki fitur yang berbeda sehingga dikecualikan dari pekerja migran adalah dalil yang tidak berdasar sama sekali dan Pihak Terkait mohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk **MENOLAK** permohonan uji materi Para Pemohon tersebut untuk seluruhnya;

B. KEHADIRAN PASAL A QUO TIDAK BERTENTANGAN DENGAN PRINSIP KEPASTIAN HUKUM DAN HAK KONSTITUSIONAL WARGA NEGARA

13. Ketentuan UU PPMI pada dasarnya telah memberikan mandat kepada pemerintah untuk mengatur secara khusus perekrutan dan penempatan awak kapal migran. Hal ini dinyatakan pada Pasal 64 UU PPMI sebagai berikut:

Pasal 64 UU PPMI

“Ketentuan lebih lanjut mengenai penempatan dan perlindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c diatur dengan Peraturan Pemerintah.”

14. Kemudian, sebagai tindak lanjut dari Pasal 64 UU PPMI, pemerintah memberlakukan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga dan Awak Kapal Perikanan Migran (“**PP No. 22/2022**”), yang mana dalam peraturan tersebut, pemerintah telah mengganti SIUPPAK dengan Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (“**SIP3MI**”).

Hal ini dinyatakan pada Pasal 45 ayat (1) dan ayat (2) PP No. 22/2022 sebagai berikut:

Pasal 45 ayat (1) dan (2) PP No. 22/2022

“(1) Perusahaan yang telah mengajukan Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, sebelum Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, tetap diproses sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1200) dan dapat melaksanakan Penempatan Awak Kapal Niaga Migran atau Awak Kapal Perikanan Migran.

(2) P3MI sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyesuaikan perizinan SIP3MI paling lama 2 (dua) tahun sejak Peraturan Pemerintah ini diundangkan.”

15. Apabila memperhatikan norma Pasal 45 ayat (1) dan ayat (2) PP No. 22/2022 tersebut, pada dasarnya tidak menyiratkan adanya dualisme perizinan, melainkan perusahaan perekrut awak kapal (*shipping manning agency*) cukup memiliki satu izin yakni SIP3MI. Namun, apabila perusahaan perekrut awak kapal tersebut sudah memiliki SIUPPAK, izin tersebut, yakni SIUPPAK, wajib untuk disesuaikan dengan perizinan SIP3MI;
16. Sehingga, apabila memperhatikan norma tersebut, baik norma UU PPMI maupun PP No. 22/2022, pada dasarnya telah menjamin kepastian hukum bagi perusahaan perekrut awak kapal;
17. Selain itu, masalah dualisme perizinan yang didalilkan oleh Para Pemohon, **TIDAK ADA** hubungannya dengan status atau kedudukan pelaut sebagai pekerja migran. Ketiadaan perizinan atau dualisme perizinan tersebut **TIDAK** seharusnya mengakibatkan status pelaut sebagai pekerja migran menjadi hilang sama sekali;
18. Jika status awak kapal niaga dan perikanan migran tidak lagi dianggap sebagai pekerja migran, maka akan terjadi kekosongan hukum bagi awak kapal migran dalam menuntut hak-haknya. Sementara itu Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“**UU Pelayaran**”) **TIDAK** mengatur tentang hak-hak awak kapal migran sebagai pekerja migran Indonesia;
19. Atas dasar tersebut, norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak bertentangan dengan prinsip kepastian hukum dan Pihak Terkait mohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk menolak permohonan Para Pemohon *a quo*;

C. PASAL 4 AYAT (1) HURUF C UU PPMI MEMBERIKAN JAMINAN KEPASTIAN PELINDUNGAN BAGI PELAUT SEBAGAI PEKERJA MIGRAN

20. Bahwa UU PPMI telah memberikan perlindungan yang sistematis bagi pekerja migran Indonesia, yakni (1) perlindungan sebelum bekerja, (2) saat bekerja, dan (3) setelah bekerja;
21. Bahwa dengan mengklasifikasikan pelaut sebagai pekerja migran, sebagaimana yang diatur pada Pasal *a quo*, Pelaut berhak untuk mendapatkan jaminan pemenuhan hak-haknya sebagai pekerja (baik sebelum bekerja, saat bekerja maupun setelah bekerja), yang meliputi pelatihan kerja, pemenuhan hak pekerja migran Indonesia sampai dengan fasilitasi kepulangan pekerja migran Indonesia hingga daerah asal berikut dengan pemberdayaan pekerja migran Indonesia beserta keluarganya (*vide* Pasal 7 sampai dengan Pasal 37 UU PPMI) , yang sebelumnya tidak pernah dipenuhi oleh perusahaan perekrut pelaut (*manning agency*);
22. Bahwa apabila merujuk pada jaminan pemenuhan hak pekerja migran Indonesia sebagaimana diatur pada UU PPMI tersebut, keberadaan norma Pasal *a quo*, pada dasarnya menguntungkan Para Pemohon, khususnya Pemohon I dan Pemohon II, karena dengan kedudukan Pelaut sebagai Pekerja migran, Pemohon I dan Pemohon II, yang mana keduanya adalah Pelaut berhak atas jaminan perlindungan yang secara sistematis diatur pada UU PPMI;
23. Sebagai contoh, dalam ketentuan Pasal 54 UU PPMI perusahaan penempatan pekerja Indonesia wajib menyetorkan uang jaminan sebesar Rp 1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta Rupiah), yang sewaktu-waktu dapat dicairkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan untuk PMI, apabila perusahaan tidak memenuhi hak-hak PMI, *in casu* awak kapal perikanan migran Indonesia, yang mana hal ini tidak dijamin oleh ketentuan UU Pelayaran, sebagaimana yang diperkuat oleh Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia No. 83/PUU-XVII/2019, yang mana Mahkamah berpendapat bahwa ketentuan Pasal 54 ayat (1) UU PPMI diperuntukkan sebagai jaminan perlindungan hak asasi manusia bagi PMI, termasuk Pelaut;

24. Bahwa selanjutnya, apabila norma Pasal *a quo* dibatalkan, *quod non*, maka Pelaut **TIDAK LAGI** berhak atas kepastian jaminan perlindungan sebagaimana yang telah diatur pada UU PPMI, dan hal ini bertentangan dengan norma Undang-Undang Dasar 1945 (“**UUD 1945**”) sebagai berikut:

Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945

- “(1) *Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.*
- (2) *Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.”*

Pasal 28I ayat (2) UUD 1945

- “(2) *Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu.”*

25. Bahwa berdasarkan dasar hukum tersebut, maka norma Pasal *a quo*, **TERBUKTI** telah memberikan jaminan kepastian hukum dalam perlindungan bagi pelaut dan oleh karenanya Pihak Terkait mohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk menolak permohonan uji materi Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No. 18/2017 yang diajukan oleh Para Pemohon untuk seluruhnya;

D. KETENTUAN PASAL 4 AYAT (1) HURUF C UU PPMI MERUPAKAN BENTUK TANGGUNG JAWAB NEGARA DALAM PEMENUHAN HAK ASASI MANUSIA BAGI PELAUT

26. Bahwa setiap orang berhak untuk diperlakukan adil dan layak dalam hubungan kerja, dan hak tersebut harus dipenuhi oleh negara, khususnya pemerintah, sebagaimana yang telah dinyatakan pada Pasal 28 D ayat (2) dan Pasal 28 I ayat (4) UUD 1945 sebagai berikut:

Pasal 28 D ayat (2) UUD 1945

- “(2) *Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”*

Pasal 28 I ayat (4) UUD 1945

- “(4) *Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara, terutama pemerintah”*

27. Bahwa sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah dalam memberikan perlindungan bagi Pelaut, seperti yang telah dimandatkan Pasal 28D ayat (2) dan Pasal 28I ayat (4) UUD 1945, Pemerintah kemudian mengklasifikasikan

Pelaut sebagai Pekerja migran pada ketentuan Pasal *a quo*, untuk menjamin penghidupan layak bagi Pelaut setelah menjalani pekerjaannya tersebut;

28. Bahwa Para Pihak Terkait mohon perhatian Majelis Hakim Konstitusi Yang Terhormat, bahwa sebelum UU PPMI disahkan dan diundangkan oleh pemerintah bersama-sama dengan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), tidak ada payung hukum yang dapat memberikan jaminan perlindungan yang memadai bagi Pelaut setelah Pelaut menyelesaikan pekerjaannya;
29. Bahwa pada rezim Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri ("**UU No. 39/2004**"), meski Pelaut sudah diklasifikasikan sebagai PMI, namun UU No. 39/2004 **TIDAK** memberikan perlindungan sistematis bagi awak kapal perikanan migran sebagaimana UU PPMI;
30. Bahwa selain itu, apabila dibandingkan dengan UU Pelayaran, ketentuan UU Pelayaran juga tidak mengatur ketentuan yang jelas mengenai perlindungan hak normatif Pelaut sebagai pekerja. UU Pelayaran hanya mengatur tentang administrasi pelayaran yang berhubungan dengan perhubungan laut;
31. Bahkan UU Pelayaran sendiri juga telah merujuk pada peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan untuk memberikan perlindungan bagi Pelaut. Hal ini dinyatakan pada Pasal 337 UU Pelayaran, sebagai berikut:

"Ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan"
32. Bahwa berdasarkan penjelasan tersebut di atas, keberadaan Pasal *a quo* harus dipertahankan, karena ketentuan *a quo* merupakan bentuk tanggung jawab pemerintah dalam pemenuhan hak atas pekerjaan yang layak, khususnya bagi pelaut, sebagaimana yang diamanatkan oleh UUD 1945;
33. Bahwa atas dasar tersebut, Para Pihak Terkait mohon kepada Majelis Hakim Konstitusi Yang Mulia untuk menolak permohonan uji materi Pasal *a quo* yang diajukan oleh Para Pemohon untuk seluruhnya;

E. PERMASALAHAN IZIN ADALAH PERMASALAHAN KELEMBAGAAN DAN MERUPAKAN KEBIJAKAN HUKUM TERBUKA (OPEN LEGAL POLICY)

34. Bahwa izin yang harus dipenuhi oleh perusahaan perekrut pelaut (*manning agency*), yakni SIP3MI yang menggantikan SIUPPAK sebagaimana yang diatur pada PP 22/2022 pada dasarnya BUKAN merupakan permasalahan

konstitusional, melainkan hal tersebut merupakan kebijakan pemerintah dalam mengatur dan membagi kewenangan antar lembaga pemerintahan;

35. Bahwa selain itu penempatan pekerja migran Indonesia khususnya bagi pelaut yang merupakan kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia, pada dasarnya merupakan kewenangan atribusi yang timbul dari peraturan perundang-undangan sebagaimana yang diatur pada Pasal 51 ayat (1) UU No. 18/2017 *jo.* Pasal 8 ayat (1) dan Pasal 25 ayat (1) PP No. 22/2022, yang masing-masing berbunyi sebagai berikut:

Pasal 51 ayat (1) UU No. 18/2017

“Perusahaan yang akan menjadi Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 huruf b wajib mendapat izin tertulis berupa SIP3MI dari Menteri”

Pasal 8 ayat (1) PP No. 22/2022

“Penempatan Awak Kapal Niaga Migran oleh P3MI wajib mendapatkan izin tertulis dari Menteri berupa SIP3MI”

Pasal 25 ayat (1) PP No. 22/2022

“Penempatan Awak Kapal Perikanan Migran oleh P3MI wajib mendapatkan izin tertulis dari Menteri berupa SIP3MI”

36. Bahwa kedua hal tersebut, mengenai penerbitan izin dan kewenangan kementerian dalam penempatan tenaga kerja, merupakan bagian dari kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*), sebagaimana yang dinyatakan pada Putusan Mahkamah Konstitusi No. 26/PUU-VII/2009 sebagai berikut:

“MK dalam fungsinya sebagai pengawal konstitusi tidak mungkin untuk membatalkan undang-undang atau sebagian isinya, jikalau norma tersebut merupakan delegasi kewenangan terbuka yang dapat ditentukan sebagai legal policy oleh pembentuk undang-undang sepanjang pilihan kebijakan tersebut tidak merupakan hal yang melampaui kewenangan pembentuk undang-undang, tidak merupakan penyalahgunaan kewenangan, dan tidak bertentangan dengan UUD 1945”;

37. Bahwa atas dasar tersebut, oleh karena hal yang dimohonkan oleh Para Pemohon uji materi *a quo* berhubungan dengan kewenangan kelembagaan dalam penerbitan izin yang mana merupakan kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*), maka Pihak Terkait tetap pada posisinya, menyatakan Pelaut adalah Pekerja Migran dan memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk **MENOLAK** permohonan uji materi *a quo* untuk seluruhnya;

F. AWAK KAPAL NIAGA DAN AWAK KAPAL PERIKANAN PERIKANAN YANG BEKERJA DI KAPAL BERBENDERA ASING DI LUAR NEGERI MERUPAKAN PEKERJA MIGRAN BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL

38. Bahwa argumen permohonan Para Pemohon *a quo* mengenai eksklusivitas *seaman* dari pekerja migran dalam regulasi negara-negara lain sama sekali tidak berdasar. Filipina secara tegas mengkategorikan *seafarer* yang bekerja di kapal asing di luar sebagai pekerja migran atau *Overseas Filipino Workers*. Dalam Rule II Section 1 (jj) Omnibus Rules and Regulations Implementing The Migrant Workers Protection and Overseas Filipino Act Of 1995, As Amended Republic Act No. 10022, disebutkan bahwa "*Overseas Filipino Worker or Migrant Worker*" refers to a person who is to be engaged, is engaged or has been engaged in a remunerated activity in a state of which he or she is not a citizen or on board a vessel navigating the foreign seas other than a government ship used for military or non-commercial purposes or on an installation located offshore or on the high seas; A "person to be engaged in a remunerated activity" refers to an applicant worker who has been promised or assured employment overseas." Berdasarkan definisi tersebut di atas, *seafarer* merupakan **bagian dari pekerja migran**. Rule II Section 1 (ss) dari peraturan yang sama menjabarkan mengenai definisi *seafarer*, antara lain "*any person who is employed or engaged in overseas employment in any capacity on board a ship other than a government ship used for military or non-commercial purposes. The definition shall include fishermen, cruise ship personnel and those serving on mobile offshore and drilling units in the high seas*". Merujuk pada keseluruhan norma dalam aturan ini, **pekerja migran terbagi atas *land-based migrant worker* dan *seafarer***;
39. Bahwa pernyataan Para Pemohon yang menguraikan peraturan berbagai negara, misalnya Inggris, Denmark, dan Amerika Serikat adalah tidak relevan karena hanya menjelaskan definisi pelaut. **Tidak ada satupun pasal (*article*) dalam peraturan yang dikutip** oleh Para Pemohon *a quo* dalam permohonan yang mengecualikan pelaut sebagai pekerja migran;
40. Bahwa dalam hukum internasional, **awak kapal niaga dan perikanan migran** yang bekerja di kapal ikan berbendera asing di luar negeri juga **dikategorikan sebagai pekerja migran**. Para Pemohon *a quo* **keliru** dalam menafsirkan

definisi pekerja migran dan pelaut yang diatur dalam Pasal 2 *International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of their Families* (ICRMW), sebagaimana telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012. Pekerja migran diartikan oleh Pasal 2 ayat 1 ICRMW sebagai seseorang yang akan, tengah, atau telah melakukan aktifitas yang dibayar di suatu negara di mana ia bukan merupakan warga negara. Selanjutnya, Article 2 (c) ICRMW menyebutkan bahwasanya *'the term "seafarer", which includes a fisherman, refers to a migrant worker employed on board a vessel registered in a State of which he or she is not a national'*. Atau dalam bahasa Indonesia adalah *"istilah "pelaut" yang mencakup nelayan, mengacu pada seorang **pekerja migran** yang dipekerjakan di atas kapal yang terdaftar di suatu Negara yang ia bukan merupakan warga negaranya"*. Berdasarkan definisi di atas, **pelaut, termasuk awak kapal perikanan, jelas dimasukkan sebagai bagian pekerja migran**. Pemohon *a quo* juga keliru dalam menafsirkan Pasal 3 (f) ICRMW, yang menyebutkan bahwa *'Konvensi ini tidak berlaku bagi: pelaut dan pekerja pada suatu instalasi lepas pantai yang belum memperoleh izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di negara tujuan kerja'*. Artinya, norma-norma perlindungan dalam Konvensi ini jelas berlaku bagi pelaut yang telah memperoleh izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di negara tujuan kerja;

41. Bahwa perlindungan awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran diatur juga secara rinci dalam Maritime Labour Convention 2006 dan ILO Convention-188 (ILO C-188). UU PPMI dan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 sebagai turunan UU PPMI telah mencerminkan konteks dan tujuan dari MLC 2006 dan ILO C-188, antara lain hak-hak ketenagakerjaan dan hak asasi manusia bagi awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran;
42. Bahwa MLC 2006 merupakan konvensi perlindungan hak asasi dan hak ketenagakerjaan awak kapal/pelaut yang diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention ("**UU 15/2016**"). Dalam bagian menimbang UU 15/2016, merujuk kepada **hak ketenagakerjaan bagi awak kapal, yaitu Pasal 27 ayat (2) UUD 1945** dan menyatakan bahwa tujuan ratifikasi adalah untuk memberikan **perlindungan**

kepada tenaga kerja dan menjamin hak-hak dasar yang dimilikinya. UU 15/2016 bagian penjelasan juga menyatakan bahwa istilah "**seafarer**" pada Konvensi ini, dalam terjemahan mempunyai 2 (dua) makna yaitu "**pelaut**" dan "**awak kapal**". Maka dari itu, makna dan istilah pelaut dan awak kapal merupakan hal yang sama dan istilah *seafarer* dalam MLC 2006 sesuai dengan penggunaan istilah awak kapal dalam UU 18/2017 dan PP 22/2022. Dalam UU ratifikasi MLC 2006 juga ditegaskan bahwa jika terdapat perselisihan terhadap terjemahan MLC 2006, maka yang berlaku adalah teks original dalam bahasa Inggris. Sehingga jika kita tinjau dalam istilah bahasa Inggris, yaitu "*seafarer means any person who is **employed or engaged or works** in any capacity **on board a ship** to which this Convention applies;*" Maka dari itu, kaitan MLC 2006 dan perlindungan AKP migran serta implementasi MLC 2006 di Indonesia melalui peraturan nasional akan dijelaskan lebih lanjut dalam bagian selanjutnya;

43. Bahwa adanya MLC 2006 dilatarbelakangi inisiatif dari International Labour Organization (ILO) yang telah menyadari bahwa banyak awak kapal migran yang rentan terhadap eksploitasi dan kekerasan, bahkan tindak pidana perdagangan orang. Awak kapal migran juga mengalami masalah, seperti gaji tidak dibayarkan, tidak adanya atau pelanggaran kontrak, lingkungan kerja, pola makan dan kondisi hidup yang buruk, bahkan ditelantarkan di negara pelabuhan. Pada saat itu, tidak ada konvensi kelautan yang berfokus pada perlindungan AKP Migran dan hanya berfokus pada kapal saja. Maka dari itu, tujuan MLC adalah untuk **perlindungan pelaut migran**, terutama perihal pemenuhan **hak asasi manusia** dan **hak ketenagakerjaan awak kapal**;
44. Bahwa keterkaitan MLC 2006 dengan hak ketenagakerjaan sebagaimana diatur dalam ILO adalah berdasarkan pernyataan bahwa "**Setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dan bekerja di atas kapal** yang berlayar melewati wilayah perairan internasional, **mempunyai hak yang sama sebagaimana pekerja/buruh yang bekerja di darat**. Hak-hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 (delapan) Konvensi Dasar ILO dan telah diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional. Hak-hak tersebut antara lain:
 - a. *hak untuk bebas dari perbudakan;*
 - b. *hak untuk terhindar dari diskriminasi;*

- c. *hak untuk mendapatkan upah yang sama untuk jenis pekerjaan yang sama nilainya;*
 - d. *hak untuk berunding bersama dan berserikat*
 - e. *hak untuk tidak mempekerjakan anak dalam jenis pekerjaan terburuk.*
- Selain hak dasar, maka pelaut dan awak kapal juga berhak mendapatkan perlindungan atas pekerjaan dan sosial, antara lain:*
- a. *hak untuk mendapatkan tempat kerja yang aman;*
 - b. *hak untuk mendapatkan perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja;*
 - c. *hak untuk mendapatkan jaminan sosial, dan*
 - d. *hak untuk mendapatkan perawatan medik, fasilitas dan akomodasi termasuk rekreasi”*

Maka dari itu, semakin jelas bahwa awak kapal mendapatkan perlindungan seperti halnya perlindungan terhadap pekerja migran;

- 45. Bahwa seperti konvensi internasional lainnya, MLC 2006 hanya menetapkan standar minimum sehingga perlu komitmen dan implementasi negara melalui peraturan, kebijakan, dan tindakan nasional. Negara-negara yang meratifikasi MLC 2006 dapat memiliki “**Higher standards**” yaitu tiap negara dapat menentukan standar yang lebih ketat bagi negaranya daripada yang ditetapkan dalam MLC, 2006; sesuai dengan ketentuan Pasal 19 (8) Konstitusi ILO;
- 46. Bahwa MLC 2006 menetapkan standar minimum untuk kondisi kerja dan kehidupan bagi semua AKP Migran yang bekerja di kapal asing dan persyaratan minimum yang harus diatur negara dalam mempekerjakan AKP Migran di kapal;
- 47. **Bahwa Indonesia telah menindaklanjuti ketentuan yang diatur dalam MLC 2006** melalui peraturan-peraturan nasional, yakni **UU PPMI dan PP No 22/2022;**
- 48. Bahwa MLC 2006 telah mengamanatkan kepada negara-negara yang mengadopsi untuk memastikan penerapan MLC 2006 dalam peraturan hukum nasional. Penerapan standar perlindungan yang sama dengan awak kapal niaga migran sesuai dengan kebutuhan negara masing-masing. Maka dari itu, **penerapan norma-norma MLC 2006 ke dalam peraturan nasional merupakan diskresi Indonesia;**
- 49. Bahwa dalam bagian menimbang dalam UU 15/2016, terdapat rujukan terhadap ketentuan Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 yang mengamanatkan bahwa setiap warga negara mempunyai hak yang sama untuk mendapatkan

pekerjaan dan penghidupan yang layak. Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 merupakan pasal yang berkaitan dengan pemenuhan atas hak ketenagakerjaan yang merupakan wewenang dan tugas Kementerian Ketenagakerjaan, sebagaimana terdapat juga dalam bagian mengingat UU Ketenagakerjaan dan bagian penjelasan PP 22/2022. Hal tersebut juga semakin ditegaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2020 tentang Kementerian Ketenagakerjaan (“**Perpres 95/2020**”). Pasal 4 Perpres 95/2020 menegaskan bahwa tugas penyelenggaraan bidang ketenagakerjaan merupakan kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan. Dalam pelaksanaan tugas tersebut, Kementerian Ketenagakerjaan dapat menjalankan fungsi berupa:

“perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang peningkatan kompetensi dan daya saing tenaga kerja serta produktivitas, peningkatan penempatan tenaga kerja dan perluasan kesempatan kerja, peningkatan hubungan industrial dan jaminan sosial tenaga kerja, serta pengawasan ketenagakerjaan dan keselamatan dan kesehatan kerja”

50. Bahwa Perpres 95/2020 secara spesifik juga menegaskan kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan terhadap pekerja migran, yaitu Pasal 15 terkait fungsi perumusan kebijakan, pelaksanaan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis, serta pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penempatan dan perlindungan tenaga kerja luar negeri;
51. Bahwa dalam bagian penjelasan UU 15/2016, penilaian bahwa beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan nasional Indonesia telah sesuai (**comply**) dengan substansi MLC 2006 adalah melalui:
 - i. melalui **pasal-pasal dan peraturannya**, untuk menentukan atau menetapkan **prinsip-prinsip dan hak-hak dasar**;
 - ii. melalui Koda, untuk memperkenankan derajat fleksibilitas yang signifikan sebagai cara Negara Anggota menerapkan prinsip-prinsip dan hak-hak tersebut; dan
 - iii. melalui Judul area 5: Kepatuhan dan Penegakan, **untuk memastikan atau menjamin bahwa prinsip-prinsip dan hak-hak dipatuhi dan ditegaskan sebagaimana mestinya**

Pelindungan bagi awak kapal dan hak-hak bagi awak kapal sebagaimana dimaksud dalam MLC 2006 di atas diadopsi melalui UU 18/2017 dan PP 22/2022;

52. Bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 telah memasukan awak kapal dan pelaut perikanan sebagai bagian dari Pekerja Migran Indonesia (PMI), sehingga memberikan pelindungan penuh bagi AKP Migran karena merupakan bagian dari PMI. Bahwa dalam UU 18/2017, Pelindungan PMI diartikan sebagai “segala upaya untuk **melindungi kepentingan calon PMI dan/atau PMI dan keluarganya** dalam mewujudkan **terjaminnya pemenuhan haknya** dalam keseluruhan kegiatan sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja dalam aspek hukum, ekonomi, dan sosial” Hak-hak PMI dalam UU 18/2017 tersebut. PP 22/2022 sebagai peraturan pelaksana UU 18/2017 juga mengatur koridor pelindungan sebagaimana dimaksud dalam MLC 2006. Pasal 19 ayat (2) PP 22/2022 mengatur bahwa. Bahwa PP 22/2022 juga mengatur persyaratan penempatan pelindungan AKP Migran;
53. **Maka dari itu, Indonesia sudah sangat baik dalam mengintegrasikan dan mematuhi norma-norma MLC 2006 dalam peraturan nasional, yaitu UU 18/2017 dan PP 22/2022, sudah sesuai dengan MLC 2006 karena menjawab perlindungan pelaut/awak kapal dan menjawab kerentanan khusus *sea based workers* atau awak kapal migran;**
54. Bahwa ILO C-188 mengatur terkait perlindungan awak kapal di kapal ikan. ILO C-188 menetapkan persyaratan yang mengikat terkait dengan pekerjaan di kapal perikanan, termasuk keselamatan dan kesehatan kerja, perawatan medis di laut dan darat, waktu istirahat, perjanjian kerja tertulis, perlindungan sosial dan kondisi kehidupan yang layak;
55. Bahwa dalam Pasal 1 huruf e terdapat definisi awak kapal, yaitu “*setiap orang yang dipekerjakan atau bekerja dalam kapasitas apapun atau melaksanakan pekerjaan di **kapal penangkap ikan, termasuk mereka yang bekerja di kapal dan dibayar** berdasarkan pembagian hasil tangkapan tapi tidak termasuk mualim, personil laut, orang-orang lain dengan layanan tetap pemerintah, mereka yang berbasis di daratan yang melaksanakan tugas di kapal penangkap ikan dan pengamat awak kapal;*”

56. Bahwa perlindungan awak kapal niaga dan awak kapal perikanan migran yang terdapat dalam berdasarkan MLC 2006 dan ILO C-188 yang telah diadopsi Indonesia melalui PP 22/2022 sebagai berikut:

<u>Norma Persyaratan dan Perlindungan</u>	<u>MLC 2006</u>	<u>ILO C- 188</u>	<u>PP 22/2022</u>
Persyaratan minimal untuk bekerja	<i>Minimum Age</i>	a. Usia Minimal b. Pemeriksaan Medis (Ps 10)	- Berusia minimal 18 (delapan belas) tahun (ps 15 huruf a) - Pemeriksaan kesehatan dan psikologi (Ps ayat (1) huruf d)
Persyaratan Medis	<i>Medical Certificate</i>	Sertifikat Medis (Pasal 12)	- Sehat jasmani dan rohani - Surat keterangan sehat berdasarkan pemeriksaan dan psikologi (Ps 34)
Pelatihan dan Kualifikasi Awak Kapal	<i>Training and Qualifications</i>	Pelatihan dan Kualifikasi Awak Kapal (Ps. 8, 14)	memiliki kompetensi atau memiliki pendidikan sesuai dengan persyaratan jabatan yang ditetapkan oleh Pemberi Kerja atau Prinsipal dan memenuhi kualifikasi kompetensi kerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
Penempatan Awak Kapal	<i>Conditions of employment</i>	Rekrutmen dan Penempatan Awak Kapal (Ps. 22)	Persyaratan Penempatan Awak Kapal Migran
Perjanjian Kerja Kapal	<i>Seafares' Employment Agreements</i>	Lampiran terkait Perjanjian Kerja Laut	Perjanjian Kerja Laut
Pengupahan	<i>Wages</i>	Upah awak kapal (Ps 23 dan 24)	Upah
Persyaratan Layanan	<i>Hours of Work and Hours of Rest</i>	Masa Istirahat (Ps 13 dan Ps 14)	waktu kerja dan waktu istirahat
Hak Cuti	<i>Entitlement to Leave</i>	Terdapat persyaratan hak cuti dalam	Hak cuti

		<u>Lampiran II:</u> <u>Perjanjian kerja</u> <u>awak kapal</u>	
Pemulangan	<i>Repatriation</i>	Pemulangan (Ps 21)	Pemulangan
Kompensasi atas Kecelakaan Kapal	<i>Compensation for a Ship's Loss or Foundering</i>	-	hak kompensasi atas hilangnya kapal
Manning Level	<i>Manning Levels</i>	Pengawakan Kapal (Ps. 13)	manning levels
Pengembangan Karir dan Kemampuan serta Kesempatan Ketenagakerjaan bagi Awak Kapal	<i>Career and Skill Development and Opportunities for Employment</i>	Pelatihan untuk awak kapal (Ps 31 dan 32)	pengembangan kemampuan dan karier
Akomodasi dan Makanan	<i>Accommodation, recreational facilities, food, and catering</i>	Akomodasi, makanan, dan air minum (Ps. 25)	memperoleh akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, minuman, dan air bersih;
Pelayanan Kesehatan di Atas Kapal dan Darat	<i>Medical Care on board ship and ashore</i>	Perawatan Kesehatan (Ps. 29)	pelayanan kesehatan di atas kapal dan darat
Pertanggungjawaban Pemilik Kapal	<i>Shipowners' Liability</i>	Tanggungjawab pemilik kapal penangkap ikan, nakhoda dan awak kapal (Pasal 8)	Pertanggungjawaban pemilik kapal atas hubungan ketenagakerjaan dengan awak kapal (Ps. 19 dan 35)
Kesehatan dan keselamatan kerja dan Pencegahan Kecelakaan	<i>Health and Safety Protection and Accisent Prevention</i>	- Kesehatan dan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan (Ps 31) - Perlindungan terhadap penyakit, cedera atau kematian terkait pekerjaan (Ps. 38)	keselamatan dan kesehatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja;

Akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan	<i>Shore-based Welfare Facilities</i>	Pemilik kapal penangkap ikan bertanggung-jawab untuk menyediakan awak kapal yang ada di kapal yang mengibarkan benderanya, perlindungan kesehatan dan perawatan kesehatan saat dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja di di pelabuhan asing. (Ps. 39)	Akses fasilitas kesejahteraan di pelabuhan
Jaminan Sosial	<i>Social Security</i>	Jaminan Sosial (Ps 34)	Jaminan Sosial dan asuransi

57. Berdasarkan hal tersebut, jelas **TERBUKTI** bahwa awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran merupakan pekerja migran berdasarkan ketentuan hukum internasional dan hal tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan UUD 1945.

Oleh karenanya Pihak Terkait mohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk **MENOLAK** permohonan Para Pemohon *a quo*.

III. PETITUM

Berdasarkan seluruh argumentasi yang telah disampaikan di atas, Para Pihak Terkait memohon kepada Mahkamah untuk memeriksa dan memutus hal-hal sebagai berikut:

DALAM EKSEPSI

1. Menyatakan Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*);
2. Menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijke verklaard*);

DALAM POKOK PERKARA

- Menolak permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.

Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, maka para pihak terkait mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.8] Menimbang bahwa untuk membuktikan keterangannya, Pihak Terkait telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti PT-1 sampai dengan bukti PT-69 sebagai berikut:

1. Bukti PT- 1 : Fotokopi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Serikat Buruh Migran Indonesia tanggal 21 Februari 2019;
2. Bukti PT- 2 : Fotokopi Tanda Bukti Pencatatan Serikat No: 558/XI/N/III/2006 atas nama Serikat Buruh Migran Indonesia yang dikeluarkan oleh Suku Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Jakarta Timur;
3. Bukti PT- 3 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas Nama Hariyanto Nomor: 3507270405800011;
4. Bukti PT- 4 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas Nama Anwar Ma'arif Nomor: 3215230307750012;
5. Bukti PT- 5 : Fotokopi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Serikat Awak Kapal Transportasi Indonesia tanggal 5 Maret 2023;
6. Bukti PT- 6 : Fotokopi Tanda Bukti Pencatatan Serikat No: 2393/III/SP/XI/2020, tanggal 11 November 2020 atas nama Serikat Awak Kapal Transportasi Indonesia yang dikeluarkan oleh Suku Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Jakarta Utara;
7. Bukti PT- 7 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Dewa Nyoman Susilayasa, ST, MT, M.Mar.E, nomor: 5101041708800002
8. Bukti PT- 8 : Fotokopi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Serikat Awak Kapal Perikanan Bersatu Sulawesi Utara tanggal 1 Oktober 2020;
9. Bukti PT- 9 : Fotokopi Tanda Bukti Pencatatan Serikat No: 04/DTK.BTG/SP/SAKTI/XI/2020 tanggal 23 November 2020 yang dikeluarkan oleh Dinas Tenaga Kerja Kota Bitung, Sulawesi Utara;
10. Bukti PT- 10 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Arnon Hiborang Nomor: 7172052802830002;
11. Bukti PT- 11 : Fotokopi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Pelaut Borneo Bersatu tanggal 10 November 2020;
12. Bukti PT- 12 : Fotokopi Tanda Bukti Pendaftaran Serikat Nomor: 160/PENC-SP/SB/XII/2020 tanggal 8 Desember 2020 atas nama Pelaut Borneo Bersatu yang dikeluarkan oleh Dinas Koperasi, Usaha Mikro dan Tenaga Kerja Banjarmasin;
13. Bukti PT- 13 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Muhammad Adnan Tianotak nomor: 8101172906820002;
14. Bukti PT- 14 : Fotokopi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Serikat Pelaut Sulawesi Utara tanggal 21 November 2020;

15. Bukti PT- 15 : Fotokopi Tanda Bukti Pendaftaran Serikat Nomor: 06/DTK.BTG/DPP-SPSU/XII/2020 atas nama Serikat Pelaut Sulawesi Utara yang dikeluarkan oleh Dinas Tenaga Kerja Bitung;
16. Bukti PT- 16 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Anwar Abdul Dalewa Nomor: 7172020303760004;
17. Bukti PT- 17 : Fotokopi Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Serikat Pelaut Bulukumba tanggal 21 Desember 2020;
18. Bukti PT- 18 : Fotokopi Tanda Bukti Pencatatan Serikat No: 560/06/Disnaker/VII/2020 yang dikeluarkan oleh Dinas Tenaga Kerja Bulukumba;
19. Bukti PT- 19 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Muhammad Safri Nomor: 7371131002860002;
20. Bukti PT- 20 : Fotokopi Anggaran Dasar GREENPEACE SEA-INDONESIA CHAPTER yang termuat dalam akta pendirian nomor 1 tanggal 1 Maret 2006, dibuat dihadapan Istiaty A Soepeno, S.H., M.Hum, notaris di Jakarta;
21. Bukti PT- 21 : Fotokopi Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No: AHU-AHU-128 AH 01.06 Tahun 2009 tanggal 23 November 2022;
22. Bukti PT- 22 : Fotokopi Akta Perubahan Anggaran Dasar Nomor 3 Tanggal 25 Mei 2015, yang dibuat di hadapan Marsudi, S.H, notaris di Jakarta;
23. Bukti PT- 23 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Leonard Simanjuntak Nomor: 3173052211680003;
24. Bukti PT- 24 : Fotokopi Anggaran Dasar atas nama Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI), nomor 01 tanggal 24 Januari 2020, yang dibuat dihadapan Anggirama Sanjiwani, S.H.,M.,Kn, notaris di Bekasi;
25. Bukti PT- 25 : Fotokopi Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No: AHU-0001022.AH.01.07.TAHUN 2020 tentang Pengesahan Pendirian Badan Hukum Perkumpulan Prakarsa Laut Berkelanjutan dan Berkeadilan di Indonesia tanggal 4 Februari 2020;
26. Bukti PT- 26 : Fotokopi Akta Perubahan Anggaran Dasar Nomor 4 tanggal 18 April 2023, yang dibuat oleh Anggirama Sanjiwani, S.H.,M.,Kn, notaris di Bekasi;
27. Bukti PT- 27 : Fotokopi Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor: AHU-0000620.AH.01.08.TAHUN 2023 tentang Persetujuan Perubahan Perkumpulan Prakarsa Laut Berkelanjutan dan Berkeadilan di Indonesia;
28. Bukti PT- 28 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Dr. Mas Achmad Santosa, S.H., LL.M Nomor : 3674051003560007;

29. Bukti PT- 29 : Fotokopi Akta No. 2 tanggal 19 Februari 2003 tentang pendirian Destructive Fishing Watch (DFW) Indonesia, yang dibuat dihadapan Sitti Nurulul Azmi, notaris di Makassar;
30. Bukti PT- 30 : Fotokopi Akta Perubahan Anggaran Dasar No. 3 tanggal 27 November 2014, yang dibuat di hadapan Andi Sona Ramadhini, notaris di Bogor;
31. Bukti PT- 31 : Fotokopi Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor: AHU-006611.AH.01.07 Tahun 2016 tentang Pengesahan Perkumpulan Destructive Fishing Watch Indonesia;
32. Bukti PT- 32 : Fotokopi Kartu Tanda Penduduk atas nama Mohamad Abdi Nomor: 3173020608780010;
33. Bukti PT- 33 : Fotokopi Catatan akhir tahun Pemohon I tahun 2014;
34. Bukti PT- 34 : Fotokopi Catatan akhir tahun Pemohon I tahun 2021;
35. Bukti PT- 35 : Fotokopi Penghargaan Hassan Wirajuda dari Kementerian Luar Negeri untuk perlindungan warga negara Indonesia kepada Pemohon I;
36. Bukti PT- 36 : Artikel berita "*SAKTI: Hidup Terlantar di Afrika, 13 ABK Indonesia sudah Kembali ke Tanah Air*" yang diunduh pada <https://www.beritatrans.com/artikel/204618/SAKTI-Hidup-Terlantar-di-Afrika-13-ABK-Indonesia-sudah-Kembali-ke-Tanah-Air/> tanggal 15 November 2023;
37. Bukti PT- 37 : Artikel berita "*SAKTI, Wadah Perjuangan Baru untuk Awak Kapal Perikanan Sulawesi Utara*" yang diunduh pada <https://maritimnews.com/2020/10/sakti-wadah-perjuangan-baru-untuk-awak-kapal-perikanan-sulawesi-utara/>, tanggal 14 November 2023;
38. Bukti PT- 38 : Artikel berita "Tak gentar dengan nama Besar Adaro, PT. MBP Di Gugat mantan Abk-nya ke Pengadilan hubungan Industrial (PHI) Palangkaraya" yang diunduh pada <https://www.mediakompasnews.com/tak-gentar-dengan-nama-besar-adaro-pt-mbp-di-gugat-mantan-abk-nya-ke-pengadilan-hubungan-industrial-phi-palangkaraya-2/> tanggal 14 November 2023;
39. Bukti PT- 39 : Artikel berita "*SPSU Sambut Kepulangan 15 ABK WNI yang Terlantar di Marshal Islands*" yang diunduh pada <https://maritimnews.com/2022/05/spsu-sambut-kepulangan-15-abk-wni-yang-terlantar-di-marshal-islands/> tanggal 14 November 2023;
40. Bukti PT- 40 : Artikel berita "*Serikat Pelaut Bulukumba Sukses Kawal Anggotanya yang Kena PHK di Samarinda*" yang diunduh pada link <https://kutip.co/624/read/serikat-pelaut-bulukumba-sukses-kawal-anggotanya-yang-kena-phk-di-samarinda>, tanggal 14 November 2023;
41. Bukti PT- 41 : Artikel "*Coklat untuk Ibu dan Perizinan Satu Pintu*" pada link <https://www.greenpeace.org/indonesia/cerita/55802/coklat->

untuk-ibu-dan-perizinan-satu-pintu/ yang diunduh tanggal 14 November 2023;

42. Bukti PT- 42 : Fotokopi Laporan “*REKOMENDASI UNTUK AKSELERASI PETA JALAN, Ratifikasi Konvensi Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan, 2007 (K-188)*” yang diterbitkan oleh Pemohon VII;
43. Bukti PT- 43 : Fotokopi Dokumen komitmen “*Visi Bersama Kelautan Visi Bersama Kelautan Indonesia 2025*” yang menyertakan Pemohon VII;
44. Bukti PT- 44 : Fotokopi Perjanjian Kerjasama Nomor 523 / 034 / 2023 antara Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan Pemohon VIII tentang Penguatan Pelindungan dan Pemberdayaan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pelaku Usaha Perikanan di Provinsi Jawa Tengah;
45. Bukti PT- 45 : Fotokopi Kesepakatan Bersama Nomor 120.13/021/2023 antara Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan Pemohon VIII tentang Penguatan Pelindungan dan Pemberdayaan Awak Kapal Perikanan Migran dan Pelaku Usaha Perikanan di Provinsi Jawa Tengah;
46. Bukti PT- 46 : Fotokopi Layanan informasi dan bantuan hukum bagi Awak Kapal Perikanan yang dikerjakan oleh Pemohon IX melalui National Fishers Centre (NFC) Indonesia dan telah aktif memberi layanan sejak tahun 2019;
47. Bukti PT- 47 : Fotokopi Keputusan Gubernur Sulawesi Utara Nomor 248 tahun 2023 tentang Forum Daerah Pelindungan Pekerja Perikanan dan Nelayan Provinsi Sulawesi Utara;
48. Bukti PT- 48 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia Nomor: 83/PUU-XVII/2019 tanggal 25 November 2020;
49. Bukti PT- 49 : Fotokopi Putusan Pengadilan Negeri Tegal No. 66/Pid.Sus/2023/PN.Tgl tanggal 31 Oktober 2023;
50. Bukti PT- 50 : Fotokopi Putusan Pengadilan Tinggi Semarang No. 817/Pid.Sus/2023/PT.SMG tanggal 7 Desember 2023;
51. Bukti PT- 51 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005;
52. Bukti PT- 52 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU/2007;
53. Bukti PT- 53 : Fotokopi Ekstraksi Daftar Kasus Pelaut Migran oleh Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI);
54. Bukti PT- 54 : Fotokopi Naskah Akademik Rancangan RUU Tentang Perubahan Terhadap UU Nomor 39 Tahun 2004 Tentang Penempatan Dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri diterbitkan Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia Tahun 2011;

55. Bukti PT- 55 : Fotokopi Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Tahun 2015;
56. Bukti PT- 56 : Fotokopi Risalah Sidang Pembahasan Draft Rancangan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;
57. Bukti PT- 57 : Fotokopi Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor ...Tahun ... Tentang Perlindungan Pekerja Indonesia Di Luar Negeri Tahun 2015;
58. Bukti PT- 58 : Fotokopi Pasal 64 Undang-undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia;
59. Bukti PT- 59 : Fotokopi Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran;
60. Bukti PT- 60 : Fotokopi Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri;
61. Bukti PT- 61 : Fotokopi *International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of their Families* ("ICRMW") yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui UU No. 6 Tahun 2012;
62. Bukti PT- 62 : Fotokopi *ILO Maritime Labour Convention* (MLC 2006) yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia melalui UU No. 15 Tahun 2016;
63. Bukti PT- 63 : Fotokopi *International Labour Organization Convention 188* ("ILO C-188");
64. Bukti PT- 64 : Fotokopi *Asean Declaration on Protection and Placement of Migrant Fishers*
65. Bukti PT- 65 : Fotokopi Pasal 4 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
66. Bukti PT- 66 : Fotokopi Pasal 337 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
67. Bukti PT- 67 : Fotokopi Peraturan Menteri Tenaga Ketenagakerjaan No. 4 Tahun 2023 tentang Jaminan Sosial Pekerja Migran Indonesia;
68. Bukti PT- 68 : Fotokopi Putusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia No. 83/PUU-XVII/2019;
69. Bukti PT- 69 : Fotokopi *Omnibus Rules and Regulations Implementing The Migrant Workers Protection and Overseas Filipino Act Of 1995*.

[2.9] Menimbang bahwa untuk memperkuat keterangannya, Pihak Terkait mengajukan 1 (satu) orang ahli bernama Arie Afriansyah yang keterangan tertulisnya diterima oleh Mahkamah pada tanggal 20 Februari 2024 dan didengar

keterangannya di bawah sumpah dalam persidangan Mahkamah tanggal 22 Februari 2024, serta keterangan tertulis 3 (tiga) orang saksi masing-masing bernama Syamsul, Supriyanto Andi Mangayo dan Saenudin yang diterima Mahkamah tanggal 20 Februari 2024, yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Ahli Arie Afriansyah

I. PERLINDUNGAN HUKUM ATAS WARGA NEGARA INDONESIA KHUSUSNYA PEKERJA MIGRAN

Perlindungan terhadap Warga Negara Indonesia (WNI) dijamin dalam konstitusi Indonesia yaitu Undang-Undang Dasar 1945 (UUD 1945) di mana “Pemerintah Negara Indonesia...melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”. Terperinci dalam Pasal 28 UUD 1945 (termasuk Pasal amandemennya) perlindungan terhadap WNI ini selalui melekat dimanapun WNI itu berada baik di dalam maupun di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai negara yang berdaulat, Indonesia berkewajiban untuk melindungi WNI dimanapun berada. Oleh karena itu, salah satu fungsi perwakilan Indonesia (kedutaan besar dan konsulat jenderal) di seluruh dunia memastikan negara hadir kepada seluruh WNI jika diperlukan.

Hingga saat ini terdapat sekitar 9 (Sembilan) juta WNI yang berada di luar negeri atau berada di luar wilayah Republik Indonesia. Hal ini dikarenakan berbagai macam alasan baik berupa alasan keluarga melanjutkan pendidikan maupun mencari kehidupan yang lebih baik dalam hal pekerjaan di luar wilayah negara Indonesia. Pekerjaan yang dilakukan oleh PMK seringkali berada dalam tingkat pekerjaan yang berketerampilan rendah (*low skilled labour*). Pekerjaan tersebut sebagian besar di sector informal seperti asisten rumah tangga maupun pekerjaan dalam sebuah industry tertentu.

Jumlah PMI hingga bulan Oktober 2023 adalah 237.992 orang dengan PMI perempuan sebanyak 146.785 dan sisanya PMI laki-laki sebanyak 91.207. sebagian besar PMI ini bekerja di wilayah Asia dan Afrika serta diikuti wilayah Timur Tengah. Dengan pekerjaan yang berada di luar wilayah Indonesia, risiko yang dihadapi oleh para pekerja ini sangatlah tinggi mengingat banyaknya kasus yang terjadi terhadap para pekerja Indonesia tersebut. Bahkan, dalam beberapa tahun terakhir, PMI yang khusus bekerja di sector kelautan khususnya

perikanan (awak kapal perikanan) telah mendapatkan perhatian yang kian memprihatinkan. Dengan adanya kasus-kasus tersebut yang menimbulkan kekhawatiran dari berbagai pihak, maka sebagai penguasa dari negara yang berdaulat, pemerintah Indonesia yang mengirimkan tenaga kerja tersebut perlu melakukan perlindungan dari sisi hukum baik dalam tingkat internasional maupun tingkat nasional.

Masyarakat internasional sangat memperhatikan atas keberadaan pekerja migran. Hal ini ditunjukkan dengan adanya sebuah organisasi internasional yang mengurus isu khusus perlindungan pekerja (termasuk di dalamnya pekerja migran), yaitu *Internasional Labour Organization (ILO)*. Dalam berbagai konferensi yang dimotori ILO dan lembaga lainnya, terlihat bahwa konvensi atau perjanjian internasional yang dihasilkan berorientasi pada wilayah daratan. Hal ini merupakan hal yang wajar mengingat pekerjaan-pekerjaan yang lintas batas pada utamanya adalah di daratan atau wilayah darat masing-masing negara. Namun, seiring dengan perkembangan zaman dan teknologi, kegiatan manusia tidak hanya di darat namun juga berada di wilayah laut. Pekerjaan di wilayah laut memiliki risiko/ancaman yang lebih tinggi dibandingkan wilayah darat. Oleh karena itu, suatu hal yang wajar apabila perlindungan terhadap pekerja migran yang melakukan pekerjaan di wilayah laut itu datang belakangan dan diatur dalam peraturan-peraturan lanjutan.

Secara umum, norma-norma perlindungan terhadap pekerja migran di bawah kerangka ILO diatur dalam beberapa dokumen hukum, seperti:

1. Konvensi Nomor 19 tentang Perlakuan Yang Sama Bagi Pekerja Nasional dan Asing Dalam Hal Tunjangan Kecelakaan Kerja;
2. Konvensi Nomor 27 tentang Pemberian Tanda Berat Pada Barang-Barang Besar Yang Diangkut Dengan Kapal;
3. Konvensi Nomor 29 tentang Kerja Pasa (*Forced Labour*);
4. Konvensi Nomor 45 tentang Kerja Wanita Dalam Semua Macam Tambang Di Bawah Tanah (*Undergo and Work for Women*);
5. Konvensi Nomor 98 tentang Hak Untuk Berorganisasi dan Untuk Berunding Bersama (*Rights to Organize and Collective Bargaining*);
6. Konvensi Nomor 100 tentang Pengupahan Yang Sama Bagi Buruh Laki-Laki dan Wanita Untuk Pekerjaan Yang Sama Nilainya (*Equal Remuneration*);

7. Konvensi Nomor 106 tentang Istirahat Mingguan (*Weekley Rest*);
8. Konvensi Nomor 120 tentang *Hygiene* Perusahaan.

Konvensi Nomor 19, 27, 29, dan 45 diratifikasi oleh Pemerintah Belanda sebelum kemerdekaan Indonesia, sedangkan Konvensi Nomor 98, 100, dan 120 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia setelah memperoleh kemerdekaan.

Selain itu, terdapat suatu perjanjian multilateral di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai perlindungan pekerja migran, yaitu *the international convention on the protection of the rights of all migrant workers and members of their families (ICRMW)* tahun 1990. Konvensi ini bertujuan untuk melindungi pekerja migran dan anggota keluarganya, menetapkan standar moral dan berfungsi sebagai panduan untuk pemajuan hak-hak migran di setiap negara. Konvensi ini mendorong penghormatan terhadap hak asasi migran. Meskipun tidak menciptakan hak-hak baru bagi para migran namun konvensi menjamin kesetaraan perlakuan dan kondisi kerja yang sama, termasuk dalam hal pekerjaan sementara, bagi para migran dan warga negara. Konvensi ini mengakui bahwa migran regular mempunyai legitimasi untuk menuntut lebih banyak hak dibandingkan imigran illegal. Namun, konvensi ini menekankan bahwa migran illegal harus dihormati hak asasi mereka, sama seperti semua umat manusia.

Hingga saat ini, konvensi ini diratifikasi oleh 59 negara yang didominasi oleh negara asal pekerja migran, termasuk Indonesia. Hampir tidak ada negara tujuan utama pekerja migran seperti Australia, negara-negara timur tengah, Tiongkok dan Malaysia yang meratifikasi konvensi ini. Meskipun demikian, keberadaan konvensi ini penting sebagai sebuah standar minimal perlakuan secara internasional terhadap pekerja migran di seluruh wilayah dunia.

Khusus terkait atas pekerja migran di wilayah laut, terdapat dua instrument hukum internasional yaitu ILO Maritime Labour Convention Tahun 2006 (MLC 2006) dan ILO C-188 (*Work in Fishing Convention*) tahun 2007. Kedua konvensi ini menunjukkan bahwa pekerja migran yang bekerja di wilayah kelautan secara umum (pelaut) dan kapal perikanan memiliki kekhususan untuk mendapatkan perlindungan. Sama seperti ICRMW, kedua konvensi merupakan kesepakatan internasional terkait standar perlakuan minimum

terhadap pelaut dan awak kapal ikan. Indonesia belum mengikatkan diri terhadap kedua konvensi tersebut. Namun, bukan berarti Indonesia tidak bisa melakukan perlindungan minimal dan bahkan lebih baik dari standar internasional tersebut. Dalam praktik komunitas internasional, negara belum tentu menjadi pihak pada suatu perjanjian internasional namun melaksanakan seluruh atau sebagian norma dalam perjanjian internasional tersebut. Hal ini dikenal dengan praktik adopsi praktis hukum internasional.

Dalam hukum nasional Indonesia, perlindungan pekerja migran Indonesia khususnya pelaut migran dan awak kapal perikanan terdapat pada UU No. 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (UU 18/2017). UU ini merupakan aturan nasional terakhir dan paling komprehensif upaya negara Indonesia dalam melindungi rakyat Indonesia (baik PMI dan keluarganya) yang akan mencari penghidupan di luar wilayah Indonesia. UU ini sangat memastikan persiapan dan legalitas PMI ini mulai dari proses persiapan pemberangkatan, pelaksanaan pekerjaan, hingga saat selesai pekerjaannya. Selain itu, UU ini juga memastikan bahwa perusahaan penempatan tenaga kerja juga dipastikan memenuhi semua persyaratan hukum untuk dapat bersama memberikan perlindungan maksimal. Semua ini diatur untuk melindungi dan memastikan PMI mendapatkan kondisi pekerjaan yang layak dan terhindar dari praktik negative seperti penyelundupan atau perdagangan manusia.

Selanjutnya, khusus perlindungan bagi pelaut migran dan awak kapal perikanan, UU 18/2017 memberikan mandate agar diatur lebih lanjut dan tersendiri dalam peraturan pemerintah. Pelaksanaan mandate ini sudah lama dan sangat ditunggu realisasinya mengingat ada beberapa kekosongan hukum yang perlu diatasi. Mandate ini kemudian akhirnya dituangkan dalam PP Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awal Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran (PP 22/2022). Dalam PP ini, “pelaut awak kapal” selanjutnya menggunakan nomenklatur Awal Kapal Niaga Migran (AKN Migran), sedangkan “pelaut perikanan” menggunakan nomenklatur Awak Kapal Perikanan Migran (AKP Migran), yang secara keseluruhan bisa disebut sebagai “Pelaut Migran Indonesia”. Dengan adanya PP ini diharapkan perlindungan atas pelaut migran Indonesia menjaadi lebih baik lagi kedepannya.

II. PELAKSANAAN PERLINDUNGAN PELAUT MIGRAN DAN AWAK KAPAL PERIKANAN INDONESIA DALAM LINGKUP INTERNASIONAL DAN NASIONAL

Sebagaimana dikatakan di atas bahwa perlindungan terhadap para pekerja migran ini sangat dibutuhkan. Oleh karena itu, negara akan membuat peraturan-peraturan nasional dan juga mengikuti banyaknya perjanjian internasional yang juga melindungi terhadap kaum rentan ini. Perlindungan nasional sejatinya harus lebih tinggi dibandingkan perlindungan yang dinyatakan dalam tingkat internasional.

Hal ini dikarenakan konvensi-konvensi yang dilakukan di tingkat internasional itu lebih banyak bersifat multilateral dimana banyaknya kepentingan-kepentingan yang harus diakomodir dalam sebuah dokumen. Oleh karena itu akan menjadi hal yang wajar apabila kesepakatan yang dicapai dalam sebuah perjanjian internasional itu adalah hasil kompromi yang sangat tinggi. Hal ini berarti tingkat perlindungan yang dinyatakan dalam perjanjian internasional itu disepakati sebagai sebuah perlindungan yang minimal hal ini menjadi wajar karena apabila negara melakukan tindakan yang dianggap kurang dari perjanjian internasional tersebut dimana negara menjadi pihak maka akan dianggap sebuah pelanggaran hukum internasional.

Ketika negara telah menjadi pihak dalam sebuah perjanjian internasional maka pelaksanaan atas kewajiban-kewajiban dan hak-hak yang diberikan dalam perjanjian tersebut akan dilakukan menurut tata cara dan aturan yang berada dalam aturan domestic negara tersebut. Selain tata cara prosedur pelaksanaan kewajiban negara juga akan menentukan apakah negara akan memberikan atau melaksanakan kewajiban yang sama dengan perjanjian internasional atau bahkan lebih baik dari apa yang sudah diberikan komitmen dalam tingkat internasional.

Pelaksanaan komitmen yang lebih baik atau lebih tinggi ditingkat domestic dibandingkan kewajiban diperjanjian internasional itu tidak bisa diprotes atau dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional. Hal ini mengingat bahwa perlindungan yang lebih baik seharusnya diberikan kepada warga negaranya sendiri dibandingkan negara lain.

Secara teoritis, posisi negara dalam melaksanakan atau mengimplementasikan hukum internasional ke dalam hukum nasional dikenal dengan posisi dualism atau monism. Posisi ini tidak dapat diidentifikasi secara nyata hanya melihat pada ada atau tidaknya sebuah pernyataan dalam konstitusinya masing-masing. Hal ini perlu juga dilihat dari praktik-praktik negara bahwa meskipun terdapat pernyataan yang jelas dalam konstitusinya. Oleh karena itu, praktik negara belum tentu secara konsisten menunjukkan posisi yang tertulis dalam konstitusinya.

Posisi Indonesia dalam pelaksanaan hukum internasional ke dalam hukum nasional tidak menyatakan secara jelas dalam UUD 1945 apakah Indonesia menganut posisi dualism atau monisme. Namun demikian, Indonesia akan selalu berupaya untuk melaksanakan apa yang sudah menjadi komitmennya dan juga apa yang sudah menjadi hak dalam perjanjian internasional untuk segera dilaksanakan dengan baik di level nasional. Hal ini bisa dilihat dalam peraturan pelaksanaan ataupun peraturan transformasi yang diperlukan untuk memastikan pelaksanaan kewajiban atau hak internasional tersebut efektif dalam level domestic.

Sebagaimana diketahui bahwa dalam rangka ikut serta upaya perlindungan pekerja migran secara internasional, Indonesia telah menjadi pihak dari ICRMW tetapi belum pada MLV 2006 dan C-188. UU 18/2017 dapat dikatakan sebagai pelaksanaan komitmen internasional Indonesia yang berasal dari ICRMW. Selanjutnya, PP 22/2022 dapat diargumentasikan sebagai adopsi sebagian norma perlindungan yang ada dari MLC 2006 dan C-188. Sebagaimana telah disampaikan, praktik adopsi norma internasional tanpa harus menjadi pihak adalah hal yang wajar mengingat negara punya kedaulatan untuk memutuskan apakah dia perlu terikat secara keseluruhan perjanjian internasional tersebut atau hanya mengambil norma utama untuk kepentingan nasionalnya.

III. PELAUT MIGRAN DAN AWAK KAPAL PERIKANAN INDONESIA SEBAGAI KELOMPOK PEKERJA MIGRAN YANG DILINDUNGI

Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, lingkup pekerjaan yang dilakukam oleh PMI tidak hanya berada di wilayah darat, tetapi juga di wilayah laut. Pekerjaan di sector kelautan ini dapat berupa pekerjaan dibidang

pariwisata, transportasi barang (*container* dan *oil tanker*), dan untuk mengambil sumber daya kelautan khususnya perikanan.

Kelompok WNI yang bekerja di wilayah laut (pelaut niaga dan awak kapal perikanan) merupakan bagian dari kelompok pekerja migran Indonesia. Hal ini dikarenakan beberapa factor. Pertama, dalam kenyataannya para pekerja WNI ini berada di luar wilayah negara Republik Indonesia sehingga telah melewati batas wilayah kedaulatan Indonesia. Kedua, kelompok pekerja ini utamanya bekerja di atas kapal yang mengibarkan bendera selain bendera Indonesia. Sebagai konsekuensinya, hukum yang berlaku di atas kapal tersebut merupakan hukum negara bendera tersebut. Hal ini dikenal sebagai wilayah *extraterritorial*. Dengan mengibarkan bendera negara tertentu, dalam hukum internasional diakui bahwa hukum yang berlaku di atas kapal tersebut adalah hukum negara bendera. Ketiga, pekerjaan yang dilakukan oleh para pelaut itu dilakukan dalam waktu yang relatif cukup lama dan tidak cukup hanya satu atau dua hari. Bahkan, mereka bekerja di atas kapal tersebut sampai berbulan-bulan atau bahkan ada yang melewati satu tahun.

Perlu juga diperhatikan bahwa keberaraan bendera kapal juga menunjukkan adanya control hukum dan tanggung jawab negara atas apa yang terjadi di kapal tersebut. Tanggung jawab atas keselamatan terhadap kapal dan penumpangnya ditunjukkan dengan surat kelaiklautan sebagai dasar registrasi kapal dan persetujuan berlayar. Selain itu, izin usaha yang dikeluarkan oleh negara bendera juga dapat dipastikan mencakup persyaratan hukum atas siapa saja yang boleh bekerja di atas kapal tersebut. Dengan kata lain, pekerjaan yang memakan waktu lama di atas kapal dapat dimaknai bahwa bekerja di laut ini tanggal diwilayah negara bendera.

Menurut U 18/2017, "Pekerja Migran Indonesia adalah setiap warga negara Indonesia yang akan, sedang, atau telah melakukan pekerjaan dengan menerima upah di luar wilayah Republik Indonesia". Sesuai dengan definisi tersebut, maka pelaut migran dan awak kapal perikanan yang bekerja di kapal berbendera asing dan/atau keluar wilayah Indonesia adalah masuk dalam kategori pekerja migran. Bahkan dalam Pasal 4 dikatakan bahwa "Pekerja Migran Indonesia meliputi:...Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan". Hal ini menunjukkan bahwa telah mencakup kelompok terakhir kepada kelompok pekerja migran secara umum yang memerlukan perlindungan maksimal.

Perlu diingat kembali bahwa pertimbangan terhadap perlindungan atas kelompok pekerja migran sebagai kelompok rentan termasuk pelaut migran dan awak kapal ikan asing dalam level internasional telah terjadi dalam beberapa waktu yang cukup lama. Dalam ICRMW tercantum bahwa "*seafarer, ...includes a fisherman, refers to a migrantworker employed on board a vessel in a state of wich he or she is not a national*". Adapun pengecualian dalam konvensi ini dinyatakan bahwa: "*The present Convention shall not apply to: ... (f) Seafares and workers on an offshore installation who have not been admitted to take up residence and engage in a remunerated activity in the state og employment*".

Klausul diatas tidak bisa diartikan bahwa seafere (pelaut) tidak menjadi bagian perlindungan ICRMW. Definisi yang diberikan pada pasal sebelumnya adalah menunjukan lingkup perlindungan konvensi secara umum. Kalaupun ada pengecualian, hal ini untuk memastikan bahwa perlindungan yang masuk dalam konvensi ini adalah mereka yang telah "*admitted to take up residence and angage in a remunerated activity in the stat of employment*". Dengan kata lain, seafarer yang telah memenuhi persyaratan di wilayah negara pihak yang biasanya dibuktikan dengan adanya visa kerja dari negara pemberi kerja. Visa kerja adalah bukti ijin dari suatu negara untuk memasuki wilayah dan bekerja di wilayah kedaulatan negara tersebut serta memenuhi aturan ketenagakerjaannya kepada orang yang bukan berkewarganegaraannya.

Sangat menarik untuk diperhatikan bahwa dalam konteks regional, para pemimpin negara ASEAN secara khusus telah melakukan sebuah deklarasi perlindungan terhadap pekerja pada kapal ikan asing. Hal ini dikarenakan banyak pekerja kapal ikan asing yang beroperasi di wilayah perairan negara ASEN atau berasal (berkewarganegaraan) dari negara-negara ASEAN. Hal ini menunjukan bahwa awak kapal ikan asing merupakan pekerja migran yang harus dilindungi dalam konteks internasional tidak hanya dalam konteks domestic.

Pada tahun lalu, ASEAN mengeluarkan deklarasi yang berjudul "*ASEAN Declaration on the Placement and Protection of Migrant Fisher*" pada tanggal 10 Mei 2023. Dalam dokumen ini, selain merujuk pada sejumlah konvensi internasional terkait perlindungan pekerja migran, perhatian langsung tertuju pada pertimbangan risiko yang dihadapi pekerjaanya di sector perikanan. Deklarasi ini mengakui bahwa:

“fishing is a hard-to-reach sector and could be a hazardous occupation which aggravates the vulnerabilities of migrant fisher to the risk of decent work deficits including but not limited to unacceptable working and living conditions on board fishing vessels. Abusive recruitment practices and inadequate labour inspection”

Selain itu, secara khusus dinyatakan dalam deklarasi ini bahwa:

*“the migrant fishers are **migrant workers** whose rights are inalienable, integral and indivisible part of human rights and fundamental freedoms as enshrined in the ASEAN Human Rights Declaration and that they are entitled to the same rights and protection as other migrant workers as provided for in the ASEAN Consensus on the Protection and Promotion of the Rights of Migrant Workers”*

Lebih lanjut, deklarasi ini menyatakan berbagai penekanan atas kewajiban dan komitmen negara-negara ASEAN dalam melindungi pekerja migran di laut khususnya awak kapal perikanan. Meskipun tidak membuat norma baru, deklarasi ini penting dalam penerapan hukum internasional dalam hal penegakan praktik negara-negara atas kewajiban yang ada dalam perjanjian internasional yang relevan. Deklarasi bukan dokumen yang mengikat secara hukum. Namun demikian, keberadaan dokumen deklarasi ini merupakan bentuk pengakuan norma hukum internasional yang telah ada atau kebiasaan yang sedang berevolusi menjadi sebuah norma.

Dari pembahasan di atas, apabila ditarik menjadi suatu norma perlindungan umum, maka perlindungan atas pekerja migran termasuk mereka yang bekerja di sector kelautan, telah tercermin dalam UUD 1945 dalam Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) di mana:

“setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, dan setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.”

Ketentuan dasar tersebut, jelas terlihat bahwa negara Indonesia secara mendasar wajib memastikan perlindungan dan kepastian hukum bagi seluruh rakyat Indonesia. UU 18/2017 telah memastikan bahwa semua kelompok rentan pekerja migran di semua sector tanpa terkecuali masuk dalam perlindungan dan kepastian hukum. Lebih lanjut lagi, segenap rakyat Indonesia dipastikan berhak untuk mendapatkan kondisi yang layak dalam bekerja dimanapun dan kapanpun mereka bekerja. Bahkan, frasa “setiap orang” menunjukkan bahwa negara Indonesia mendukung perlindungan secara internasional tanpa membedakan kewarganegaraan tertentu. Oleh karena itu, segala upaya dalam

mengeluarkan sebagian kelompok pekerja dalam perlindungan UU 18/2017 justru dapat diargumentasikan secara hukum telah melanggar UUD 1945.

IV. KESIMPULAN

Negara memiliki kewajiban utama untuk melindungi warga negaranya. Indonesia memiliki kewajiban ini yang tertuang dengan jelas dan Undang-Undang Dasar 1945. Perlindungan bagi Warga Negara Indonesia yang masuk dalam kelompok rentan seharusnya mendapat prioritas dari negara. Pekerja Migran Indonesia adalah kelompok WNI yang masuk dalam kategori rentan karena risiko yang dihadapi. Secara khusus, awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran. Secara internasional, negara-negara telah berhasil menghasilkan beberapa perjanjian internasional untuk memberikan perlindungan hukum atas para pekerja migran ini. Perlu ditekankan bahwa perlindungan internasional ini merupakan standar minimal untuk negara-negara laksanakan. Hal ini mengingat setiap konvensi multilateral selalu mengakomodir standar yang dapat diterima oleh seluruh negara peserta negosiasi rancangan perjanjiannya. Oleh karena itu, perlindungan hukum yang lebih baik atau lebih tinggi dapat dilakukan oleh negara secara individual dan tidak bisa dipandang sebagai pelanggaran hukum internasional.

Inklusi awak kapal niaga asing dan awak kapal perikanan asing ke dalam perlindungan sebagai pekerja migran adalah sebuah keniscayaan. Baik dari sisi aturan internasional maupun nasional di Indonesia, kelompok ini telah dimasukkan dalam kelompok pekerja migran yang mendapatkan perlindungan secara hukum. Upaya yang dilakukan oleh berbagai pihak untuk memasukan kelompok awak kapal niaga asing dan awak kapal perikanan asing telah dilakukan selama ini karena memang sudah banyak terjadi korban termasuk WNI. Oleh karena itu, upaya untuk mengeluarkan kelompok ini dari perlindungan pekerja migran merupakan sebuah upaya kemunduran dan membahayakan bagi kelompok rentan ini.

Selain keterangan tertulis yang dibacakan dalam persidangan, Ahli juga memberikan keterangan dalam persidangan tanggal 22 Februari 2024, yang pada pokoknya menyampaikan keterangan sebagai berikut:

Apakah Indonesia boleh mengatur standar yang lebih tinggi dari konvensi yang diratifikasi? Ya. Seperti yang Ahli sampaikan, konvensi internasional yang

sebagian besar adalah multilateral itu adalah standar minimal, maka ketika Indonesia sebagai negara pihak ingin melaksanakan komitmen yang lebih tinggi, maka itu tidak bermasalah. Salah satu tolok ukur menjadi bermasalah adalah ketika ada negara lain yang protes terhadap Indonesia. Hingga saat ini, menurut pengamatan Ahli, belum ada negara lain yang protes karena Indonesia memiliki UU 18/2017.

Apakah Indonesia perlu atau bisa membuat aturan atas konvensi yang belum diratifikasi? Ini adalah sebuah hak negara berdaulat. Ketika Indonesia merasa ada norma di level internasional yang penting, tapi Indonesia belum siap untuk melaksanakan secara keseluruhan dari perjanjian internasional, maka Indonesia bisa mengambil sebagian norma untuk kemudian diterapkan di level nasional. Sekali lagi, sepanjang itu tidak melanggar dan juga tidak diprotes oleh negara lain.

Apakah pengaturan mengenai perlindungan terhadap pelaut dalam UU 18/2017 sudah cukup? Menurut pengamatan Ahli, perlindungan terkait dengan pelaut dalam UU 18/2017 sudah cukup. Terlebih lagi mengingat bahwa tidak ada lagi kasus-kasus yang kemudian secara signifikan meningkat setelah berlakunya UU 18/2017, terutama dari sisi pekerja.

Kemudian menjawab pertanyaan dari Pemohon, ketika organisasi internasional seperti ILO membuat aturan yang memang membedakan antara rezim pelaut dan non-pelaut yang kemudian itu diterapkan ke dalam berbagai konvensi atau perjanjian internasional. Sekali lagi, ketika negara mengikatkan diri kepada perjanjian internasional, masalah dia kemudian menerapkan ke dalam aturan nasionalnya, itu adalah hak dan wewenang penuh dari negara nasional. Jadi tidak ada masalah buat negara itu menyatukan atau untuk memisahkan. Sepanjang, sekali lagi, tidak melaksanakan yang kurang dari standar minimal dari konvensi internasional. Menjawab pertanyaan kedua, terkait dengan perwakilan Indonesia di organisasi internasional. Kembali lagi, adalah hak penuh dari suatu negara nasional untuk menentukan instansi mana, atau dalam hal ini kementerian mana yang kemudian menjadi wakil buat Indonesia di organisasi internasional. Dalam hal ini, *International Maritime Organization*, ketika kita melihat di dalamnya, tentu di sana berfokus pada masalah keselamatan pelayaran. Dan kalau ada kaitannya dengan pekerja di sektor pelayaran, kalau memang Indonesia mengatakan atau berposisi mengatakan ada pentingnya, ada relevansinya

kementerian lain yang relevan untuk menjadi wakilnya pemerintah Indonesia, itu adalah hak dari negara Indonesia. Sekali lagi, kalau apa yang dilakukan oleh Indonesia itu dinyatakan kurang atau salah, pasti akan ada reaksi dari negara lain.

Berikutnya, menjawab pertanyaan dari YM. Enny Nurbaningsih. Berlakunya Konvensi ILO ini terkadang memang jika dilihat, dari sisi perjalanannya, semua konvensi awal-awal itu berdasarkan land base atau daratan, karena memang orang waktu itu fokus pada bekerja di daratan. Karena aturan ini berkembang di Eropa, dimana orang-orang Eropa itu sering bekerja lintas batas, dan kemudian dalam perjalanannya, orang sudah mulai mempekerjakan orang dari negara lain untuk bekerja di kapal negaranya yang memang berbeda kewarganegaraannya. Oleh karena itu adalah hal yang wajar ketika perlakuan atau pengaturan atas pekerja migran yang berada di laut ini menjadi sesuatu yang datang belakangan.

Kedua, apakah ada pembeda antara seafarers dengan migrant workers? Seperti yang Ahli sampaikan tadi berdasarkan wilayah kerjanya, di mana dia bekerja. Dan hal ini, ketika ditanyakan apakah negara lain ada mengatur yang terpisah atau bersama? Dalam keterangan Ahli disampaikan bahwa Filipina, dalam undang-undang terakhirnya, tahun 2009, dikatakan "*Overseas Filipino Workers refers to a person who is to be engaged is engaged or has been engaged in a remunerated activity in a state or which he or she is not a citizen or on board of a vessel navigating the foreign seas other than government ship*". Jadi dalam hal ini, Filipina sebagai negara pengekspor pekerja migran, juga menyatukan pekerja migran tidak hanya bekerja di wilayah Negara, tapi juga bekerja di atas kapal, di mana kapal benderanya berbeda dengan kewarganegaraannya.

Menjawab pertanyaan terakhir dari YM. Hakim Suhartoyo. Ahli tidak menyatakan belum maksimal tetapi standar minimal yaitu kesepakatan yang ada di level internasional. Namun Indonesia sebaliknya, menurut Ahli, UU 18/2017 dan peraturan pelaksanaannya PP 22 Tahun 2022 merupakan suatu standar yang lebih baik dari konvensi internasional yang sudah diratifikasi.

Terkait dengan profesi pelaut yang eksklusif, menurut Ahli, hal itu tergantung kepada bagaimana negara memandang sebaiknya bahwa dalam konteks Warga Negara Indonesia itu diatur dan dilindungi demi mencapai perlindungan yang maksimal. Dalam hal ini, ketika Indonesia tidak ada aturan yang kemudian melindungi para pekerja yang berada di kapal negara asing dan kekosongan hukum tersebut kemudian dimasukkan ke dalam undang-undang pekerja migran karena

memang memenuhi kriteria pekerja yang tadi berdasarkan lintas batas wilayah, menurut ahli itu adalah satu hal yang baik dibandingkan kita tidak memiliki peraturan sama sekali. Jika Pelaut dikeluarkan dari kategori pekerja migran dan otomatis keluar dari UU 18/2017 tanpa adanya peraturan yang menaungi pekerja migran yang berada di laut maka akan sangat beresiko untuk mengembalikan kepada kondisi sebelum berlakunya UU 18/2017 karena banyak sekali permasalahan terkait perlindungan pelaut sebelumnya. Sebetulnya jika dibaca lebih lanjut terkait dengan UU 18/2017, maka pelaut justru mendapatkan perlindungan secara umum mulai dari sebelum berangkat, saat berangkat bahkan setelahnya, dan perlindungan seperti ini bagi pelaut sebelumnya belum lah ada atau tidak ada sama sekali bahkan hak-hak yang harus didapatkan pada saat bekerja dan setelah bekerja jika tidak diberikan maka pelaut tersebut tidak dapat meminta kompensasi.

Terkait dengan pengaturan pelaut di Filipina, menurut pandangan Ahli, justru undang-undang yang mengaturnya merupakan satu undang-undang dan tidak dipisahkan jika melihat secara betul peraturan terkait perlindungan pelaut dan pekerja migran. Selain itu, terkait dengan hambatan yang dimaksud oleh Pemohon, hingga saat ini Ahli belum mendapati adanya protes dari pekerja laut yang mengatakan mereka terbebani atau merasa dirugikan dengan adanya UU 18/2017. Bahkan menurut Ahli, walaupun ada yang merasa terhambat, mungkin akan terlihat beban berat itu ada di *manning agency* karena mereka harus memastikan kondisi-kondisi yang harus dipenuhi oleh WNI kita sebelum mereka melakukan penempatan dan perekrutan. Harus punya pelatihan, harus punya ini, dan segala macam, yang sangat rinci diatur dalam UU 18/2017.

Terkait dengan pengaturan dari dua kementerian, hal ini merupakan sebuah keadaan yang menurut Ahli dapat terjadi. Karena memang dari sisi pekerjaan, itu berada di kapal dan berada di laut dan ini merupakan ranah yang sebagian besar ada di Kementerian Perhubungan. Sedangkan ketika berbicara mengenai buruh atau tenaga kerja, ini ranahnya adalah Ketenagakerjaan. Dalam hal ini adalah sebuah keadaan yang tidak bisa dijadikan alasan untuk kemudian harus secara rigid membedakan atau memisahkan kewenangan di antara kementerian tersebut demi untuk memastikan perlindungan dari warga negara kita. Kalau memang ini ada perpotongan atau ada keterkaitan dengan satu yang lain, maka ini adalah tugas pemerintah untuk kemudian melakukan koordinasi, melakukan konsolidasi, sehingga apa yang dilakukan oleh pemerintah dalam membuat aturan, itu dapat

terlaksana dengan baik. Dan menurut kami, dengan adanya PP 22/2022, hal tersebut sudah mulai terlihat ada jalan keluarnya.

Kalau terkait dengan putusan MA, mungkin perlu dilihat apa yang terjadi setelahnya, apakah kemudian Pemerintah memilih untuk melakukan pemisahan atau kemudian melakukan penyatuan. Kembali lagi, ketika ada satu undang-undang yang kemudian katakanlah tidak sesuai dengan pandangan para Hakim, tentu pasti ada pihak-pihak yang tidak puas, dan dalam hal ini, dari tahun 2017 hingga saat ini, baru kali ini Ahli mendapati tuntutan ingin dikeluarkan dari UU 18/2017. Jadi, menurut Ahli, UU 18/2017 itu sudah sangat baik dan semoga bisa dipertahankan.

Saksi a.n Syamsul

- Saksi pernah bekerja sebagai pelaut perikanan pada Manning Agency PT. MJM Abdi Baruna dengan Kapal Lu Huang Yuan Yu 117 dan beroperasi di perairan Argentina;
- Saksi pada awalnya dijanjikan bekerja di kapal berbendera Taiwan;
- Upah saksi selama 4 bulan tidak dibayarkan dan hingga saat ini masih mengupayakan hak-haknya sebagai awak kapal perikanan migran;
- Kapal tempat bekerja Saksi kemudian ditangkap karena adanya aduan mengenai adanya kekerasan kepada pekerja dimana ditemukan bukti adanya jenazah ABK Indonesia didalam kapal tersebut yang meninggal akibat kekerasan;
- Perusahaan yang menempatkan Saksi kemudian dihukum oleh Pengadilan Negeri Batam dengan kewajiban membayar restitusi senilai Rp. 148.500.000, namun hingga saat ini uang restitusi tersebut belum diterima oleh Saksi;
- Pada saat peristiwa yang dialami Saksi tersebut belum berlaku UU 18/2017;

Saksi a.n Supriyanto Andi Mangayo

- Saksi bekerja pada Manning Agency PT. MAritim Samudra Indonesia sejak 4 April 2018;
- Saksi kemudian ditempatkan di Kapal FV. Fu Yuan Yu 061, yang berlayar ke Samudra Pasifik untuk melakukan penangkapan ikan;
- Selama Saksi bekerja di kapal tersebut, Saksi mengalami hal-hal sebagai berikut:
 - a. Jam kerja hingga 20 jam perhari;
 - b. Diberikan makanan yang sudah kadaluarsa;

- c. Diberikan air minum berupa sulingan air laut;
 - d. Ruang istirahat di atas tempat penyimpanan ikan dan hanya beralaskan kasur tipis;
 - e. Dibatasi akses komunikasi;
 - f. Tidak diizinkan mandi atau mencuci;
 - g. Mengalami kekerasan fisik dan verbal;
 - h. Tidak diberikan obat-obatan ketika sakit;
 - i. Tidak diberikan alat keamanan sesuai standar.
- Saksi bersama dengan 8 pelaut perikanan lainnya setuju untuk dipulangkan pada Oktober 2018 karena tidak tahan dengan perlakuan yang dialami. Terhadap persetujuan tersebut, Saksi bersama 8 pelaut perikanan lainnya kemudian dititipkan kepada kapal kargo refer untuk diantar ke daratan Hongkong. Setelah tiba di Hongkong, Saksi kemudian diminta untuk menunggu proses administrasi dan kembali ke Indonesia menggunakan pesawat pada November 2018;
 - Setibanya di Indonesia, Saksi kemudian mendatangi agensi dan meminta pembayaran sisa upah selama 4 bulan, namun agensi menyatakan tidak dapat memberikan sisa upah karena belum mendapatkan pengiriman sisa upah dari pemilik kapal sehingga agensi meminta Saksi untuk menunggu.
 - Selama 2,5 tahun Saksi pun tidak mendapatkan kejelasan terhadap haknya berupa sisa upah selama 4 bulan, oleh karena itu Saksi kemudian mengajukan gugatan Perselisihan Hubungan Industrial pada tanggal 7 Juli 2021 dengan salah satu putusannya menghukum agensi untuk membayar ganti rugi kepada Saksi namun putusan tersebut tidak dapat dilakukan karena agensi sudah tidak memiliki asset untuk menjalankan eksekusi terkait ganti rugi kepada Saksi tersebut. Selain itu, agensi tidak mendaftarkan diri sebagai P3MI sehingga tidak menyetorkan uang kepada Bank Pemerintah sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 dan Pasal 25 ayat (3) huruf h PP 22/2022.

Saksi a.n Saenudin

- Saksi pernah bekerja sebagai pelaut perikanan pada Manning Agency PT Dinda Bahari Makmur dan ditempatkan di Kapal Hoom Xiang 07 yang beroperasi di perairan internasional sejak Oktober 2011 sampai dengan Februari 2014 dimana setelah 2 tahun berlayar ternyata tidak memiliki izin yang dikeluarkan

oleh Afrika Selatan, dan hal tersebut baru diketahui pada saat kapal bersandar di pelabuhan Cape Town;

- Upah saksi selama 19 bulan dengan total Rp.109.250.000 belum dibayarkan oleh agensi dan oleh karena itu Saksi kemudian melaporkan hal tersebut kepada Polda Metro Jaya yang hingga saat ini belum selesai prosesnya;
- Peristiwa yang dialami Saksi terjadi sebelum UU 18/2017 berlaku.

[2.10] Menimbang bahwa Pemohon menyerahkan kesimpulan kepada Mahkamah pada tanggal 1 Maret 2024, yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut:

I. TENTANG KEWENANGAN MAHKAMAH KONSTITUSI

1. Bahwa Perkara *aquo* merupakan Pengujian Materiil Pasal 4 Ayat (1) Huruf c terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.
2. Bahwa sebagaimana kewenangan Mahkamah Konstitusi yang diamanatkan dalam Pasal 24C ayat (1) Perubahan Ketiga UUD 1945, Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Mahkamah Konstitusi, Pasal 9 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-undang No.13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang.
3. Bahwa Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sudah pernah dimohonkan Pengujian Materiil di Mahkamah Konstitusi sebanyak 2 (dua) kali yaitu:
 - 1) Putusan MK Nomor 83/PUU-XVII/2019 tanggal 25 November 2019
 - 2) Putusan MK Nomor 20/PUU-XVIII/2020 tanggal 05 November 2020
 Namun demikian, permohonan pengujian materiil tersebut diatas tidak sama dengan Permohonan yang kami ajukan yaitu Pengujian Materiil Pasal 4 Ayat (1) Huruf c terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.
4. Bahwa berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang kewenangan Mahkamah Konstitusi tersebut diatas dan permohonan perkara *aquo* belum pernah diajukan uji materiil maka dengan demikian

Mahkamah Konstitusi berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus permohonan perkara *aquo* pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final dan mengikat.

II. KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*) DAN KEPENTINGAN KONSTITUSIONAL PARA PEMOHON

5. Bahwa para pemohon merupakan pihak yang hak dan/atau hak konstitusionalnya dirugikan oleh berlakunya Pasal 4 Ayat (1) Huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia.
6. Bahwa kualifikasi para pemohon untuk bertindak sebagai pemohon adalah sebagai berikut :
 - 1) Pemohon I merupakan Ketua Umum yang bertindak untuk dan atas nama ASOSIASI PEKERJA PERIKANAN INDONESIA (AP2I) yang mana merupakan Organisasi Serikat Pekerja/Serikat Buruh, dan didirikan berdasarkan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia.
 - 2) Pemohon II merupakan perorangan Warga Negara Indonesia yang bertindak untuk dan atas nama diri sendiri sebagai seorang Pelaut yang dibuktikan dengan Kartu Tanda Penduduk dengan NIK 3328101405760002, Ijazah Muallim Perikanan Laut Tingkat II No. DL.251/I/D.I/0586/X/D 11-97, Buku Pelaut Nomor G 032861, Paspor Nomor E0718972.
 - 3) Pemohon III merupakan direktur yang bertindak untuk dan atas nama PT. MIRANA NUSANTARA INDONESIA badan hukum privat yang didirikan berdasarkan Peraturan Perundang-Undangungan Republik Indonesia.
7. Bahwa kerugian konstitusional akibat diberlakukannya Pasal 4 ayat (1) huruf c, Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang dialami oleh para pemohon adalah sebagai berikut:
 - a. Kerugian Konstitusional Pemohon I dan Pemohon II selaku Perorangan :
 - 1) Bahwa segala aturan yang berkaitan dengan pelaut mengikuti aturan dan ketentuan pekerja migran. Hal ini tentu berpotensi

merugikan pelaut karena pada dasarnya pelaut diatur secara khusus termasuk pada konvensi internasional pelaut diatur secara khusus terkait dengan kedudukan pelaut.

- 2) Tidak optimalnya pengawasan mengenai keselamatan dan angkutan perairan dan pelabuhan karena dengan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia segala kewenangan menjadi mutlak pada Kementerian Ketenagakerjaan dan Kementerian Ketenagakerjaan tidak memiliki kompetensi dalam pengawasan keselamatan dan angkutan perairan dan pelabuhan.
- 3) Tumpang tindihnya regulasi baik dari tingkatan undang-undang sampai dengan tingkat peraturan pelaksanaannya yaitu Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran.
- 4) Jenjang karir pelaut menjadi terancam karena tidak diaturnya Proses Penyijilan Buku Pelaut (seaman book) dalam Undang-undang Nomor Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran
- 5) Hak atas kompensasi dan/atau santunan kecelakaan kerja dan/atau kematian menjadi berkurang karena dialihkan dan dilaksanakan oleh BPJS sebagaimana Penjelasan Umum dalam Undang-undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran.
- 6) Pelaut tidak dapat lagi bekerja pada kapal asing yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintahan Negara Indonesia sehingga pelaut terancam tidak dapat bekerja lagi.
- 7) Nakhoda kehilangan jabatan sebagai salah satu pemimpin tertinggi dan memiliki kewenangan untuk menegakkan

peraturan diatas kapal sehingga berpotensi memicu permasalahan diatas kapal.

- 8) Kewajiban pendaftaran bagi awak kapal sebelum keberangkatan dilayanan terpadu satu atap (LTSA) penempatan dan perlindungan pekerja migran membebani pelaut untuk segera bekerja karena prosesnya yang berbelit-belit.
 - 9) Bahwa sertifikat kompetensi kerja tidak efektif karena secara substansi sama dengan sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat pelaut sehingga hanya membebani pelaut.
 - 10) Bahwa perizinan dan pelaporan bagi pelaut menyita waktu dan biaya sebab memperpanjang prosedural kerja pelaut khususnya bagi pelaut mandiri.
- b. Kerugian Konstitusional Pemohon III selaku Badan Hukum Privat :
- 1) Bahwa pemohon III merupakan perusahaan keagenan (manning agency) yang telah memiliki dokumen Perizinan Berusaha perekrutan dan penempatan Awak Kapal (SIUPPAK).
 - 2) Bahwa dengan diformulasikan pelaut sebagai pekerja migran pemohon III wajib memiliki Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) yang diterbitkan oleh Kepala Badan Perlindungan Pekerja Migran (BP2MI). Akibat dari belum dimilikinya Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) Pemohon III dikriminalisasi dengan telah **ditetapkannya sebagai Tersangka dan saat ini dalam proses Penahanan pada Rumah Tahanan Negara oleh Penyidik Ditreskrim Kepolisian Daerah Jawa Tengah dalam Kasus dugaan Tindak Pidana Perdagangan Orang dengan dasar** Pasal 86 huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Jo Pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang. Sehingga Pemohon III juga berpotensi tidak dapat menjalankan usahanya karena danya tumpang

tindih regulasi antara pemberlakuan peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan.

- 3) Pemohon III berpotensi tidak dapat bekerja sama dengan pada Pemilik kapal, Operator Kapal, dan /atau Perusahaan Keagenan awak Kapal diluar Negeri yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintah Negara Indonesia sebagaimana bunyi Pasal 10 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran.
8. Bahwa berdasarkan uraian tersebut diatas, para pemohon memiliki kedudukan hukum (legal standing) karena sangat terang adanya hubungan sebab akibat (causal verband) antara kerugian para pemohon dengan berlakunya Pasal 4 Ayat (1) huruf c Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran dan apabila dikabulkannya permohonan ini oleh mahkamah konstitusi, maka kerugian hak konstitusional Para Pemohon tidak akan terjadi lagi.

III. ALASAN PERMOHONAN / POKOK-POKOK PERMOHONAN

9. Bahwa pada prinsipnya Para Pemohon tetap berpegang teguh terhadap permohonan pemohon pada tanggal 08 September 2023 dan sebagaimana telah dilakukan perbaikan permohonan pada tanggal 23 Oktober 2023.
10. Bahwa sebagai negara yang memiliki wilayah lautan yang sangat luas dan membuat banyaknya masyarakat indonesia yang berprofesi sebagai pelaut baik di dalam maupun di luar negeri tentunya negara harus hadir dalam memberikan perlindungan bagi para pelaut. Peran serta perusahaan keagenan (*manning agency*) tidak kalah pentingnya dalam memberikan akses informasi ke pusat pelayaran internasional dan juga peran yang cukup sentral dalam meningkatkan pendapatan dan devisa negara serta kesejahteraan kepada siapa saja yang terlibat dalam

kegiatan pelaut. Sehingga baik pelaut maupun perusahaan keagenan (maning agency) perlu diberikan perlindungan yang optimal.

11. Bahwa pengaturan terhadap pelaut dan perusahaan keagenan (manning agency) di Indonesia sebenarnya telah diatur secara komperhensif di dalam peraturan perundang-undangan yaitu :
- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - 2) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006
 - 3) Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
 - 4) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran
 - 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan.

Namun dengan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia membuat timbulnya tidak kepastian hukum bagi para pelaut dan perusahaan keagenan (manning agency).

12. Bahwa dalam dunia internasional, pelaut berpegang teguh dengan MLC 2006 yang saat ini telah diratifikasi Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006. Dalam MLC 2006 diatur secara rigid mengenai pelaut, mulai dari persyaratan minimal untuk menjadi pelaut; kondisi kerja; akomodasi; fasilitas rekreasi; makanan; perlindungan kesehatan; kesejahteraan, perlindungan keamanan sosial; sarana komplain dan penegakan aturan; serta gaji. Sehingga adanya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sejatinya tidak dibutuhkan oleh para pelaut karena pelaut memiliki ciri khas tersendiri yang tidak dapat dipersamakan dengan pekerja migran berbasis darat dan ILO sebagai organisasi internasional ketenagakerjaan juga mengambil sikap dengan mengesahkan MLC 2006 karena sadar akan perbedaan antara pelaut dengan pekerja migran berbasis darat.

13. Bahwa pembentukan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia terkesan dipaksakan karena dalam rapat Panitia Kerja (Panja) RUU Pelindungan Pekerja Migran Indonesia bersama pemerintah tanggal 19 Juli 2017 tidak ada diskusi yang mendalam tentang dimasukkannya pelaut sebagai pekerja migran dan didalam Naskah Akademik RUU Pelindungan Pekerja Migran Indonesia juga tidak dijelaskan alasan yang mendasari pelaut menjadi bagian dari pekerja migran.
14. Bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945. Pembentukan dengan tanpa mempertimbangkan dan mengkaji secara komperhensif tentang dinamika pelaut merupakan bentuk kekuasaan publik yang sewenang-wenang. Sehingga menyebabkan “**dualisme hukum**” antara Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia beserta peraturan pelaksanaannya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 beserta peraturan pelaksanaannya. Adapun dualisme hukum tersebut mengakibatkan tidak terwujudnya kepastian hukum bagi para pemohon. akibat dari dualisme hukum yang terjadi dan dialami pemohon adalah berlakunya Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) dan Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awal Kapal (SIUPPAK). Pemohon yang memiliki izin Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awal Kapal (SIUPPAK) saat ini dihukum karena tidak memiliki SIP2MI sebagaimana Pasal 72 huruf c Jo. Pasal 86 huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Jo. Pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang.
15. Bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia bertentangan dengan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945. Dengan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia berdampak pada kehilangan hak untuk bekerja bagi para pelaut karena proses pemberangkatan pelaut

yang berbelit-belit sehingga menyebabkan pelaut akan kalah bersaing dengan pelaut dari negara lain yang tentunya pemilik kapal akan merekrut pelaut dari negara lain yang lebih cepat merespons. Selain itu, hak untuk mendapatkan kompensasi kecelakaan kerja dan meninggal bagi para pelaut juga menjadi tidak pasti dan berkurang.

16. Bahwa dikabulkannya uji materiil Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia tidak menyebabkan Kekosongan Hukum (Rechtsvacuum). Sebelum disahkannya Undang-Undang No 18 Tahun 2017 status pelaut sudah diatur didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran beserta aturan pelaksanaannya. Infrastruktur hukum bagi pelaut dan mata rantai bisnis terkait dengan kepelautan sudah komprehensif dan efektif berlaku di Indonesia, sehingga perlindungan hukum bagi pelaut dan kepastian usaha agensi perekrutan dan penempatan awak kapal juga sudah ada payung hukumnya.
17. Bahwa dalam **Putusan Mahkamah Agung** Nomor 67/P/Hum/2022 tertanggal 27 Desember Tahun 2022, pada perkara permohonan uji materiil Pasal 93 ayat (1) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan. Mahkamah Agung memberikan pertimbangan sebagai berikut:

“Bahwa perekrutan awak kapal dan penempatan awak kapal tidak dapat disamakan dengan Pekerja Migran Indonesia, dan didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berbeda sehingga sudah sewajarnya kewenangan terkait penerbitan perizinan usaha perekrutan dan penempatan awak kapal dilaksanakan oleh instansi yang berbeda, dalam hal ini untuk perizinan terkait perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di luar negeri dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan sedangkan perizinan terkait Pekerja Migran Indonesia dilaksanakan oleh Kementerian Ketenagakerjaan”

Berdasarkan pertimbangan Mahkamah Agung di atas maka seyogyanya mengenai kedudukan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan adalah tidak dapat dipersamakan dengan Pekerja Migran, sehingga diperlukan regulasi khusus bagi Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan untuk dipisahkan dengan Pekerja Migran serta sudah selayaknya kementerian yang membidangi urusan Pelayaran dalam hal ini Kementerian

Perhubungan adalah yang berhak mengurus urusan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan dan Bukanlah Kementerian Ketenagakerjaan serta Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI)

18. Bahwa berdasarkan uraian-uraian tersebut diatas, sudah cukup alasan bagi Para Pemohon mengajukan permohonan Judicial Review Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

IV. Bukti Alat Bukti Pemohon

Bahwa kami telah menyerahkan alat bukti kepada Mahkamah Konstitusi sebanyak 58 alat bukti yang kami beri kode Bukti P-1 sampai dengan bukti P-58.

V. Ahli Pemohon

Bahwa pada tanggal 6 Februari 2024 kami telah mengajukan Ahli dari Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang bernama Saru Arifin S.H, LL.M, PH.d., Candidate, dan telah diminta keterangannya dibawah sumpah dihadapan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi. Adapun keterangan yang disampaikan pada pokoknya sebagai berikut:

1. Bahwa ILO sebagai satu organ internasional yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan memonitor atau mensupervisi keterpenuhan hak-hak pekerja lintas negara membagi rezim hukum bagi pelaut dan pekerja migran secara terpisah. Hukum pelaut lebih spesifik diatur melalui Maritime Labour Convention Tahun 2006.
2. Bahwa MLC secara spesifik mengatur hak-hak menjamin kepentingan pelaut dari sejak persyaratan menjadi pelaut sampai dengan gaji pelaut dan saat ini pemerintah telah meratifikasi melalui undang-undang nomor 15 tahun 2016.
3. Bahwa Konvensi ILO C97-1949, C143-1975, dan C90 secara konsisten mengeluarkan pelaut dari daftar pekerja migran yang artinya pelaut disitu dikecualikan dari pekerja migran.
4. Bahwa Uni Eropa pada tahun 1997 juga melakukan hal sama tentang status hukum pekerja migran dengan tidak memasukan pelaut sebagai pekerja migran didalam konvensi tersebut. Jadi status migran hanya merupakan sebatas terma untuk membedakan pelaut domestik. Oleh

karenanya sebutannya adalah migran seafers dan migran fishermen, bukan migrant workers. Negara lain seperti Filipina, Thailand, Taiwan, Denmark dan sebagainya menggunakan istilah “migran seafers” untuk membedakan dengan pelaut di dalam negerinya.

5. Bahwa dari sisi teoritik banyak studi yang ahli lakukan dan disertasi ahli juga terkait dengan migran di University of Pecs Hungaria. Ada setidaknya dua features kesamaan antara pelaut dan pekerja migran yaitu mobilitas dan transnasionalisme. Keduanya sama-sama meninggalkan negaranya untuk bekerja di luar negeri. Tetapi pelaut yang bekerja dikapal asing berlayar ke berbagai negara dan hanya transit sebentar di sebuah negara. Hal ini berbeda dengan pekerja migran yang bekerja bertahun-tahun berada di negara lain.
6. Bahwa semua pelaut harus melalui proses certified untuk menempati posisi pekerjaan manapun di suatu kapal. Bisa dibayangkan apabila pelaut disamakan dengan pekerja mandiri seperti mereka yang bekerja sebagai asisten rumah tangga, konstruksi bangunan hal ini jelas sangat jauh sekali. Dalam sejarahnya perlindungan hukum bagi pelaut itu berlapis sejak apply visa, transit, kapal berbendera asing, itu semua diatur oleh hukum internasional, regional dan domestik.
7. Bahwa menurut studi yang dilakukan oleh Dephne Guelker, pelaut tidak bisa disamakan dengan kelompok yang paling mendekati yaitu pelaut perikanan, dia tidak mau disamakan karena pelaut merupakan pekerjaan yang bersifat lintas negara sedangkan pelaut perikanan hanya point to point di negaranya. Sehingga ILO membedakan rezim hukumnya, untuk pelaut yaitu MLC 2006 sedangkan pelaut perikanan ada di Konvensi 188 tahun 2007.
8. Bahwa konsekuensi pemerintah meratifikasi MLC 2006b dan ILO 1990, di dalam Pasal 2 ayat (1) poin b dan Pasal 26 konvensi wina tentang perjanjian internasional tahun 1969, ditegaskan bahwa ketika sebuah negara meratifikasi suatu aturan internasional, maka negara tersebut terikat penuh dengan aturan dalam konvensi yang diratifikasinya. Hal ini juga diakui dalam Undang-Undang Nomor 24 tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional. Dengan demikian suatu negara yang meratifikasi atau mengaksesi tidak boleh menyimpangi dan tidak boleh modifikasi,

termasuk siapa saja yang ditujukan oleh konvensi tersebut. Dalam hal ini konvensi yang mengecualikan pelaut dari daftar pekerja migran.

9. Bahwa dalam risalah sidang antar pemerintah dan Panja RUU PMI tidak ada diskusi yang mendalam dan perdebatan yang argumentatif mengenai pelaut dimasukkan sebagai pekerja migran. Di dalam naskah akademik pun juga tidak ditemukan studi mengenai pelaut dimasukkan sebagai pekerja migran dan hanya menyinggung soal konvensi 1990, padahal dalam konvensi tersebut mengecualikan pelaut sebagai pekerja migran.
10. Bahwa proses drafting RUU PMI yang tidak melakukan eksplorasi dan kajian yang mendalam mengenai pelaut sebagai pekerja migran, berpengaruh terhadap kualitas legislasi Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. Beberapa ahli menyebutkan bahwa kualitas legislasi salah satunya diukur manakala substansinya itu linier dengan konstitusi atau aturan yang lebih tinggi di atasnya. Dalam konteks ini, konstitusi pekerja migran itu adalah konvensi 1990 yang sudah diratifikasi oleh indonesia sedangkan pelaut itu MLC 2006 yang telah diratifikasi oleh Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016.
11. Bahwa terdapat special reporter, pelapor khusus yang akan melaporkan bagaimana MLC 2006 atau ILO convention 1990 itu dilakukan di indonesia dan akan dilaporkan secara berkala ke PBB. Apabila laporan kita merah, negatif maka implikasinya adalah image indonesia ditingkat global tidak bagus. Yang menyebabkan investor tidak mau masuk, kemudian indonesia dicap tidak peduli dengan warganya dan sebagainya.
12. Bahwa mahkamah konstitusi merupakan tempat yang tepat untuk menangani permasalahan ini karena apabila melalui DPR atau politik review maka akan lebih panjang mengingat permasalahan ini berada pada tingkat emergency dan hanya persoalan mengeluarkan pelaut dari daftar pekerja migran. Setelahnya, DPR akan membuat undang-undang atau mengembangkan undang-undang yang ada dan yang telah diratifikasi, kita kembalikan kepada kebijakan DPR.

VI. Keterangan Tertulis Saksi dan Ahli Pemohon

Bahwa pada tanggal 22 Februari 2024 kami telah menyerahkan 2 (dua) keterangan saksi fakta dan 1 (satu) saksi ahli secara tertulis dalam bentuk akta

notaris (Avidavit) untuk memberikan kekuatan pembuktian sebagai pertimbangan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi. Adapun keterangan secara tertulis saksi fakta dan ahli pemohon pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Saksi Fakta Gian Pratama:

1. Bahwa Saksi Fakta berprofesi sebagai Pelaut berdasarkan Paspor Nomor: B4201480 yang berlaku sampai dengan tanggal 24 Mei 2021, kemudian di perpanjang dengan paspor Nomor : C8856501 yang berlaku sampai tanggal 28 Maret 2027.
2. Bahwa Buku pelaut menjadi sangat penting bagi kami para pelaut karena buku pelaut ini mencatat segala informasi mengenai aktivitas kami para pelaut dari mulai identitas pelaut, keterampilan dan keahlian yang pelaut miliki, pengalaman kerja dan catatan medis selama kami berlayar di lautan. Selama ini buku pelaut jadi pedoman kami para pelaut untuk meningkatkan karir karena adanya rekam jejak kami selama berlayar yang dapat dijadikan pertimbangan untuk meningkatkan karir kami para pelaut. Selain untuk menentukan jenjang karir kami para pelaut, buku pelaut juga dapat dijadikan pertimbangan apabila para pelaut ingin berpindah di kapal asing lainnya. Dengan tidak diaturnya Buku Pelaut di dalam Undang-Undang No 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia maka berpotensi menghambat karir pelaut.
3. Bahwa puncak karier seorang pelaut adalah menjadi Nakhoda. selama ini Nakhoda menjadi Pemimpin bagi para Anak Buah Kapal dimana nakhoda memiliki jabatan tertinggi diatas kapal. Segala peraturan diatas kapal ditegakkan oleh Nakhoda sehingga anak buah kapal (ABK) patuh dan tunduk terhadap Perwira kapal dan Nakhoda. Jika kewenangan Nakhoda diatas kapal dihilangkan atau tidak diatur maka nakhoda akan kehilangan jabatannya dan kedudukan Nakhoda akan sama dengan anak buah kapal, hal ini memungkinkan tidak ada lagi pemimpin diatas kapal yang berakibat tidak ada lagi penegak peraturan diatas kapal. Dampak yang lebih luas lagi, kondisi anak buah kapal diatas kapal tidak akan kondusif dan akan memicu banyak konflik diatas kapal.
4. Bahwa Proses keberangkatan pelaut saat ini tidak efektif dan berbelit-belit, kewajiban para pelaut untuk lapor pada perwakilan negara dimana pelaut

singgah menyita banyak waktu para pelaut, ketentuan tersebut menjadikan kekhawatiran kami para pelaut dapat disingkirkan dan digantikan oleh para pelaut negara lain karena pemilik kapal tentu menginginkan pelaut dengan proses pemberangkatan pelaut yang lebih cepat, dan juga kami pelaut dibingungkan dengan adanya visa kerja yang harus kita miliki Visa Kerja di negara pemilik kapal, atautkah visa kerja di negara bendera, atau visa kerja di tempat naik ke kapal, atautkah ketiga visa kerja tersebut.

5. Bahwa saat ini ada ketentuan mengenai kewajiban bagi para pelaut untuk bekerja diatas kapal asing yang memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintahan negara indonesia, hal ini juga menjadi kekhawatiran para pelaut kehilangan pekerjaan yang saat ini bekerja diatas kapal asing yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintah Indonesia.
6. Bahwa dalam peraturan terbaru para pelaut diwajibkan untuk memiliki 3 sertifikat yakni sertifikat kompetensi kerja, sertifikat keahlian pelaut, sertifikat keterampilan pelaut, sedangkan dalam peraturan sebelumnya hanya diwajibkan untuk memiliki 2 sertifikat yaitu sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut. Hal ini jelas membuat kebingungan bagi para pelaut dan tentu menambah beban biaya yang dikeluarkan, terlebih substansi dari sertifikat kerja ini sama dengan sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat kompetensi pelaut.
7. Bahwa Kewajiban lapor rencana keberangkatan ke Dinas Kabupaten/Kota atau LTSA Pekerja Migran memberatkan Pelaut Proses keberangkatan pelaut saat ini tidak efektif karena perlu adanya kewajiban lapor rencana keberangkatan ke Dinas Kabupaten/Kota atau LTSA Pekerja Migran, mengingat dinamika kerja di kapal sangat cepat maka peraturan tentang kewajiban lapor kepada dinas terkait sangat memberatkan kami para pelaut. Mekanisme mengenai laporan keberangkatan sebenarnya sama halnya pada saat pensijilan buku pelaut dan pengesahan perjanjian kerja laut dikantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) setempat, justru mekanisme ini lebih mendetail karena melampirkan salinan Perjanjian Kerja Laut yang isinya dapat mengetahui di mana Pelaut itu bekerja, di kapal apa, kapal bendera mana, perairan operasi kapal di mana, jangka waktu kontrak kerja berapa lama, gaji bulanan berapa, besaran asuransi ketika terjadi kecelakaan kerja atau meninggal dunia, apa nama perusahaan keagenan

awak kapal yang memberangkatkannya, apa nama perusahaan di luar negerinya.

Saksi Fakta Riza Ghiyats Fakhri

13. Bahwa sebagai Direktur Utama di PT. RNT UTAMA INDONESIA, perusahaan keagenan (ship maning agency) yang didirikan berdasarkan peraturan Perundang-Undangan Republik Indonesia dan mendapatkan pengesahan dari Kementerian Hukum dan Hak Asas Manusia Republik Indonesia.
14. Bahwa Para perusahaan keagenan (manning agency) saat ini dibingungkan dengan pengurusan izin usaha perekrutan dan penempatan awak kapal karena peraturan saat ini tumpang tindih dengan peraturan lainnya, lebih lagi dirasakan oleh perusahaan yang memiliki SIUPPAK yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan. Jika didasarkan pada peraturan yang terbaru yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran, Perusahaan Keagenan masih tetap bisa berlaku karena dalam Peraturan Pemerintah tersebut tidak mencabut Peraturan Menteri Perhubungan No 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak, tetapi hanya meminta pemegang SIUPPAK untuk menyesuaikan ke SIP3MI dalam kurun waktu 2 tahun, sehingga saat ini semua perusahaan keagenan yang telah memiliki izin SIUPPAK harus memiliki izin SIP3MI dan SIP2MI sedangkan pedoman prosedur untuk mendapatkan SIP3MI belum diatur sehingga tidak mungkin perusahaan keagenan bisa mendapatkan izin SIP3MI dan SIP2MI, ketidakjelasan mengenai peraturan terbaru saat ini menjadikan kendala untuk kami menjalankan usaha.
15. Bahwa para perusahaan keagenan saat ini merasa ketakutan adanya kriminalisasi karena tidak memiliki SIP2MI apalagi saat ini sudah ada perusahaan yang ditangkap oleh aparat kepolisian karena tidak memiliki SIP2MI.
16. Bahwa Peraturan yang berlaku saat ini membatasi kami para perusahaan keagenan untuk bisa bekerja sama dengan mitra bisnis lainnya karena adanya kebijakan yang tidak memperbolehkan bekerjasama dengan pemilik kapal, operator kapal dan/atau perusahaan keagenan awak kapal

di luar negeri yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan pemerintahan Indonesia. Aturan tersebut jelas menimbulkan kekhawatiran bagi kami perusahaan keagenan karena berpotensi kehilangan mitra bisnis dan usaha kami. Bukan hanya kami para perusahaan keagenan tapi juga para pelaut yang saat ini sedang bekerja di kapal asing yang tidak mempunyai hubungan diplomatik dengan pemerintahan Indonesia berpotensi kehilangan pekerjaannya.

17. Bahwa Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pelaksana melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran tidak memberikan ketentuan mengenai kewajiban pensijilan buku pelaut hal ini menjadikan perusahaan penyalur awak kapal (maning agency) tidak dapat memonitoring PELAUT yang masih bekerja dikapal.
18. Bahwa Perusahaan penyalur awak kapal (maning agency) memiliki tanggung jawab terhadap pemberian jaminan sosial terhadap para PELAUT yang bekerja diatas kapal. Dengan berlakunya Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pelaksana melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran, PELAUT yang diberangkatkan oleh perusahaan penyalur awak kapal (manning agency) dengan kepemilikan izin SIUPPAK tidak memiliki jaminan sosial dikarenakan BPJS hanya mengakomodir para PELAUT yang diberangkatkan oleh perusahaan yang memiliki izin SIP3MI.
19. Bahwa Perlindungan Perusahaan Atas Pelanggaran Kontrak Yang Dilanggar Pelaut sebagai perusahaan yang berperan memberikan lapangan pekerjaan khususnya bagi para pelaut, tentunya kami juga berhak atas perlindungan dalam menjalankan perusahaan terutama dalam pelanggaran kontrak para pelaut. Dalam Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran serta Peraturan Pelaksana melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan Dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran tidak mengatur mengenai mekanisme penerapan sanksi disiplin untuk para pelaut sehingga dapat merugikan kami sebagai perusahaan

penyalur pelaut (maning agency), BP2MI tidak memiliki standar operasional prosedur untuk menerima keluhan dari perusahaan atas pelanggaran kontrak pelaut.

Keterangan Tertulis Ahli Dwiyono Soeyono

1. Bahwa saksi Ahli Nautika merupakan ketua Organisasi Profesi Ikatan Korps Perwira Pelayaran Niaga Indonesia (IKPPNI).
2. Bahwa Sebagai negara maritim sudah selayaknya Indonesia memiliki armada laut yang sangat kuat bukan hanya armada militer, tetapi juga armada-armada atau kapal-kapal niaga yang kuat yang mampu membendung invasi kapal niaga asing bagi perputaran roda ekonomi dari sektor laut. Kondisi Pelaut niaga perlu dukungan dari pemerintah untuk jaminan kepastian hukum dalam ketenangan bekerja agar tetap dapat secara konsisten menghasilkan ekonomi dari sektor maritim sebagai devisa negara. Jaminan kepastian hukum terhadap Pelaut niaga yang bekerja di luar negeri sampai saat ini masih belum nyata, karena masih terjadinya tarik ulur kewenangan payung hukum status kepelautan antar lintas Lembaga kementerian (antara dibawah Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau dibawah Kementerian Ketenagakerjaan).
3. Bahwa Dimasukkannya Awak Kapal Niaga ke dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c UU No.18 Tahun 2017 terkait PEKERJA MIGRAN beserta turunannya yaitu PP No. 22 Tahun 2022 tidak memberikan manfaat apapun bagi Awak Kapal Niaga selain menambah beban panjangnya birokrasi dan proses perekrutan Awak Kapal. Beberapa hal yang harus difahami terkait standar pasar peluang kerja bagi Pelaut niaga internasional:
 - 1) Tidak bisa dipaksakan untuk memberlakukan Undang-undang ketenagakerjaan RI yang sifatnya hukum nasional.
 - 2) Tidak mengenal UU RI lainnya terkait kepelautan yang diberlakukan bagi pelaut.
 - 3) Telah memiliki standar perlindungan pelaut Internasional dalam perjanjian kerja laut standar kepelautan niaga.
 - 4) Telah memiliki mekanisme dan standar perjanjian kerja pelaut secara Internasional dan diakui dalam taraf global.
 - 5) Telah memiliki perangkat peraturan perlindungan Pelaut sesuai standar internasional, dimana jaminan kompensasinya jauh lebih

tinggi bagi pelaut dibanding yang tertuang dalam peraturan Indonesia.

4. Bahwa bila dipaksakan untuk memahami dan mengikuti standar Indonesia yang dianggap merupakan mekanisme birokrasi menyulitkan dalam proses perekrutan pelaut niaga, maka pangsa peluang profesi pelaut di dunia internasional terancam menurun drastis. Karena secara bisnis di luar negeri akan melirik pada negara- negara lain dengan SDM pelaut-pelautnya sudah siap serap dengan standar praktik birokrasi yang sudah berlaku umum secara internasional tanpa menyulitkan proses birokrasi perekrutan dan lain-lain termasuk perangkat-perangkat peraturan perlindungannya.
5. Bahwa jika status tenaga migran masih melekat pada Pelaut niaga, secara otomatis semua perangkat aturan dan hukum internasional yang berlaku untuk memayungi perlindungan Pelaut niaga akan serta merta dapat gugur, sebagai dampak yang dinyatakan negara dalam bentuk peraturan. Dan dunia industri perkapalan internasional juga akan tentunya menjauh dari Pelaut Indonesia dikarenakan rumitnya birokrasi nasional untuk secara parallel bersandingan menjalankan konvensi internasional yang sudah disepakati.
6. Bahwa dengan terbitnya PP Nomor 22 Tahun 2022, tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, yang ditandatangani Presiden pada tanggal 08 Juni 2022 sebagai pelaksanaan amanat pasal 64 undang-undang nomor 18 tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (PPMI), yang menimbulkan kegaduhan keresahan di kalangan pelaut niaga, maka muncul pandangan dari para praktisi Pelaut niaga bahwa peraturan tersebut mengandung berbagai benturan-benturan secara formil maupun materil.
7. Bahwa menempatkan Pelaut Sebagai Pekerja Migran sebagaimana di formulasikan pada Pasal 4 ayat (1) huruf c adalah kesalahan fatal dari pembentuk undang-undang yang harus dihentikan pemberlakuannya melalui Mahkamah Konstitusi. Hal ini untuk mencegah kerugian yang lebih besar lagi baik dari sisi Pelaut niaga maupun Manning Agency yang membantu Pelaut niaga untuk mendapatkan pekerjaan untuk menghasilkan devisa negara dari sektor pekerja Pelaut yang bekerja di luar negeri.

VII. Tanggapan Pemohon Atas Keterangan Presiden

Bahwa pada tanggal 22 Januari 2024 presiden melalui Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dan Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia telah menyampaikan keterangan yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

1. Bahwa Pemerintah menolak terhadap dalil-dalil para pemohon.
2. Bahwa penjelasan undang-undang nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006 terkait kewajiban negara dalam undang-undang a quo telah disebutkan bahwa setiap negara anggota wajib memberlakukan MLC 2006. Lebih lanjut dikatakan bahwa setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dalam bekerja diatas kapal dan berlayar melewati perairan internasional, mempunyai hak yang sama sebagai pekerja buruh yang bekerja didarat. Hak hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 Konvensi dasar ILO dan telah diakomodir didalam peraturan perundang-undangan nasional.
3. Bahwa berdasarkan penjelasan dari undang-undang nomor 15 tahun 2016 diatas dan dihubungkan dengan UU PPMI justru menguatkan posisi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan karena UU PPMI mengatur bahwa PMI yang merupakan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan harus dilindungi dari perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia serta perlakuan lain yang melanggar HAM.
4. Bahwa pemerintah menolak dalil Pemohon yang menyatakan bahwa berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI telah menimbulkan inkonsistensi antara UU PMI dengan Konvensi ILO nomor 143 dan Undang-Undang Nomor 6 tahun 2012 dikarenakan ILO Nomor 143 belum diratifikasi oleh pemerintah indonesia dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 merupakan salah satu dasar pembentukan UU PPMI.
5. Bahwa UU PPMI telah dikaji secara komperhensif seiring dengan terbitnya naskah akademik UU PPMI. Naskah Akademik UU PPMI merupakan naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Dan dalil pemohon yang menyatakan tanpa

mempertimbangkan dan mengkaji secara komperhensif merupakan dalil yang keliru.

6. Bahwa UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memuat empat unsur utama yaitu angkutan diperairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Di dalam pasal 33 Undang-undang tersebut mengamanatkan bahwa ketentuan ketenagakerjaan dibidang pealyanan dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bidang ketenagakerjaan.
7. Bahwa tidak ada dualisme perizinan SIUPPAK dengan SIP2MI. PP Nomor 22 Tahun 2022 hanya mewajibkan kepada perusahaan yang memiliki SIUPPAK menyesuaikan perizinan SIP3MI paling lama 2 tahun sejak PP Nomor 22 Tahun 2022 diundangkan.
8. Bahwa UU PPMI dan PP Nomor 22 Tahun 2022 justru memberikan kepastian hukum dan jaminan perlindungan terhadap pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dari perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat martabat manusia serta perlakuan lain yang melanggar HAM. Terkait pelaporan, keberangkatan, penempatan awak kapal, tahap pelaksanaan dan integrasi data bertujuan untuk memastikan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dilakukan sesuai prosedur untuk mencegah adanya penempatan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan secara non prosedural. Sehingga tidak menjadikan proses penempatan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan menjadi berbelit-belit.

Bahwa terhadap keterangan pemerintah tersebut diatas perkenankan kami melalui kesimpulan ini memberikan tanggapan guna pertimbangan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam mengadili perkara *aquo*. Adapun tanggapan atas keterangan pemerintah kami uraikan sebagai berikut:

1. Bahwa pemerintah secara serampangan mengaitkan MLC 2006 dengan UU PPMI tanpa mengkaji secara mendalam mengenai cikal bakal lahirnya MLC 2006. Konvesi internasional MLC 2006 lahir dari hasil kolaborasi antara organisasi internasional di bidang maritime dan di bidang ketenagakerjaan yakni Internasional Maritime Organisation (IMO) dan Internasional Labour Organisation. Di tingkat internasional ILO yang memilki kewenangan untuk mengatur dan memonitor atau mensupervisi keterpenuhan hak pekerja lintas

negara menyadari bahwa ada hal-hal yang tidak bisa diperasamkan antara pelaut dan pekerja migran. Oleh karenanya ILO membagi rezim hukum bagi pelaut dan pekerja migran secara terpisah dengan kemudian mengesahkan MLC 2006. Secara konsisten pula ILO mengeluarkan pelaut sebagai daftar pekerja migran di dalam beberapa konvensi yakni ILO C97-1949, C143-1975, dan C90. Namun yang terjadi di dalam Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia terkhusus Pasal 4 ayat (1) huruf c mengkatagorikan Pelaut sebagai pekerja migran.

2. Bahwa para pemohon sepakat pelaut wajib dilindungi dari perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia serta perlakuan lain yang melanggar HAM. Namun tidak berarti harus menyimpangi ketentuan yang ada dengan mengkatagorikan pelaut sebagai pekerja migran. Banyak mekanisme yang bisa ditempuh untuk memberikan perlindungan bagi pelaut salah satunya dengan memberikan peraturan pelaksanaan Undang-Undang No 15 Tahun 2016 Tentang Pengesahan Maritime Labour Conventuon 2006 yang mana dalam konvensi tersebut mengatur secara rigid dan komperhensif mengenai hak-hak para pelaut.
3. Bahwa pemerintah telah gagal memahami permohonan pemohon, maksud dari Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI telah menimbulkan inkonsistensi antara UU PMI dengan Konvensi ILO nomor 143 dan Undang-Undang Nomor 6 tahun 2012 adalah Pemohon memberikan pemahaman bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak konsisten dengan berbagai produk konvensi internasional yang dibuat oleh ILO yang mengeluarkan pelaut dari daftar pekerja migran dan juga di dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Pengesahan Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran Dan Anggota Keluarganya, yang menjadi dasar pembentukan UU PPMI telah jelas mengeluarkan Pelaut sebagai pekerja migran. Namun yang terjadi di dalam UU PPMI tetap mengkatagorikan Pelaut sebagai pekerja migran.
4. Bahwa PP Nomor 22 Tahun 2022 tidak mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor No 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak, tetapi meminta pemegang SIUPPAK untuk menyesuaikan ke SIP3MI dalam kurun waktu 2 tahun, sehingga saat ini

semua perusahaan keagenan yang telah memiliki izin SIUPPAK harus memiliki izin SIP3MI dan SIP2MI sedangkan pedoman prosedur untuk mendapatkan SIP3MI belum diatur sehingga tidak mungkin perusahaan keagenan bisa mendapatkan izin SIP3MI dan SIP2MI.

5. Bahwa pelaporan keberangkatan pelaut sebenarnya sudah diakomodir pada saat penyijilan pelaut dan pengesahan perjanjian kerja laut dikantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) setempat, justru mekanisme ini lebih mendetail karena melampirkan salinan Perjanjian Kerja Laut yang isinya dapat mengetahui di mana Pelaut itu bekerja, di kapal apa, kapal bendera mana, perairan operasi kapal di mana, jangka waktu kontrak kerja berapa lama, gaji bulanan berapa, besaran asuransi ketika terjadi kecelakaan kerja atau meninggal dunia, apa nama perusahaan keagenan awak kapal yang memberangkatkannya, dan apa nama perusahaan di luar negerinya.

VIII. Tanggapan Atas Saksi Pemerintah

Bahwa pada tanggal 22 Februari 2024 presiden melalui Kementerian Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dan Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia menghadirkan 3 saksi yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Saksi Purwanti Uta Djara:

1. Bahwa saksi bertugas sebagai kepala Bidang Ketenagakerjaan di Kantor Dagang dan Ekonomi (KDEI) di Taiwan.
2. Bahwa realitas persoalan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan di taiwan menghadapi berbagai persoalan dalam bekerja, antara lain:
 - a. Jam kerja yang relatif panjang
 - b. Lingkungan kerja yang berbahaya
 - c. Upah rendah
 - d. Waktu berlayar yang tidak dapat dipastikan
 - e. Sering mengalami depresi akibat kondisi kerja yang berat
 - f. Sering mengalami kelelahan, cedera dan penyakit akibat kondisi kerja yang berbahaya.
 - g. Sering menghabiskan waktu yang lama dari keluarga dan teman teman dengan masa kerja yang tidak menentu.

h. Kesulitan dalam berkomunikasi dengan keluarga karena keterbatasan akses internet dan telpon satelit

Oleh karena itu, kami menyambut baik dan sangat mendukung dengan diterbitkannya PP Nomor 22 Tahun 2022 yang selama ini dijadikan acuan atau pedoman dalam menyelesaikan berbagai kasus yang menimpa PMI pelaut awak kapal dan pelaut perikanan di taiwan.

3. Bahwa dengan adanya UU PMI sebagai pedoman kami dalam menangani kasus pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, perwakilan RI berperan untuk berkoordinasi dan berkomunikasi dengan berbagai pihak untuk penyelesaian permasalahan kasus pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.
4. Bahwa tidak ada protes baik dari PMI maupun ABK Pelaut terhadap dimasukkannya pelaut sebagai PMI.
5. Bahwa kami memberikan perlindungan dengan melakukan koordinasi upaya-upaya perlindungan melalui otoritas maupun agensi. Kepada Pemerintah Pusat, Kemenaker, BP2MI, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Perhubungan.
6. Bahwa perbandingan hukum antar pelaut pelaut internasional dengan pelaut teritorial di taiwan. Pelaut teritorial dibawah kewenangan Ministry off labour sedangkan pelaut laut lepas terbagi menjadi dua yaitu yang pertama untuk kapal ikan dibawah kewenangan Consul Of Agriculture dan kapal niaga dibawah Ministry Of Transportation and Communication.

Saksi Abdul Rahmat:

1. Bahwa saksi bekerja sebagai pelaut sektor perikanan pada tahun 2011 di kapal taiwan, operasi kapal tersebut di samudera atlantik.
2. Bahwa saksi mengalami menjadi korban wanprestasi yang dilakukan oleh agensi dan/atau pemberi kerja yang tidak patuh pada perjanjian kerja yang telah disepakati kedua belah pihak. Saksi tidak diberikan hak-haknya kurang lebih dua tahun bekerja dikapal dikarenakan pemberi kerja bangkrut atau pailit.
3. Bahwa sebelum adanya Undang-Undang 18 Tahun 2017, ketika saksi sudah di indonesia, saksi mengadukan persoalan tersebut ke semua instansi yang terkait dan Kementerian Ketenagakerjaan dan Transmigrasi. Akan tetapi tidak persoalan saksi tidak dapat diproses karena belum ada aturan yang mengatur undang-undang sebagai pelaut di sektor perikanan diluar negeri.

4. Bahwa saksi melakukan audiensi ke DPR RI Komisi IX dan menyampaikan persoalan-persoalan yang dialami.
5. Bahwa dengan adanya Undang-Undang 18 Tahun 2017 saksi menyambut baik karena pemerintah hadir memberikan perlindungan hukum dan mengakomodir UUD 1945 Pasal 28 ayat (1).
6. Bahwa saksi bekerja dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2015 dan mengalami persoalan diawal 2012 dikarenakan perusahaan pailit dan seluruh ABK dipulangkan.

Saksi Herman Suprayogi:

1. Bahwa sebagai pengusaha saksi merasa mendapatkan kepastian hukum, baik dari tata kelola maupun penempatan sehingga dapat menjalankan usahanya dengan aman, nyaman dan prosedural.
2. Bahwa terkait tata kelola selama ini apa yang dialami saksi sebagai pengusaha keagenan, memang muncul persoalan-persoalan dan itu sudah tersistem melalui Kementerian Tenaga Kerja dari tingkatan bawah sampai tingkatan atas.
3. Bahwa adanya pembatasan modal terkait di Undang-Undang No 18 tahun 2017 disebutkan ada nominal modal dasar dan deposit sebagai bentuk keseriusan saksi sebagai pengusaha. Saksi menginginkan adanya pengusaha yang benar-benar seleksi, serius karena usaha di bidang penempatan pekerja migran ke luar negeri adalah usaha yang berbasis risiko sangat tinggi.

Bahwa terhadap keterangan dari saksi yang dihadirkan oleh pemerintah tersebut diatas perkenankan kami melalui kesimpulan ini memberikan tanggapan guna pertimbangan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam mengadili perkara *aquo*. Adapun tanggapan atas keterangan saksi pemerintah kami uraikan sebagai berikut:

1. Bahwa saksi Purwanti Uta Djara bekerja sebagai kepala Bidang Ketenagakerjaan di Kantor Dagang dan Ekonomi (KDEI) di Taiwan yang mana saksi merupakan bagian dari pemerintah sehingga keterangan dari saksi seharusnya dimasukkan dalam keterangan pemerintah bukan dihadirkan sebagai saksi dimuka persidangan karena keabsahan kebenaran keterangan saksi tidak dapat dipertanggungjawabkan. Oleh karenanya, mohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk menolak segala keterangan yang disampaikan oleh saksi Purwanti Uta Djara.

2. Bahwa saksi Abdul Rahmat tidak relevan karena apa yang dialami oleh saksi merupakan kejadian sebelum Undang-Undang No 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia diundangkan, selain itu keterangan saksi bukanlah kejadian yang dialami sendiri oleh saksi melainkan kejadian yang dialami oleh rekan-rekan saksi hal ini jelas bertentangan dengan syarat saksi dimuka persidangan yang mana saksi haruslah dia yang dengar sendiri, dia yang lihat sendiri dan dia alami sendiri. Oleh karenanya, mohon kepada Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk menolak segala keterangan yang disampaikan oleh saksi Abdul Rahmat.
3. Bahwa saksi Herman Suprayogi merupakan Direktur PT. Puncak Jaya Samudera yang pernah mendapat sorotan oleh pihak terkait yakni salah satunya SBMI dan Greenpeace dengan kasus meliputi ABK dipaksa bekerja diluar kontrak kerja, kekerasan fisik dari kapten kapal, konsumsi makanan dan minuman yang tidak layak, pengisolasian melanggengkan jerat utang hingga tidak ada hari libur. Hal ini jelas kontradiktif dengan keterangan pemerintah yang mendalilkan bahwa pelaut harus dilindungi dari perbudakan, kerja paksa, korban kekerasan dan kesewenang-wenangan sedangkan saksi herman yang dihadirkan justru diduga sebagai pelaku dalam permasalahan-permasalahan pelaut yang berangkat melalui Perusahaan saksi herman. Sehingga keabsahan kebenaran keterangan saksi tidak dapat dipertanggungjawabkan. Selain hal tersebut, keterangan saksi herman bahwa Perusahaan beliau telah memiliki SIP2MI dan SIP3MI khusus untuk pelaut, kami meragukan hal tersebut, mengingat regulasi yang ada saat ini yaitu PP 22 Tahun 2022 masih belum dapat dilaksanakan dikarenakan belum ada Peraturan Menteri Tenaga Kerja mengenai tata cara penerbitan SIP2MI dan SIP3MI untuk Perusahaan Keagenan Pelaut. Oleh karenanya mohon Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi untuk menolak segala keterangan yang disampaikan oleh saksi Herman Suprayogi.

IX. Tanggapan Pemohon Atas Keterangan Pihak Terkait

Bahwa pada tanggal 6 Februari 2024 Pihak Terkait yang tergabung dalam TIM Advokasi Pelaut Migran Indonesia melalui kuasa hukumnya telah menyampaikan keterangan yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

1. bahwa karakter pekerja awak kapal perikanan migran rentan dan kerap dilabeli masyarakat internasional dengan pekerjaan berbahaya, sulit dan mematikan, membutuhkan perlindungan yang maksimal dari negara. Oleh karenanya, Presiden dan DPR pada tanggal 22 November 2017 mengesahkan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. Presiden dan DPR telah memasukan pelaut migran indonesia sebagai pekerja migran Indonesia yang diatur dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c, sehingga seluruh pengaturan pelindungan PMI atau pekerja migran indonesia diatur dalam undang-undang tersebut dan secara khusus diatur dalam PP Nomor 22 Tahun 2022.
2. Bahwa sebelumnya, pelaut migran indonesia tidak memiliki status hukum yang jelas, tidak memiliki status hukum yang pasti karena Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran atau Undang-Undang yang oleh Pemohon didalilkan sebagai aturan yang melindungi pelaut migran indonesia justru tidak mengaturnya. UU tersebut hanya mengenai administrasi perhubungan di perairan Indonesia dan Kapal berbendera Indonesia yang berlayar di luar perairan indonesia.
3. Bahwa kualifikasi profesional bagi pelaut tidak dapat dijadikan alasan bagi awak kapal untuk dikecualikan dari pekerja migran. Karena seluruh calon pekerja migran apapun jenis pekerjaanya wajib untuk memperoleh pelatihan kerja yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi. Sehingga dalil para pemohon yang menyatakan pelaut memiliki fitur yang berbeda yang kemudian dikecualikan dari pekerja migran adalah dalil yang tidak mendasar.
4. Bahwa pasal *a quo* tidak bertentangan dengan prinsip kepastian hukum dan hak konstitusional warga negara. Berdasarkan ketentuan UU PPMI dan PP Nomor 22 Tahun 2022, pemerintah telah mengganti perizinan SIUPPAK dengan SIP3MI. Dan pasal tersebut tidak menyiratkan adanya dualisme perizinan melainkan perusahaan perekrut awak kapal cukup memiliki satu izin yakni SIP3MI. Jika perusahaan sudah memiliki SIUPPAK maka wajib disesuaikan dengan SIP3MI tersebut.
5. Bahwa jika status awak kapal niaga dan perikanan migran tidak lagi dianggap sebagai pekerja migran, maka tentunya akan terjadi

kekosongan hukum bagi awak kapal migran dalam menuntut hak-haknya. Sedangkan UU pelayaran tidak mengatur tentang hak-hak awak kapal migran sebagai PMI.

6. Bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI memberikan jaminan kepastian perlindungan bagi pelaut sebagai pekerja migran. Undang-Undang PPMI telah memberikan perlindungan yang sistematis bagi PMI yakni perlindungan sebelum bekerja, saat bekerja dan setelah bekerja. Apabila pasal *aquo* dibatalkan (*quod non*) maka pelaut tidak lagi berhak atas kepastian jaminan perlindungan.
7. Bahwa pasal *a quo* bertujuan untuk menjamin penghidupan layak bagi pelaut setelah menjalani pekerjaannya. Apabila dibandingkan dengan Undang-Undang Pelayaran, ketentuan Undang-Undang Pelayar tidak mengatur mengenai perlindungan hak normatif pelaut sebagai pekerja.
8. Bahwa permasalahan izin adalah permasalahan kelembagaan dan merupakan kebijakan hukum terbuka. Peraturan terkait SIP3MI yang menghentikan SIUPPAK bukan permasalahan konstitusional namun kebijakan pemerintah dalam mengatur dan membagi kewenangan antar lembaga pemerintahan.
9. Bahwa awak kapal niaga dan awak kapal perikanan yang bekerja di kapal berbendera asing diluar negeri merupakan pekerja migran berdasarkan hukum internasional. Argumentasi para pemohon *a quo* mengenai eksklusifitas seaman atau pelaut pekerja migran dalam regulasi negara lain sama sekali tidak berdasarkan. Karena pada praktik di negara seperti di Filipina, sudah mengakui bahwa pelaut sebagai pekerja migran.

Bahwa terhadap keterangan pihak terkait tersebut diatas perkenankan kami melalui kesimpulan ini memberikan tanggapan guna pertimbangan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam mengadili perkara *aquo*. Adapun tanggapan atas keterangan saksi pemerintah kami uraikan sebagai berikut:

1. Bahwa Pihak Terkait tidak menguasai dan memahami regulasi kepelautan secara menyeluruh. Pengaturan pelaut telah diatur di dalam berbagai regulasi di indonesia yaitu :
 - 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - 2) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006

- 3) Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan

Sehingga keterangan pihak terkait bahwa pelaut tidak memiliki status hukum yang jelas dan akan terjadi kekosongan hukum apabila pasal aquo dicabut adalah argumentasi yang keliru dan menyesatkan. Justru pengaturan pelaut yang sebelumnya mengatur secara rigid dan komperhensif mengenai pelaut dibandingkan UU Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia.

2. Bahwa dalam pelaksanaan untuk mendapatkan SIP3MI belum diatur oleh kementerian ketenagakerjaan disisi lain PP Nomor 22 Tahun 2022 tidak mencabut Peraturan Menteri Perhubungan No 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak sehingga dengan kata lain eksistensi SIUPPAK masih berlaku. Hal ini lah yang menyebabkan dualisme perizinan, para pelaku usaha keagenan dilema dan kebingungan mengenai kepastian hukum terhadap perizinan perusahaan keagenan.
3. Bahwa pihak terkait telah keliru menafsirkan regulasi pekerja migran di filipina. Di negara tersebut penggunaan istilah migran seafers hanya digunakan untuk membedakan dengan pelaut domestik dan bukan sebagai migran workers atau pekerja migran. Hal ini membuktikan bahwa keterangan pihak terkait tidak melalui pengkajian yang mendalam mengenai cikal bakal regulasi pelaut dari tingkat internasional sampai dengan tingkat nasional.

X. Tanggapan Pemohon Atas Keterangan Pihak Terkait

Bahwa pada tanggal 22 Februari 2024 Pihak Terkait yang tergabung dalam TIM Advokasi Pelaut Migran Indonesia melalui kuasa hukumnya telah menghadirkan 1 ahli yang pada pokoknya menerangkan sebagai berikut:

Arie Afriansyah:

1. Bahwa pekerja migran khususnya pada sektor kelautan merupakan kelompok rentan karena memang banyak risiko yang dihadapi. Banyak yang telah mendapatkan perhatian karena memang kasus-kasusnya yang sudah sangat memperhatikan. Pemerintah sebagai perwakilan negara yang berdaulat, menempatkan tenaga kerja ini dengan perlindungan, baik di

tingkat internasional maupun nasional. Di tingkat internasional khususnya organisasi internasional, terdapat beberapa konvensi untuk memastikan bahwa pekerja migran dilindungi dari sisi hukum. Khusus untuk pekerja migran dilaut yaitu ada ILO Maritime Labour Convention Tahun 2006 dan ILO Convention 188.

2. Bahwa dalam dunia internasional negara belum tentu menjadi pihak dalam sebuah perjanjian internasional, namun bisa melaksanakan seluruh atau bahkan sebagian norma dari perjanjian internasional. Hal ini menurut observasi saya dikenal sebagai praktik adopsi praktis hukum internasional.
3. Bahwa khusus terkait dengan pelaut migran dan awak perikanan, negara tentu akan melakukan implementasi peraturan nasional yang mengikuti kewajiban internasional yang sudah diikuti. Namun demikian, perlindungan nasional sejatinya lebih tinggi, karena kesepakatan yang dihasilkan dalam perjanjian internasional itu merupakan sebuah kompromi dari sebuah perjanjian yang multilateral. Dimana perjanjian multilateral itu pasti akan dihasilkan sebuah kesepakatan yang kompromistis, sejatinya akan menghasilkan standar yang minimal. Bahwa yang penting adalah kewajiban dan hak yang diberikan oleh konvensi kepada negara itu dilaksanakan secara efektif di level nasional.
4. Bahwa menurut pengamatan kami, Indonesia menjadi pihak konvensi ICRMW dan MLC 2006 tapi belum pada konvensi 188. Undang-undang Nomor 18 tahun 2017 itu bisa dikatakan sebagai pelaksanaan komitmen internasionalnya dari konvensi pekerja migran internasional. Selanjutnya, PP Nomor 22 Tahun 2022 kami melihat bahwa sebagian bisa dikatakan sebagai pelaksanaan dan juga adopsi dari Maritime Labour Convention dan juga konvensi 188.
5. Bahwa terkait pelaut migran dan awak kapal perikanan. Para pekerja ini tentu harus dikatakan sebagai kelompok pekerja migran karena memang pada kenyataannya, para pekerja ini berada di luar wilayah Indonesia dan sudah melewati batas kedaulatan Indonesia. Kemudian mereka bekerja diatas kapal yang mengibarkan bendera selain bendera Indonesia, sebagai konsekuensinya hukum yang berlaku adalah hukum negara bendera tersebut.

Bahwa terhadap keterangan ahli dari pihak terkait tersebut diatas perkenakan kami melalui kesimpulan ini memberikan tanggapan guna pertimbangan Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi dalam mengadili perkara *aquo*. Adapun tanggapan atas keterangan ahli pihak terkait kami uraikan sebagai berikut:

1. Bahwa ahli pihak terkait tidak memahami mengenai mekanisme regulasi internasional. Pendelegasian Kementerian Perhubungan sebagai penanggung jawab pelaksanaan kegiatan dan administrasi pemerintah pada organisasi maritime internasional dan/atau lembaga internasional dibidang pelayaran merupakan mandatory dari IMO sebagai organisasi maritime internasional yang kemudian sebagai negara anggota melalui perpres 23 tahun 2022 Pasal 45 ayat (1) menunjuk kementerian perhubungan sebagai penanggung jawab dibidang pelayaran.
2. Bahwa keterangan ahli pihak terkait yang menyatakan ketika negara telah mengikatkan diri kepada perjanjian internasional dan kemudian diterapkan atau tidak didalam aturan nasionalnya adalah hak dari negara tersebut. keterangan Ahli pihak terkait tersebut tidak mempertimbangkan adanya special reporter, pelapor khusus yang akan melaporkan bagaimana MLC 2006 atau ILO convention 1990 itu dilakukan di indonesia dan akan dilaporkan secara berkala ke PBB. Apabila laporan kita merah, negatif maka implikasinya adalah image indonesia ditingkat global tidak bagus. Yang menyebabkan investor tidak mau masuk, kemudian indonesia dicap tidak peduli dengan warganya dan sabagainya.

XI. Kesimpulan Akhir

Bahwa pemohon sangat concern terhadap kedudukan pelaut yang mana pekerjaan sebagai seorang pelaut memiliki risiko bahaya yang sangat tinggi. Oleh karenanya pelaut layak mendapatkan perlindungan atas hak-haknya baik dalam tataran domestik maupun internasional. Formulasi pelaut menjadi daftar pekerja migran sebagaimana pasal *aquo* merupakan kemunduran regulasi yang diterapkan di indonesia. Disamping itu, pemerintah tidak serius dalam pembahasan pasal *aquo*, hal ini terbukti pada risalah sidang antara Panja RUU PPMI dengan pemerintah tidak ada perdebatan argumentatif yang mengkaji pelaut sebagai daftar pekerja migran dan juga dalam Naskah Akademik RUU PPMI tidak ada penjelasan secara keilmuan baik teoritik maupun praktik mengenai pelaut sebagai daftar pekerja migran.

Dengan diberlakukannya pasal *a quo* segala kewenangan terhadap pelaut menjadi domain Kementerian Ketenagakerjaan, hal ini menurut pandangan pemohon tidak tepat karena Kementerian Ketenagakerjaan tidak memiliki kompetensi dan pemahaman mengenai karakteristik, kondisi, dan iklim di bidang maritime. Kementerian Ketenagakerjaan juga tidak memiliki akses terhadap organisasi internasional di bidang maritime atau Internasional Maritime Organisation (IMO), pendelegasian perwakilan negara anggota diberikan kepada Kementerian Perhubungan sebagaimana mandatory dari IMO yang kemudian dituangkan dalam Pasal 45 Ayat (1) Perpres 23 Tahun 2022. Dampak lain yang terjadi adalah segala regulasi yang diterapkan kepada pekerja migran diterapkan pula terhadap pelaut tentu hal ini merupakan kemunduran regulasi bagi pelaut mengingat dari tataran internasional telah membagi rezim hukum bagi pekerja migran dan pelaut yakni untuk pekerja migran berlaku ILO dan untuk pelaut berlaku MLC, terlebih indonesia telah meratifikasi MLC 2006 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention* 2006 sebelum diundangkannya pasal *a quo*.

Bahwa mengingat kembali **Putusan Mahkamah Agung Nomor 67/P/Hum/2022 tertanggal 27 Desember Tahun 2022** (yang telah kami lampirkan pada daftar bukti tertulis), pada perkara permohonan uji materiil Pasal 93 ayat (1) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan. dalam Pertimbangan Majelis Hakim Agung Pemeriksa Perkara, pada Halaman 44 paragraf 4, **Mahkamah Agung memberikan Pertimbangan** sebagai berikut:

“Bahwa perekrutan awak kapal dan penempatan awak kapal tidak dapat disamakan dengan Pekerja Migran Indonesia, dan didasarkan pada peraturan perundangan-undangan yang berbeda sehingga sudah sewajarnya kewenangan terkait penerbitan perizinan usaha perekrutan dan penempatan awak kapal dilaksanakan oleh instansi yang berbeda, dalam hal ini untuk perizinan terkait perekrutan dan penempatan Awak Kapal berbendera Indonesia dan Kapal Asing di luar negeri dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan sedangkan perizinan terkait Pekerja Migran Indonesia dilaksanakan oleh Kementerian Ketenagakerjaan”;

Berdasarkan pertimbangan Mahkamah Agung diatas maka seyogyanya mengenai kedudukan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan adalah tidak

dapat persamakan dengan Pekerja Migran, sehingga diperlukan regulasi khusus bagi Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan untuk dipisahkan dengan Pekerja Migran serta sudah selayaknya kementerian yang membidangi urusan Pelayaran dalam hal ini Kementerian Perhubungan adalah yang berhak mengurus urusan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan dan Bukanlah Kementerian Ketenagakerjaan serta Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI)

Bahwa terakhir, pemohon mengajukan uji materiil pasal aquo memiliki maksud dan tujuan untuk memberikan perlindungan hukum terhadap hak-hak para pelaut dan perusahaan keagenan. Pentingnya Harmonisasi regulasi antara regulasi nasional dengan regulasi internasional sebagai kewajiban negara anggota yang telah meratifikasi konvensi internasional untuk memberikan kepastian hukum bagi warga negara khususnya bagi pelaut dan juga memberikan image yang baik kepada dunia bahwa indonesia memiliki tatanan regulasi yang kuat untuk melindungi para pelaut sehingga menciptakan dan membentuk pelaut-pelaut yang hebat

Berdasarkan uraian, alasan, dan fakta hukum diatas, dengan demikian **Para Pemohon** memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi berkenan memberikan putusan sebagai berikut:

1. Mengabulkan Permohonan **Para Pemohon** untuk seluruhnya;
2. Menyatakan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 No 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141) **bertentangan dengan** Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28D ayat (2), Undang-Undang Dasar 1945 dan **tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat**;
3. Memerintahkan untuk memuat Putusan ini dalam Berita Negara Republik Indonesia sebagaimana mestinya; atau

Apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*)

[2.11] Menimbang bahwa Presiden menyerahkan kesimpulan kepada Mahkamah pada tanggal 1 Maret 2024, yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut:

I. PARA PEMOHON TIDAK MEMILIKI KEDUDUKAN HUKUM (*LEGAL STANDING*)

Sehubungan dengan kedudukan hukum para Pemohon, Pemerintah berpendapat sebagai berikut:

1. Bahwa persoalan hukum yang disampaikan oleh para Pemohon dalam permohonan *a quo* bukanlah persoalan konstusionalitas norma oleh karena berlakunya ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI yang dianggap bertentangan dengan UUD 1945. Kerugian konstusional yang diajukan belum terbukti bersifat spesifik, aktual, atau potensial yang dapat dipastikan terjadi. Potensi kerugian yang diajukan oleh Para Pemohon hanya asumsi dan bukan kerugian yang terjadi secara aktual atau konkret karena berlakunya ketentuan *a quo* yang diuji.
2. Bahwa oleh karena persoalan hukum dalam permohonan *a quo* bukanlah persoalan konstusionalitas norma, maka permohonan *a quo* tidak memenuhi ketentuan mengenai kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi serta Putusan Mahkamah Konstitusi mengenai lima syarat kerugian hak dalam putusan Nomor 006/PUU-III/2005 dan Putusan Nomor 11/PUU-V/2007 dan putusan-putusan selanjutnya.

Berdasarkan uraian tersebut, menurut Pemerintah adalah tepat dan sudah sepatutnya jika Yang Mulia Ketua/Majelis Hakim Konstitusi secara bijaksana menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk verklaard*).

II. TANGGAPAN PEMERINTAH TERHADAP POKOK PERMOHONAN PARA PEMOHON

Latar belakang UU PPMI, sebagai berikut:

1. UUD 1945 menjamin hak dan kesempatan yang sama bagi setiap Warga Negara Indonesia (WNI) untuk memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak tanpa diskriminasi. Hak untuk bekerja dan hak-hak dalam pekerjaan merupakan HAM yang fundamental.
2. Tenaga kerja memiliki peran signifikan dalam aktivitas perekonomian

nasional, meningkatkan produktivitas, dan kesejahteraan masyarakat. Tingginya tingkat pengangguran dan minimnya kesempatan kerja di dalam negeri menjadi tantangan utama.

3. PMI adalah solusi bagi sebagian warga negara untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarga dan memberikan kontribusi melalui remitansi. Perlindungan bagi PMI perlu diatur secara komprehensif dan terpadu.
4. UU 39/2004 telah mengatur penempatan dan perlindungan PMI di luar negeri, tetapi perlindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan belum diatur secara jelas. Kasus eksploitasi terhadap PMI dan pelaut perikanan menunjukkan kebutuhan mendesak akan perlindungan yang lebih efektif.
5. Negara memiliki kewajiban untuk melindungi warganya, termasuk PMI, sesuai dengan UUD 1945 dan hukum internasional. Keterlibatan negara dan masyarakat dalam memberikan perlindungan bagi PMI diperlukan untuk meningkatkan harkat dan martabat manusia.
6. Dengan adanya persoalan yang kompleks terkait pekerja migran, perlindungan harus dilakukan dalam suatu sistem terpadu melibatkan pemerintah, baik pusat maupun daerah, serta melibatkan partisipasi masyarakat.
7. Pembentukan UU PPMI sebagai pengganti UU 39/2004 mencerminkan upaya negara dalam mewujudkan tujuan nasional dan mengimplementasikan UUD 1945. Pelindungan pekerja migran perlu ditingkatkan dalam segala aspek, termasuk sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja, dengan melibatkan instansi pemerintah dan masyarakat.
8. Reformasi sistem perlindungan diharapkan dapat mencerminkan nilai kemanusiaan dan harga diri sebagai bangsa, serta memastikan pemenuhan dan penegakan HAM pekerja migran dan keluarganya.

Dengan demikian, perubahan peraturan perundang-undangan diharapkan dapat memberikan perlindungan yang lebih baik dan terpadu bagi pekerja migran Indonesia.

Bahwa terhadap pokok permohonan para Pemohon terdapat 5 (lima) hal yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut:

1. Bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan bahwa para

pelaut memiliki eksklusivitas. Eksklusivitas para pelaut di atas kapal dibuktikan dengan diratifikasinya ketentuan khusus bagi pelaut yaitu *Maritime Labour Convention*, 2006 menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006 (*Konvensi Ketenagakerjaan Maritim*, 2006). Oleh karena itu, pelaut memiliki perlindungan khusus, pelaut memiliki ketentuan tersendiri yang membedakan dari pekerja lainnya adalah dalil yang keliru.

Hal mana dapat Pemerintah jelaskan dan simpulkan bahwa Para Pemohon keliru dalam memahami Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI yang mengaitkan eksklusivitas pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dengan *Maritime Labour Convention* 2006 yang telah diratifikasi oleh Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006 (*Konvensi Ketenagakerjaan Maritim*, 2006).

UU 15/2016 secara jelas menyebutkan kewajiban setiap negara anggota untuk memberlakukan penuh ketentuan dalam *Maritime Labour Convention*, 2006. Hak dasar pekerja di dalam konvensi tersebut diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional, memberikan hak yang sama bagi pelaut dan awak kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional. Penjelasan UU 15/2016, yang dihubungkan dengan UU PPMI, menunjukkan bahwa pelaut awak kapal dan pelaut perikanan justru diperkuat posisinya. UU PPMI mengatur perlindungan dari perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan melanggar HAM. Melalui UU PPMI, negara diwajibkan membenahi sistem perlindungan bagi PMI dan keluarganya, sejalan dengan uraian pemerintah dalam penjelasan di atas. Keseluruhan penjelasan pemerintah tersebut menekankan bahwa UU PPMI sejalan dengan konvensi internasional dan menguatkan perlindungan hak-hak pekerja migran, khususnya pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan ahli Pihak Terkait atas nama **Arie Afriansyah**, yang pada intinya menyampaikan:

- a. Deklarasi ASEAN yang menyatakan bahwa awak kapal ikan asing adalah pekerja migran yang harus dilindungi dalam konteks internasional.
 - b. Konvensi internasional yang sebagian besar adalah multilateral itu adalah standar minimal, maka ketika Indonesia ingin melaksanakan komitmen yang lebih tinggi, maka itu tidak bermasalah. Salah satu tolok ukur menjadi bermasalah adalah ketika ada negara lain yang protes terhadap Indonesia. Hingga saat ini, menurut ahli belum ada negara lain yang protes karena Indonesia memiliki UU PPMI.
 - c. Ahli menekankan bahwa standar nasional lebih tinggi daripada standar internasional, dan pelaksanaannya di tingkat nasional tidak dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional.
 - d. Mengeluarkan pelaut dari pekerja migran Indonesia akan sangat berisiko karena ketiadaan perlindungan hukum.
2. Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan bahwa berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI telah menimbulkan permasalahan inkonsistensi hukum antara UU PPMI dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya), adalah dalil yang keliru. Hal mana dapat Pemerintah jelaskan dan simpulkan bahwa Para Pemohon keliru dalam memahami Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dengan membandingkannya dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On The Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And Members Of Their Families*.

Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran belum diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia, sehingga tidak menjadi rujukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Sementara Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention On the Protection Of The Rights Of All Migrant Workers And*

Members Of Their Families merupakan salah satu dasar hukum dalam pembentukan UU PPMI.

Berdasarkan uraian di atas, dalil para Pemohon yang menyatakan UU PPMI inkonsisten dengan Konvensi ILO Nomor 143 dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 adalah tidak benar dan tidak berdasar. Mempertentangkan UU PPMI dengan Konvensi ILO Nomor 143 dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 bukanlah persoalan konstitusional norma yang dapat diuji di Mahkamah Konstitusi.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan saksi Pemerintah atas nama **Purwanti Uta Djara** dan ahli Pihak Terkait **Arie Afriansyah**, yaitu:

- a. **Purwanti Uta Djara**, yang pada pokoknya menyampaikan:
 - 1) Saksi menyambut baik UU PPMI dan mendukung penerbitan PP 22 Tahun 2022 sebagai pedoman dalam menangani kasus pelaut migran. UU PPMI menjadi pegangan utama dalam menangani masalah pelaut dan pekerja migran Indonesia di luar negeri.
 - 2) Beberapa kasus yang ditangani oleh saksi selama satu tahun terakhir, antara lain: kasus potongan gaji, kasus kematian, sakit, kecelakaan kerja, gaji tidak lunas, dan klaim asuransi.
 - 3) Kegiatan yang dilakukan saksi dalam rangka perlindungan PMI yaitu pendataan dan pendaftaran, pemantauan kondisi kerja, sosialisasi peraturan ketenagakerjaan, hingga pembinaan dan pemberdayaan PMI.
 - 4) Perwakilan RI terlibat dalam penanganan masalah, mediasi, pendampingan hukum, pemulangan PMI bermasalah, dan program pemberdayaan.
 - 5) UU PPMI sangat penting sebagai pegangan utama bagi Atnaker dan KDEI Taipei dalam memberikan perlindungan bagi pekerja migran, termasuk pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.
 - 6) Harapan agar undang-undang ini terus menjadi acuan dalam menangani kasus-kasus PMI, pelaut awak kapal, dan pelaut perikanan.

- 7) Selama saksi di Taiwan tidak ada protes dari ABK terkait dimasukkannya ABK sebagai PMI. Serta tidak ada kendala dalam perlindungan terhadap PMI ABK dengan adanya UU PPMI.
- b. Arie Afriansyah**, yang pada pokoknya menyampaikan:
- 1) Ahli menekankan bahwa standar nasional lebih tinggi daripada standar internasional, dan pelaksanaannya di tingkat nasional tidak dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional.
 - 2) Ahli menyimpulkan bahwa upaya melindungi pekerja migran, termasuk pelaut, sejalan dengan prinsip-prinsip perlindungan hak-hak konstitusional, khususnya Pasal 28D ayat (1) dan (2) UUD 1945.
 - 3) Konvensi internasional merupakan standar minimal, maka ketika Indonesia ingin melaksanakan komitmen yang lebih tinggi, maka itu tidak bermasalah. Salah satu tolak ukur menjadi bermasalah adalah ketika ada negara lain yang protes terhadap Indonesia. Hingga saat ini, menurut ahli belum ada negara lain yang protes karena Indonesia memiliki UU PPMI.
3. Bahwa terhadap dalil Para Pemohon yang menyatakan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI yang mengkategorikan pelaut sebagai pekerja migran tanpa mempertimbangkan dan mengkaji secara komprehensif tentang dinamika pelaut merupakan bentuk dari penyalahgunaan kekuasaan publik yang sewenang-wenang yang mengakibatkan terjadinya "dualisme hukum" antara UU PPMI beserta peraturan pelaksanaannya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) beserta peraturan pelaksanaannya yang selama ini menjadi pedoman bagi para pelaut. Adanya dualisme kewajiban perizinan mengenai perekrutan dan penempatan awak kapal menyebabkan terjadinya ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha keagenan (*manning agency*), adalah dalil yang keliru. Hal mana dapat Pemerintah jelaskan dan simpulkan bahwa UU PPMI telah dikaji secara komprehensif seiring dengan terbitnya

Naskah Akademik UU PPMI, yang merupakan hasil penelitian dan pengkajian hukum yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

UU PPMI dan UU Pelayaran tidak mengalami dualisme hukum, keduanya saling menguatkan dengan fokus pengaturan yang berbeda, dan tidak ada pertentangan dalam substansinya. Dalil Para Pemohon yang menyatakan adanya dualisme hukum dalam UU PPMI dan UU Pelayaran tidak benar dan tidak berdasar. Begitu juga dengan peraturan pelaksana dari kedua UU tersebut tidak lah melahirkan dualisme perizinan. Pasal 43 dan Pasal 45 PP 22/2022 menjelaskan bahwa *manning agency* yang telah memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal tetap berlaku dan dapat melaksanakan penempatan awak kapal dan hanya perlu penyesuaian perizinan SIP3MI dalam waktu tertentu, sehingga jelas tidak ada dualisme kewajiban perizinan.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan saksi Pemerintah atas nama **Herman Suprayoga** dan ahli Pihak Terkait **Arie Afriansyah**, yaitu:

- a. **Herman Suprayoga**, yang pada pokoknya menyampaikan:
 - 1) Mengakui bahwa UU PPMI memberikan kepastian perlindungan hukum bagi para pengusaha, terutama terkait tata kelola dan penempatan.
 - 2) Tata kelola yang sistematis yang melibatkan dinas tenaga kerja daerah, Kementerian Ketenagakerjaan, dan perwakilan RI yang memudahkan pelaku usaha untuk menyelesaikan atau mengkomunikasikan bila mana muncul persoalan atau perselisihan antara pemberi kerja dengan pelaku usaha.
 - 3) Saksi menyambut baik pembatasan modal yang diatur dalam UU PPMI, khususnya mengenai nominal modal dasar dan deposito. Saksi menganggapnya sebagai bentuk keseriusan pengusaha dan seleksi terhadap pemodal.
 - 4) Mengapresiasi adanya arahan yang jelas dalam UU PPMI terkait jaminan sosial untuk tenaga kerja atau pekerja migran yang akan ditempatkan. Jaminan tersebut sangat dinantikan sebagai pelaku usaha.

- 5) Sebelum adanya UU PPMI, pengusaha mengalami kebingungan dalam melaksanakan perlindungan jaminan sosial bagi calon pekerja migran yang mereka kirimkan ke luar negeri.
 - 6) Saksi menyatakan bahwa usaha di bidang penempatan pekerja migran memiliki risiko yang sangat tinggi, dan pembatasan modal serta ketentuan dalam UU PPMI membantu mengidentifikasi pengusaha yang serius dan selektif.
 - 7) UU PPMI beserta peraturan turunannya tidak menimbulkan ketidakjelasan atau dualisme dalam perizinan. Justru pengusaha mengalami kepastian hukum dengan terbitnya UU PPMI beserta peraturan turunannya.
- b. **Arie Afriansyah**, yang pada pokoknya menyampaikan:
- 1) Deklarasi ASEAN yang menyatakan bahwa awak kapal ikan asing adalah pekerja migran yang harus dilindungi dalam konteks internasional.
 - 2) Mengeluarkan pelaut dari pekerja migran Indonesia akan sangat berisiko karena ketiadaan perlindungan hukum.
4. Bahwa terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan bahwa formulasi yang tidak tepat memasukan pelaut sebagai pekerja migran sebagaimana Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI menimbulkan hambatan para pelaut untuk segera bekerja. Melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, pelaut dibebankan kewajiban yang tidak lazim dan berbelit-belit seperti dalam proses pemberangkatan pelaut, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 PP 22/2022, adalah dalil yang keliru.

Menurut Pemerintah, para Pemohon telah keliru dalam memahami Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dan Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 PP 22/2022. Dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dan PP 22/2022 justru memberikan kepastian hukum dan jaminan perlindungan terhadap pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dari perdagangan manusia, perbudakan, kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-

wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan melanggar HAM yang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan lain.

Penguatan perlindungan tidak menjadikan prosedur penempatan bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan menjadi berbelit-belit. Dalil para Pemohon yang mengkaitkan Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 PP 22/2022 bukanlah persoalan konstitusional yang dapat diuji di Mahkamah Konstitusi, sehingga tidak benar dan tidak beralasan hukum.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan saksi Pemerintah atas nama **Herman Suprayogi dan Abdul Rahmat**, yaitu:

a. **Herman Suprayogi**, yang pada pokoknya menyampaikan:

- 1) Mengakui bahwa UU PPMI memberikan kepastian perlindungan hukum bagi para pengusaha, terutama terkait tata kelola dan penempatan.
- 2) Tata kelola yang sistematis yang melibatkan dinas tenaga kerja daerah, Kementerian Ketenagakerjaan, dan perwakilan RI yang memudahkan pelaku usaha untuk menyelesaikan atau mengkomunikasikan bila mana muncul persoalan atau perselisihan antara pemberi kerja dengan pelaku usaha.
- 3) Saksi menyambut baik pembatasan modal yang diatur dalam UU PPMI, khususnya mengenai nominal modal dasar dan deposito. Saksi menganggapnya sebagai bentuk keseriusan pengusaha dan seleksi terhadap pemodal.
- 4) Mengapresiasi adanya arahan yang jelas dalam UU PPMI terkait jaminan sosial untuk tenaga kerja atau pekerja migran yang akan ditempatkan. Jaminan tersebut sangat dinantikan sebagai pelaku usaha.
- 5) Sebelum adanya UU PPMI, pengusaha mengalami kebingungan dalam melaksanakan perlindungan jaminan sosial bagi calon pekerja migran yang mereka kirimkan ke luar negeri.
- 6) Saksi menyatakan bahwa usaha di bidang penempatan pekerja migran memiliki risiko yang sangat tinggi, dan pembatasan modal serta ketentuan dalam UU PPMI

membantu mengidentifikasi pengusaha yang serius dan selektif.

- 7) UU PPMI beserta peraturan turunannya tidak menimbulkan ketidakjelasan atau dualisme dalam perizinan. Justru pengusaha mengalami kepastian hukum dengan terbitnya UU PPMI beserta peraturan turunannya.
- a. **Abdul Rahmat**, yang pada pokoknya menyampaikan:
- 1) Saksi merupakan Anak Buah Kapal (ABK) korban wanprestasi oleh agensi dan/atau pemberi kerja yang tidak memenuhi perjanjian kerja di kapal Taiwan sejak tahun 2011. Seperti tidak dibayarkannya upah dan hak-haknya dengan alasan agensi dan pemberi kerja bangkrut.
 - 2) Sebelum adanya UU PPMI, pengaduan terkait masalah yang dihadapi saksi tidak dapat memproses karena belum ada aturan yang mengatur pelaut sektor perikanan di luar negeri.
 - 3) Saksi menyambut baik Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI karena adanya perlindungan hukum sesuai dengan UUD 1945 Pasal 28 ayat (1).
 - 4) Saksi berharap agar Pasal 4 ayat (1) huruf c dapat memperbaiki tata kelola penempatan dan perlindungan bagi ABK yang bekerja di luar negeri atau kapal berbendera asing.
5. Terhadap dalil para Pemohon yang menyatakan bahwa Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak dengan tegas membentuk kategorisasi Pekerja Migran Indonesia (PMI) ke dalam dua jenis, yakni pekerja migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) yang secara teknis pengelolaannya dipisahkan antara keduanya. Oleh sebab itu, maka timbullah disharmoni regulasi antara UU PPMI dan PP 22/2022 dengan berbagai regulasi kepelautan yang selama ini sudah eksis yang bertentangan dengan hak-hak konstitusional yang melekat pada Para Pemohon sebagaimana pada Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945, adalah dalil yang keliru. Hal mana dapat Pemerintah jelaskan dan simpulkan bahwa Pasal 4 ayat (1) UU PPMI tidak mengkategorikan pekerja migran berbasis darat (*land-based*) dan

pekerja migran berbasis laut (*sea-based*). Pengkategorian semacam itu justru dapat menimbulkan diskriminasi perlakuan. Menghilangkan ketentuan Pasal 4 ayat (1) UU PPMI dapat menghilangkan keadilan dan kepastian hukum dalam pemberian perlindungan bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.

Pembentukan UU PPMI telah melalui proses yang diatur dalam UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Tidak ada tumpang tindih atau dualisme hukum antara UU PPMI dan UU 17/2008, karena keduanya mengatur hal yang berbeda. Pasal 51 ayat (1) UU PPMI memberikan kewenangan kepada Menteri Ketenagakerjaan untuk mengatur penempatan Pekerja Migran Indonesia (PMI) keluar negeri. Perusahaan yang menjadi Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia wajib mendapat izin tertulis berupa SIP3MI dari Menteri.

Pembenahan keseluruhan sistem perlindungan bagi pekerja migran Indonesia, termasuk pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, dilakukan melalui kemudahan layanan perizinan dan integrasi sistem untuk memberikan perlindungan yang optimal.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan saksi Pemerintah atas nama **Herman Suprayogi**, yang pada pokoknya menyampaikan:

1. Mengakui bahwa UU PPMI memberikan kepastian perlindungan hukum bagi para pengusaha, terutama terkait tata kelola dan penempatan.
2. UU PPMI beserta peraturan turunannya tidak menimbulkan ketidakjelasan atau dualisme dalam perizinan. Justru pengusaha mengalami kepastian hukum dengan terbitnya UU PPMI beserta peraturan turunannya.

III. PROSES PERSIDANGAN DI MAHKAMAH KONSTITUSI

Bahwa pada masa persidangan atas permohonan pengujian materiil UU PPMI, terdapat pertanyaan Yang Mulia Ketua/Anggota Majelis Hakim Konstitusi, keterangan Saksi, dan keterangan Ahli Pemohon. Terhadap hal-hal tersebut, Pemerintah pada intinya memberikan tanggapan sebagai berikut:

1. Tanggapan Pemerintah terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Prof. Dr. Enny Nurbaningsih, S.H., M.Hum., dan Dr. Suhartoyo S.H., M.H., dalam persidangan pada tanggal 22 Januari 2024, Pemerintah telah memberikan jawaban terhadap pertanyaan Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi tersebut melalui Keterangan Tambahan Presiden yang disampaikan secara tertulis kepada Mahkamah Konstitusi pada tanggal 05 Februari 2024.
2. Tanggapan Pemerintah terhadap pertanyaan Yang Mulia Hakim Konstitusi Dr. H. Arsul Sani, S.H., M.Si., Pr.M., Prof. Dr. Enny Nurbaningsih, S.H., M.Hum., Prof. Dr. M. Guntur Hamzah, S.H., M.H. dan Prof. Dr. Saldi Isra, S.H., M.P.A., dalam persidangan pada tanggal 06 Februari 2024, Pemerintah telah memberikan jawaban terhadap pertanyaan Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi tersebut melalui Keterangan Tambahan Presiden yang disampaikan secara tertulis kepada Mahkamah Konstitusi pada tanggal 19 Februari 2024.
3. Tanggapan Pemerintah Atas Keterangan Ahli Para Pemohon Saru Arifin, S.H., LL.M. (dalam sidang tanggal 06 Februari 2024). Setelah memperhatikan secara cermat keterangan Ahli Para Pemohon Saru Arifin, S.H., LL.M. yang pada pokoknya menyampaikan sebagai berikut:

a. Bahwa menurut ahli para Pemohon:

International Labour Organization (ILO) telah membentuk rezim hukum tersendiri bagi pekerja migran di daratan yang mengeluarkan pelaut dari daftar pekerja migran. Bagi pelaut, ILO telah membuat "*Bill of Rights*" khusus melalui *Maritime Labour Convention* 2006 (MLC 2006) yang secara komprehensif memberikan perlindungan bagi pelaut.

Pemerintah perlu memberikan tanggapan sebagai berikut:

International Labour Organization (ILO) telah memainkan peran penting dalam menyusun standar dan perlindungan bagi pelaut melalui *Maritime Labour Convention* 2006 (MLC 2006). MLC 2006 adalah sebuah perjanjian internasional yang dirancang untuk menyediakan "*Bill of Rights*" atau hak asasi bagi pelaut di seluruh dunia. Dengan demikian antara MLC 2006 dengan UU PPMI keduanya saling melengkapi dalam rangka memberikan

pelindungan bagi pekerja migran Indonesia, termasuk pelaut. Sebagai anggota *International Labour Organization* (ILO), Indonesia telah berkomitmen untuk mematuhi standar yang ditetapkan oleh MLC 2006.

MLC 2006 adalah perjanjian internasional yang menetapkan standar minimum untuk kondisi kerja dan kehidupan pelaut, mencakup berbagai aspek seperti jam kerja, istirahat, upah, kontrak kerja, dan aspek-aspek lain yang terkait dengan kesejahteraan pelaut. Dalam konteks ini, UU PPMI dan MLC 2006 seharusnya saling melengkapi dan mendukung satu sama lain dalam melindungi hak dan kesejahteraan pekerja migran Indonesia, termasuk pelaut, sesuai dengan standar internasional dan hukum nasional yang berlaku.

Selain MLC 2006, UU PPMI juga sejalan dengan Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia telah mengadopsi dan menerapkan standar internasional yang lebih luas dalam melindungi hak-hak pekerja migran dan anggota keluarganya.

Konvensi tersebut, yang dikenal sebagai "*International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families*," memberikan kerangka kerja yang komprehensif untuk melindungi hak-hak pekerja migran dan keluarganya. Konvensi ini mencakup hak-hak dasar seperti hak atas perlakuan yang adil, upah yang setara dengan pekerja lokal, perlindungan terhadap eksploitasi, serta hak untuk mendapatkan informasi dan akses ke layanan kesehatan dan pendidikan.

Dengan demikian, kehadiran UU PPMI tidak saja menunjukkan komitmen Indonesia untuk memastikan bahwa pekerja migran Indonesia dan keluarganya mendapatkan perlindungan yang memadai sesuai dengan standar internasional, namun juga mencerminkan upaya untuk memastikan bahwa hukum nasional sejalan dengan prinsip-prinsip hak asasi manusia dan perlindungan

pekerja migran yang ditetapkan oleh organisasi internasional, seperti *International Labour Organization* (ILO) dan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan ahli Pihak Terkait atas nama **Arie Afriansyah**, yang pada pokoknya menyampaikan:

1. Deklarasi ASEAN menyatakan bahwa awak kapal ikan asing adalah pekerja migran yang harus dilindungi dalam konteks internasional.
 2. Ahli menyimpulkan bahwa upaya melindungi pekerja migran, termasuk pelaut, sejalan dengan prinsip-prinsip perlindungan hak-hak konstitusional, khususnya Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945.
 3. Mengeluarkan pelaut dari pekerja migran Indonesia akan sangat berisiko karena ketiadaan perlindungan hukum.
- b. Bahwa menurut ahli para Pemohon:
- Secara normatif dan teoritis, pelaut bukan termasuk pekerja migran yang secara konsisten ditegaskan dalam tiga Konvensi ILO, yakni Konvensi Nomor C-097 Tahun 1949, Konvensi Nomor C-143 Tahun 1975, dan Konvensi ILO tentang Perlindungan Pekerja Migran dan Keluarganya 1990. Oleh sebab itu, Pasal 4 UU PPMI dan kebijakan teknis tata kelola migrasi ketenagakerjaan yang ada saat ini melalui PP 22/2022 yang memasukkan pelaut sebagai bagian dari kelompok pekerja migran Indonesia, tidak sejalan dengan ketentuan ketiga konvensi di atas sebagai induk regulasi internasional dalam tata kelola migrasi ketenagakerjaan untuk pekerja migran di darat.

Pemerintah perlu memberikan tanggapan sebagai berikut:

Argumentasi ahli menunjukkan bahwa ada perbedaan antara normatif dan teoritis dalam mengkategorikan pelaut sebagai pekerja migran. Namun, penjelasan ahli masih terlalu abstrak dan tidak memberikan contoh konkret atau analisis mendalam terkait ketiga Konvensi ILO yang disebutkan oleh ahli.

Argumentasi ahli hanya mencoba menyoroiti perbedaan pandangan normatif dan teoritis, beberapa pihak mungkin tetap berpendapat bahwa pelaut sebaiknya tetap diakui sebagai pekerja migran untuk memastikan hak dan perlindungan yang setara dengan pekerja migran di darat.

Hukum dan regulasi nasional dapat bervariasi, dan interpretasi terhadap konsep pekerja migran dapat dipengaruhi oleh perbedaan dalam peraturan dan ketentuan hukum yang ada di setiap yurisdiksi. Beberapa negara mungkin lebih cenderung mengklasifikasikan pelaut sebagai pekerja migran, sementara yang lain mungkin memiliki pendekatan yang berbeda. Meskipun terdapat konvensi internasional, seperti Konvensi PBB 1990 tentang Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya, interpretasi dan implementasinya dapat berbeda di tingkat nasional. Beberapa negara mungkin memilih untuk mengadopsi definisi dan ketentuan internasional secara lebih ketat, sementara yang lain dapat memiliki interpretasi yang lebih longgar atau dapat memilih untuk mengatur pelaut melalui kerangka hukum lainnya.

Oleh karena itu, perbedaan dalam interpretasi hukum dan regulasi antar yurisdiksi dapat menciptakan variasi dalam status pekerja migran pelaut di tingkat internasional. Hal ini menekankan pentingnya kerja sama internasional untuk memastikan perlindungan yang konsisten terhadap hak-hak pekerja migran, termasuk pelaut, di seluruh dunia. Dalam penjelasan ahli, Pemerintah tidak melihat konstruksi hukum yang dijelaskan oleh ahli, dimana letak kerugian bagi pelaut ketika pelaut masuk sebagai pekerja migran dalam UU PPMI.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan ahli Pihak Terkait atas nama **Arie Afriansyah**, yang pada pokoknya menyampaikan:

1. Menekankan kewajiban negara dalam melindungi WNI, termasuk pekerja migran, sebagaimana diamanatkan dalam Konstitusi, terutama Pasal 28 UUD 1945.

2. UU PPMI bertujuan melindungi PMI dan keluarganya di luar wilayah Indonesia, meskipun implementasinya mungkin kompleks karena melibatkan seluruh proses, dari sebelum berangkat hingga setelah kembali.
 3. Ahli menekankan bahwa standar nasional lebih tinggi daripada standar internasional, dan pelaksanaannya di tingkat nasional tidak dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional.
 4. Ahli menyimpulkan bahwa upaya melindungi pekerja migran, termasuk pelaut, sejalan dengan prinsip-prinsip perlindungan hak-hak konstitusional, khususnya Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945.
 5. Konvensi internasional merupakan standar minimal, maka ketika Indonesia ingin melaksanakan komitmen yang lebih tinggi, maka itu tidak bermasalah. Salah satu tolak ukur menjadi bermasalah adalah ketika ada negara lain yang protes terhadap Indonesia. Hingga saat ini, menurut ahli belum ada negara lain yang protes karena Indonesia memiliki UU PPMI.
 6. Mengeluarkan pelaut dari pekerja migran Indonesia akan sangat berisiko karena ketiadaan perlindungan hukum.
- c. Bahwa menurut Ahli para Pemohon:
- Implikasi teknis dari perubahan status pelaut menjadi pekerja migran dalam UU PPMI adalah terjadinya disharmoni aturan pada level peraturan pelaksanaannya, yakni PP 22/2022 yang beberapa pasal di dalamnya disharmoni dengan PP 31/2021.

Pemerintah perlu memberikan tanggapan sebagai berikut:

Bahwa PP 22/2022 merupakan amanat Pasal 64 dari UU PPMI sedangkan PP 31/2021 merupakan amanat dari Pasal 57 dan Pasal 185 huruf b UU 11/2020 tentang Cipta Kerja. Oleh karena itu, kedua PP tersebut sebenarnya tidak terjadi disharmoni. Karena kedua PP tersebut menjalankan amanat dari 2 (dua) Undang-Undang yang berbeda.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan saksi Pemerintah atas nama **Herman Suprayogi**, yang pada pokoknya menyampaikan:

1. UU PPMI beserta peraturan turunannya tidak menimbulkan ketidakjelasan atau dualisme dalam perizinan. Justru pengusaha mengalami kepastian hukum dengan terbitnya UU PPMI beserta peraturan turunannya.
 2. Mengakui bahwa UU PPMI memberikan kepastian perlindungan hukum bagi para pengusaha, terutama terkait tata kelola dan penempatan.
 3. Sebelum adanya UU PPMI, pengusaha mengalami kebingungan dalam melaksanakan perlindungan jaminan sosial bagi calon pekerja migran yang mereka kirimkan ke luar negeri.
- d. Bahwa menurut ahli Para Pemohon:
- Pelaut menanggung beban tambahan kewajiban administrasi perizinan dan tentunya juga waktu dan biaya. Hal ini dapat berpotensi pada kemungkinan 'disisihkannya' pelaut-pelaut Indonesia dalam pengisian posisi pekerjaan di kapal asing, karena pemilik kapal akan merekrut pelaut dari negara lain yang lebih cepat merespon. Selain itu, perusahaan agensi perekrutan dan penempatan awak kapal harus menambah izin usahanya yang harus menyesuaikan dengan pola perizinan perusahaan agensi PMI yang berbasis daratan.

Pemerintah perlu memberikan tanggapan sebagai berikut:

Bahwa tambahan kewajiban administrasi perizinan merupakan bagian dari perbaikan tata kelola untuk memberikan perlindungan bagi pekerja migran Indonesia. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan jaminan kepastian hukum bagi pelaku usaha dan memberikan perlindungan bagi pekerja migran Indonesia, termasuk pelaut. Oleh karena itu, pendapat ahli yang menyatakan bahwa tambahan kewajiban administrasi perizinan berpotensi 'disisihkannya' pelaut Indonesia adalah tidak tepat.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan saksi Pemerintah atas nama **Herman Suprayogi**, yang pada pokoknya menyampaikan:

1. Mengakui bahwa UU PPMI memberikan kepastian perlindungan hukum bagi para pengusaha, terutama terkait tata kelola dan penempatan.
2. Tata kelola yang sistematis yang melibatkan dinas tenaga kerja daerah, Kementerian Ketenagakerjaan, dan perwakilan RI yang memudahkan pelaku usaha untuk menyelesaikan atau mengkomunikasikan bila mana muncul persoalan atau perselisihan antara pemberi kerja dengan pelaku usaha.
3. Saksi menyambut baik pembatasan modal yang diatur dalam UU PPMI, khususnya mengenai nominal modal dasar dan deposito. Saksi menganggapnya sebagai bentuk keseriusan pengusaha dan seleksi terhadap pemodal.

e. Bahwa menurut ahli para Pemohon:

Agar harmoni kelembagaan dalam tata kelola migrasi ketenagakerjaan di Indonesia, baik yang berbasis darat maupun berbasis laut dapat terjaga, maka Pasal 4 UU PPMI perlu dilakukan *review (judicial review atau political review)* dengan mengeluarkan pelaut dari kelompok pekerja migran. Hal ini juga dimaksudkan untuk menjaga konsistensi legislasi antara UU PPMI dengan tiga konvensi ILO sebagai induk legislasi dan tata kelola migrasi ketenagakerjaan internasional.

Pemerintah perlu memberikan tanggapan sebagai berikut:

Pengaturan Pelaut dalam UU PPMI sebagai bagian dari pekerja migran Indonesia menunjukkan komitmen Pemerintah untuk memastikan perlindungan pekerja migran Indonesia dengan setara. Hal ini sejalan dengan prinsip-prinsip hak asasi manusia dan keadilan, dimana pekerja migran Indonesia, termasuk pelaut, memiliki hak yang sama untuk perlindungan hukum, sosial, dan ekonomi.

Prinsip-prinsip hak asasi manusia dan keadilan tersebut telah dituangkan dalam UU PPMI yang sejalan dengan UUD 1945. Ahli

hanya berfokus pada argumen yang memisahkan pelaut bukan pekerja migran dan tidak menjelaskan bagaimana perlindungan pelaut apabila dipisahkan atau dikeluarkan dari UU PPMI, padahal hanya UU PPMI yang mengatur perlindungan bagi pelaut.

Penjelasan Pemerintah tersebut di atas, juga sejalan dengan ahli Pihak Terkait atas nama **Arie Afriansyah**, yang pada pokoknya menyampaikan:

1. Deklarasi ASEAN yang menyatakan bahwa awak kapal ikan asing adalah pekerja migran yang harus dilindungi dalam konteks internasional.
 2. Ahli menyimpulkan bahwa upaya melindungi pekerja migran, termasuk pelaut, sejalan dengan prinsip-prinsip perlindungan hak-hak konstitusional, khususnya Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945.
 3. Konvensi internasional merupakan standar minimal, maka ketika Indonesia ingin melaksanakan komitmen yang lebih tinggi, maka itu tidak bermasalah. Salah satu tolok ukur menjadi bermasalah adalah ketika ada negara lain yang protes terhadap Indonesia. Hingga saat ini, menurut ahli belum ada negara lain yang protes karena Indonesia memiliki UU PPMI.
 4. Mengeluarkan pelaut dari pekerja migran Indonesia akan sangat berisiko karena ketiadaan perlindungan hukum.
4. Keterangan 3 (tiga) orang saksi Pemerintah, yaitu:
- a. **Purwanti Uta Djara**, yang pada pokoknya menyatakan:
 - 1) Pelaut menghadapi berbagai persoalan, termasuk jam kerja panjang, lingkungan berbahaya, upah rendah, dan waktu berlayar tidak pasti. Masalah kesehatan seperti stres, kelelahan, cedera, dan akses layanan kesehatan yang terbatas. Dan tantangan lainnya seperti jauh dari keluarga, komunikasi sulit, dan keterbatasan akses internet.
 - 2) Saksi menyambut baik UU PPMI dan mendukung penerbitan PP 22/2022 sebagai pedoman dalam menangani kasus pelaut

migran. UU PPMI menjadi pegangan utama dalam menangani masalah pelaut dan pekerja migran Indonesia di luar negeri.

- 3) Beberapa kasus yang ditangani oleh saksi selama satu tahun terakhir, antara lain: kasus potongan gaji, kasus kematian, sakit, kecelakaan kerja, gaji tidak lunas, dan klaim asuransi.
 - 4) Kegiatan yang dilakukan saksi dalam rangka perlindungan PMI yaitu pendataan dan pendaftaran, pemantauan kondisi kerja, sosialisasi peraturan ketenagakerjaan, hingga pembinaan dan pemberdayaan PMI.
 - 5) Perwakilan RI terlibat dalam penanganan masalah, mediasi, pendampingan hukum, pemulangan PMI bermasalah, dan program pemberdayaan.
 - 6) UU PPMI sangat penting sebagai pegangan utama bagi Atnaker dan KDEI Taipei dalam memberikan perlindungan bagi pekerja migran, termasuk pelaut awak kapal dan pelaut perikanan.
 - 7) Harapan agar undang-undang ini terus menjadi acuan dalam menangani kasus-kasus PMI, pelaut awak kapal, dan pelaut perikanan.
 - 8) Selama saksi di Taiwan tidak ada protes dari ABK terkait dimasukkannya ABK sebagai PMI. Serta tidak ada kendala dalam perlindungan terhadap PMI ABK dengan adanya UU PPMI.
- b. **Abdul Rahmat**, yang pada pokoknya menyatakan:
- 1) Saksi merupakan Anak Buah Kapal (ABK) korban wanprestasi oleh agensi dan/atau pemberi kerja yang tidak memenuhi perjanjian kerja di kapal Taiwan sejak tahun 2011. Seperti tidak dibayarkannya upah dan hak-haknya dengan alasan agensi dan pemberi kerja bangkrut.
 - 2) Sebelum adanya UU PPMI, pengaduan terkait masalah yang dihadapi saksi tidak dapat memproses karena belum ada aturan yang mengatur pelaut sektor perikanan di luar negeri.

- 3) Saksi menyambut baik Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI karena adanya perlindungan hukum sesuai dengan UUD 1945 Pasal 28 ayat (1).
 - 4) Saksi berharap agar Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI dapat memperbaiki tata kelola penempatan dan perlindungan bagi ABK yang bekerja di luar negeri atau kapal berbendera asing.
- c. **Herman Suprayogi**, yang pada pokoknya menyatakan:
- 1) Mengakui bahwa UU PPMI memberikan kepastian perlindungan hukum bagi para pengusaha, terutama terkait tata kelola dan penempatan.
 - 2) Tata kelola yang sistematis yang melibatkan dinas tenaga kerja daerah, Kementerian Ketenagakerjaan, dan perwakilan RI yang memudahkan pelaku usaha untuk menyelesaikan atau mengkomunikasikan bila mana muncul persoalan atau perselisihan antara pemberi kerja dengan pelaku usaha.
 - 3) Saksi menyambut baik pembatasan modal yang diatur dalam UU PPMI, khususnya mengenai nominal modal dasar dan deposito. Saksi menganggapnya sebagai bentuk keseriusan pengusaha dan seleksi terhadap pemodal.
 - 4) Mengapresiasi adanya arahan yang jelas dalam UU PPMI terkait jaminan sosial untuk tenaga kerja atau pekerja migran yang akan ditempatkan. Jaminan tersebut sangat dinantikan sebagai pelaku usaha.
 - 5) Sebelum adanya UU PPMI, pengusaha mengalami kebingungan dalam melaksanakan perlindungan jaminan sosial bagi calon pekerja migran yang mereka kirimkan ke luar negeri.
 - 6) Saksi menyatakan bahwa usaha di bidang penempatan pekerja migran memiliki risiko yang sangat tinggi, dan pembatasan modal serta ketentuan dalam UU PPMI membantu mengidentifikasi pengusaha yang serius dan selektif.
 - 7) UU PPMI beserta peraturan turunannya tidak menimbulkan ketidakjelasan atau dualisme dalam perizinan. Justru

pengusaha mengalami kepastian hukum dengan terbitnya UU PPMI beserta peraturan turunannya.

5. Keterangan ahli Pihak Terkait **Arie Afriansyah**, yang pada pokoknya menyatakan:
 - a. Menekankan kewajiban negara dalam melindungi WNI, termasuk pekerja migran, sebagaimana diamanatkan dalam Konstitusi, terutama Pasal 28 UUD 1945.
 - b. ILO *Maritime Labor Convention* 2006 dan ILO *Convention* 188, memastikan perlindungan pekerja migran di laut dan sebagai kelompok migran yang dilindungi.
 - c. UU PPMI bertujuan melindungi PMI dan keluarganya di luar wilayah Indonesia, meskipun implementasinya mungkin kompleks karena melibatkan seluruh proses, dari sebelum berangkat hingga setelah kembali.
 - d. Ahli menekankan bahwa standar nasional lebih tinggi daripada standar internasional, dan pelaksanaannya di tingkat nasional tidak dianggap sebagai pelanggaran hukum internasional.
 - e. Ahli menyatakan bahwa posisi negara-negara terkait dualisme atau monisme tidak selalu jelas dan harus dilihat dari sisi praktik pelaksanaannya di tingkat nasional.
 - f. Indonesia telah meratifikasi beberapa konvensi internasional terkait pekerja migran, seperti Konvensi ICRMW dan MLC 2006, dan Indonesia belum meratifikasi Konvensi 188.
 - g. Ahli menyatakan bahwa pekerja WNI di kapal asing yang telah mendapatkan izin dan visa kerja dianggap telah memenuhi persyaratan hukum sesuai bendera kapal.
 - h. Deklarasi ASEAN yang menyatakan bahwa awak kapal ikan asing adalah pekerja migran yang harus dilindungi dalam konteks internasional.
 - i. Ahli menyimpulkan bahwa upaya melindungi pekerja migran, termasuk pelaut, sejalan dengan prinsip-prinsip perlindungan hak-hak konstitusional, khususnya Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945.

- j. Konvensi internasional merupakan standar minimal, maka ketika Indonesia ingin melaksanakan komitmen yang lebih tinggi, maka itu tidak bermasalah. Salah satu tolak ukur menjadi bermasalah adalah ketika ada negara lain yang protes terhadap Indonesia. Hingga saat ini, menurut ahli belum ada negara lain yang protes karena Indonesia memiliki UU PPMI.
- k. Mengeluarkan pelaut dari pekerja migran Indonesia akan sangat berisiko karena ketiadaan perlindungan hukum.

IV. PETITUM

Berdasarkan penjelasan dan pertimbangan tersebut di atas, Pemerintah memohon kepada Yang Mulia Ketua/Anggota Majelis Hakim Konstitusi Republik Indonesia, dapat memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menerima Kesimpulan Presiden secara keseluruhan;
2. Menyatakan bahwa Para Pemohon tidak mempunyai kedudukan hukum (*legal standing*);
3. Menolak permohonan pengujian Para Pemohon untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan permohonan pengujian Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet onvankelijk verklaard*);
4. Menyatakan ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang **tidak bertentangan** dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

[2.12] Menimbang bahwa Pihak Terkait menyerahkan kesimpulan kepada Mahkamah pada tanggal 1 Maret 2024, yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut:

A. Dalam Eksepsi

A.1. Para Pemohon Tidak Kedudukan Hukum (*Legal Standing*) Dalam Mengajukan Permohonan Pengujian Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI

1. Bahwa Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*) dalam mengajukan permohonan *a quo*, karena tidak

terdapat kerugian konstitusional aktual maupun potensial yang dialami oleh Para Pemohon dengan berlakunya **Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI (Objek Permohonan)**. Pada dasarnya, dalil-dalil yang diajukan oleh Pemohon, baik di dalam Permohonan maupun pada fakta persidangan, merupakan permasalahan kebijakan hukum terbuka, atau *open legal policy*, bukan merupakan konstitusionalitas suatu norma.

2. Bahwa Para Pemohon di dalam persidangan, tidak dapat membuktikan kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diatur dalam UUD 1945, yang diakibatkan oleh berlakunya Pasal *a quo*. Para Pemohon dan Ahli yang diajukan Para Pemohon hanya menjelaskan berbagai konvensi Internasional yang juga dalam keterangannya turut keliru telah menyebutkan “Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya” (ICRMW) sebagai salah satu Konvensi ILO yang padahal sebenarnya merupakan sebuah Konvensi PBB.
3. Bahwa Pemohon I selaku Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I), salah satu asosiasi yang menaungi pelaut perikanan migran, dan Pemohon II sebagai seorang pelaut justru diuntungkan dengan berlakunya Pasal *a quo* karena semua hak-hak yang melekat pada Pekerja Migran Indonesia (PMI) sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 ayat (1) huruf a dan b UU PPMI juga berlaku terhadap Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran (selanjutnya disebut Pelaut Migran Indonesia). Hak-hak tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) UU PPMI sebagai berikut:
 - a. *mendapatkan pekerjaan di luar negeri dan memilih pekerjaan sesuai dengan kompetensinya;*
 - b. *memperoleh akses peningkatan kapasitas diri melalui pendidikan dan pelatihan kerja;*
 - c. *memperoleh informasi yang benar mengenai pasar kerja, tata cara penempatan, dan kondisi kerja di luar negeri;*
 - d. *memperoleh pelayanan yang profesional dan manusiawi serta perlakuan tanpa diskriminasi pada saat sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja;*
 - e. *menjalankan ibadah sesuai dengan agama dan keyakinan yang dianut;*

- f. *memperoleh upah sesuai dengan standar upah yang berlaku di negara tujuan penempatan dan/atau kesepakatan kedua negara dan/atau Perjanjian Kerja;*
 - g. *memperoleh perlindungan dan bantuan hukum atas tindakan yang dapat merendahkan harkat dan martabat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia dan di negara tujuan penempatan;*
 - h. *memperoleh penjelasan mengenai hak dan kewajiban sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Kerja;*
 - i. *memperoleh akses berkomunikasi;*
 - j. *berserikat dan berkumpul di negara tujuan menguasai dokumen perjalanan selama bekerja;*
 - k. *penempatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negara tujuan penempatan;*
 - l. *memperoleh jaminan perlindungan keselamatan dan keamanan kepulauan Pekerja Migran Indonesia ke daerah asal; dan/atau*
 - m. *memperoleh dokumen dan Perjanjian Kerja Calon Pekerja Migran Indonesia dan/atau Pekerja Migran Indonesia.*
4. Bahwa seluruh hak-hak di atas sejalan dengan Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD 1945. Selengkapnya sebagai berikut:
- Ayat (1):
- “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”.*
- Ayat (2):
- “Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”.*
5. Bahwa UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) beserta peraturan turunannya, yang oleh Para Pemohon dalilkan sebagai payung hukum perlindungan Pelaut Migran Indonesia sama sekali tidak mengatur perlindungan Pelaut Pekerja Migran Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 6 ayat (1) UU PPMI tersebut di atas. Hal tersebut dapat dipahami karena UU Pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UU Pelayaran hanya berlaku untuk:
- a. *semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim **di perairan Indonesia;***
 - b. *semua kapal asing yang berlayar **di perairan Indonesia;** dan*
 - c. *semua **kapal berbendera Indonesia** yang berada di luar perairan Indonesia.*

6. Bahwa hadirnya Pasal *a quo* justru membuktikan kehadiran negara dalam melindungi warganya di mana pun berada karena sebelum adanya UU PPMI yang memasukan Pelaut Migran sebagai bagian dari PMI, pengaturan mengenai perlindungan Pelaut Migran Indonesia belum kuat. Hal tersebut diperkuat keterangan Saksi yang diajukan Pemerintah atas nama Abdul Rahmat yang mengatakan dalam persidangan bahwa sebelum berlakunya UU *a quo*, mereka mengalami kesulitan untuk mendapatkan hak-haknya akibat perusahaan tidak mau membayar gaji mereka dan diperjuangkan saksi Abdul Rahmat bersama Pemohon I, Imam Syafii yang saat ini telah menjadi Ketua Umum Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I).
7. Bahwa saksi lain yang diajukan oleh Para Pihak Terkait atas nama Saenudin, Supriyanto, dan Syamsul, yang memberikan keterangan secara tertulis yang pada pokoknya mengatakan bahwa dengan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI, maka hak-hak Pelaut Migran Indonesia akan terpenuhi karena uang deposito dapat dicairkan untuk memenuhi hak-hak pelaut tersebut.
8. Bahwa ketiadaan perlindungan hukum bagi Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran di luar negeri justru melanggar UUD 1945 yang mengatur tujuan negara dalam untuk melindungi WNI dimanapun ia berada, sebagaimana hal tersebut ditegaskan dalam pembukaan UUD 1945, yakni: "*melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia*";
9. Bahwa Para Pemohon, terutama Pemohon III juga tidak dapat menjelaskan hubungan sebab akibat (*causaal verband*) antara kerugian konstitusional yang dialaminya dengan Pasal *a quo*. Dalil-dalil yang diajukan oleh Para Pemohon baik di dalam permohonannya maupun pada fakta persidangan, hanya menjelaskan mengenai berbagai konvensi Internasional dan tidak dapat menjelaskan hubungan sebab akibat antara berlakunya Pasal *a quo* dengan kerugian konstitusional yang dialaminya. Bahkan saksi Pemerintah atas nama Herman Suprayogi (Direksi PT Puncak Jaya Samudra), yang memberikan keterangan di

bawah sumpah pada persidangan tanggal 22 Februari 2024, yang kedudukan sama dengan Pemohon III sebagai *manning agency* justru menyambut baik hadirnya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI karena memberikan kepastian hukum dalam perlindungan terhadap Pelaut Migran Indonesia.

Dalam keterangannya, saksi Herman mengatakan bahwa *“...dengan diterapkannya Undang-undang Nomor 18 Tahun 2017, kami mendapatkan: 1. Kepastian perlindungan secara hukum yang mana sudah diatur dalam Undang-Undang tersebut secara sistematis dari Pekerja Migran Indonesia melakukan pendaftaran di perusahaan, penempatan hingga kepulangan Pekerja Migran Indonesia nantinya mendapatkan perlindungan oleh Pemerintah. Dengan adanya kepastian perlindungan secara hukum selain perijinan untuk menjaga keberlangsungan bisnis, tentunya Perusahaan bisa mendapatkan kepastian proses penyelesaian masalah jika masalah yang ditimbulkan dari pihak-pihak di luar negeri akan ada perwakilan dari RI yang mendampingi dengan rutin”*.

10. Bahwa berdasarkan seluruh argumentasi di atas, Para Pemohon tidak memenuhi kedudukan hukum dalam mengajukan permohonan *a quo* karena tidak mengalami kerugian konstitusional sebagaimana didalilkan, sehingga oleh karenanya permohonan Para Pemohon harus dinyatakan tidak dapat diterima.

B. Dalam Pokok Permohonan

B.1. Awak Kapal Niaga Migran Dan Awak Kapal Perikanan Migran Adalah Pekerja Migran

1. Dalam permohonan *a quo*, Pemohon mendalilkan bahwa Awak Kapal Perikanan Migran dan Awak Kapal Niaga Migran (keduanya secara bersama-sama disebut sebagai, **“Pelaut Migran”**), tidak termasuk sebagai pekerja migran dengan alasan adanya sertifikasi profesi yang harus dipenuhi oleh Pelaut Migran dan sifat pekerjaan dari Pelaut Migran yang selalu berpindah-pindah dari negara yang satu ke negara lain (transnasional).

2. Namun, sepanjang persidangan *a quo*, Pemohon **TIDAK DAPAT** membantah karakter Pelaut Migran sebagai pekerja yang melakukan pekerjaannya di luar wilayah kedaulatan Republik Indonesia dan mendapatkan upah dari pekerjaannya tersebut (*vide* Pasal 1 angka 2 UU PPMI).
3. Selain itu, Pemohon juga telah **GAGAL** dalam memahami persyaratan sertifikasi keahlian yang harus diperoleh Pelaut Migran, yang menurut Pemohon merupakan dasar bagi Pelaut Migran untuk dikecualikan dari pekerja migran. Apabila merujuk pada Pasal 34 huruf a, b, c, dan d UU PPMI, seluruh pekerja migran, baik yang bekerja di darat maupun di laut, wajib untuk mendapatkan sertifikasi keahlian, berdasarkan industri tempat pekerja migran tersebut ditempatkan dan dipekerjakan. Sehingga, keharusan Pelaut Migran untuk mendapatkan sertifikasi profesinya, **TIDAK DAPAT** menjadi alasan bagi Pelaut Migran untuk dikecualikan dari pekerja migran.
4. Dengan demikian, berdasarkan penjelasan tersebut di atas, jelas **TERBUKTI** bahwa Pelaut Migran adalah pekerja migran sebagaimana yang telah didefinisikan oleh Pasal 1 angka 2 UU PPMI.

B.2. Kehadiran Pasal A Quo Tidak Bertentangan Dengan Prinsip Kepastian Hukum Dan Hak Konstitusional Warga Negara

1. Ketentuan UU PPMI pada dasarnya telah memberikan mandat kepada pemerintah untuk mengatur secara khusus perekrutan dan penempatan awak kapal migran. Hal ini dinyatakan pada Pasal 64 UU PPMI (BUKTI PT-58) yang pada pokoknya memandatkan pengaturan penempatan dan perlindungan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan dalam Peraturan Pemerintah. Hal ini kemudian diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 (BUKTI PT-58), yang mana dalam peraturan tersebut, pemerintah telah mengganti mekanisme perizinan yang semula menggunakan Surat Izin Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (“SIUPPAK”) menjadi Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (“SIP3MI”). Sehingga tidak ditemukan pertentangan

dengan prinsip kepastian hukum sebagaimana didalilkan secara keliru oleh Para Pemohon;

2. Selanjutnya, hal ini juga ditegaskan dalam keterangan yang disampaikan oleh Saksi Herman Suprayogi (Direksi PT Puncak Jaya Samudra), yang memberikan keterangan di bawah sumpah pada persidangan tanggal 22 Februari 2024, pada pokoknya menyatakan bahwa dirinya sebagai Pengusaha sangat menantikan pelaksanaan UU PPMI, khususnya dalam hal sistem perizinan. Hal ini dirasa memberikan kepastian hukum bagi Pengusaha dalam menjalankan usaha secara aman, nyaman dan prosedural. Herman sendiri mengaku sudah memiliki SIP3MI sebagai bentuk ketaatan dalam menjalankan usahanya;
3. Berdasarkan pada hal tersebut, telah jelas dan terang bahwa kehadiran Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak bertentangan dengan prinsip kepastian hukum, dan oleh karenanya semua dalil Para Pemohon yang pada pokoknya menyatakan bahwa kehadiran Pasal *a quo* bertentangan dengan prinsip kepastian hukum harus ditolak;

B.3. Pasal 4 Ayat (1) Huruf C UU PPMI Memberikan Jaminan Kepastian Pelindungan Bagi Pelaut Sebagai Pekerja Migran

1. Bahwa dengan mengklasifikasikan Pelaut sebagai Pekerja Migran, sebagaimana yang diatur pada Pasal *a quo*, Pelaut berhak untuk mendapatkan jaminan pemenuhan hak-haknya sebagai pekerja (baik sebelum bekerja, saat bekerja maupun setelah bekerja), yang mana hal ini sebelumnya tidak pernah dipenuhi oleh perusahaan perekrut Pelaut (*Manning Agency*) karena tidak adanya kepastian hukum terkait status Pelaut sebagai Pekerja Migran;
2. Selanjutnya, hal ini juga ditegaskan dalam keterangan yang disampaikan oleh Saksi Abdul Rahmat, yang memberikan keterangan di bawah sumpah pada persidangan tanggal 22 Februari 2024, pada pokoknya menyatakan bahwa sebelum adanya UU PPMI, Saksi pernah mengalami kesulitan dalam memperjuangkan pemenuhan pembayaran upah yang menjadi

hak-nya. Saksi telah melakukan berbagai upaya pemenuhan hak namun tidak juga mendapatkan solusi. Upaya terakhir yang kemudian dilakukan oleh Saksi adalah mengajukan Uji Materi terhadap Pasal 26 ayat 2 huruf f beserta penjelasan dan Pasal 28 Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, yang dilakukan bersama-sama dengan Pemohon I. Yang mana, salah satu pertimbangan yang disampaikan oleh Hakim Konstitusi pada putusan tersebut adalah perselisihan kewenangan dan status Pelaut sebagai Pekerja Migran. Dampaknya, sampai saat ini saksi tidak juga mendapatkan perolehan pemenuhan hak atas upah yang layak;

3. Lebih lanjut, hal ini juga diperkuat oleh keterangan Saksi Saenudin, Saksi Syamsul dan Saksi Supryanto, yang memberikan kesaksiannya secara tertulis dan menegaskan mereka mengalami pelanggaran hak atas upah yang adil dan layak akibat perusahaan tidak diperintahkan untuk membayarkan uang deposit sebagaimana diatur dalam Pasal *A Quo*;
4. Berdasarkan pada hal tersebut, telah jelas dan terang bahwa kehadiran Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI memberikan jaminan kepastian hukum atas perlindungan Pelaut sebagai Pekerja Migran, dan oleh karenanya semua dalil Para Pemohon yang pada pokoknya menyatakan kehadiran Pasal *A Quo* tidak memberikan perlindungan bagi Pelaut sebagai Pekerja Migran harus ditolak;

B.4. Ketentuan Pasal 4 Ayat (1) Huruf C UU PPMI Merupakan Bentuk Tanggung Jawab Negara Dalam Pemenuhan Hak Asasi Manusia Bagi Pelaut

1. Bahwa merujuk pada Pasal 28 D ayat (2) dan Pasal 28 I ayat (4) UUD 1945, Negara memiliki tanggung jawab untuk menjamin perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja. Sebelum kehadiran UU PPMI, tanggung jawab ini tidak dapat dipenuhi bagi Pelaut Migran karena tidak ada satupun payung hukum yang dapat digunakan untuk menjamin perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja tersebut. UU Pelayaran yang didalilkan

oleh Para Pemohon sebagai bentuk perlindungan bagi Pelaut Migran hanya mengatur administrasi pelayaran yang berkaitan dengan perhubungan laut dan tidak secara spesifik mengatur perlindungan hak ketenagakerjaan bagi Pelaut Migran;

2. Selanjutnya, hal ini juga ditegaskan dalam keterangan yang disampaikan oleh Saksi Purwanti Uta Djara yang memberikan keterangan di bawah sumpah pada persidangan tanggal 22 Februari 2024, pada pokoknya menyatakan bahwa UU PPMI telah menjawab kebingungan dan ketidakpastian hukum dalam mengatur perlindungan administrasi dan perlindungan teknis terhadap Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan Migran. Padahal, bentuk perlindungan ini merupakan filter (saringan) utama dalam menjalankan tanggung jawab Kementerian Ketenagakerjaan sebagai pemegang penyelenggara Negara yang tanggung jawab perlindungan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan yang bekerja di luar negeri. Purwanti menegaskan, bahwa sebelum adanya UU PPMI, pihaknya mengalami kesulitan dalam menangani berbagai kasus Pelaut Migran yang terjadi di lapangan;
3. Lebih lanjut, hal ini juga diperkuat oleh alat bukti BUKTI PT-66 yang menegaskan bahwa Pelindungan Pelaut sebagai Pekerja Migran bukan merupakan bagian yang diatur dalam UU Pelayaran dan menegaskan bahwa ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan;
4. Berdasarkan pada hal tersebut, telah jelas dan terang bahwa kehadiran Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI merupakan upaya Negara untuk melaksanakan tanggung jawabnya dalam memberikan perlindungan, pemenuhan dan penghormatan bagi hak konstitusional warga negaranya, dalam hal ini Pelaut Migran;
5. Mengenai kehadiran negara tersebut, Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor 83/PUU-XVII/2019 (BUKTI PT-68) menegaskan yang selengkapnyanya sebagai berikut:

“Berkaitan dengan tingginya animo masyarakat dalam menguji pengaturan Tenaga Kerja Indonesia di Luar negeri

mendorong negara untuk hadir dalam upaya memberikan jaminan perlindungan pekerja migran sehingga harkat dan martabat mereka dalam melaksanakan haknya untuk bekerja sebagaimana dijamin oleh UUD 1945 dan instrumen hukum internasional, dapat dijaga sebagaimana halnya juga menjaga harkat dan martabat Bangsa Indonesia.

Bahwa hadirnya negara dalam memberikan jaminan perlindungan tersebut di atas sejalan dengan salah satu kewajiban negara yakni memberikan perlindungan terhadap warga negara dan kepentingannya. Kewajiban demikian secara tegas dinyatakan dalam Pembukaan UUD 1945 yang antara lain, berbunyi, “Kemudian daripada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia....” Kewajiban negara untuk melindungi warga negara dan kepentingannya itu kini telah diterima dan telah berlaku sebagai prinsip universal sebagaimana tercermin dalam berbagai ketentuan hukum internasional, baik yang berupa hukum kebiasaan maupun hukum internasional tertulis, misalnya ketentuan Konvensi Wina Tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik (Vienna Convention on Diplomatic Relation), yang telah diratifikasi Pemerintah Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1982 tentang Pengesahan Konvensi Wina Mengenai Hubungan Diplomatik Beserta Protokol Opsionalnya Mengenai Hal Memperoleh Kewarganegaraan Dan Pengesahan Konvensi Wina Mengenai Hubungan Konsuler Beserta Protokol Opsionalnya Mengenai Hal Memperoleh Kewarganegaraan. Pasal 3 ayat (1) huruf b Konvensi dimaksud dengan tegas menyatakan bahwa salah satu tugas perwakilan diplomatik adalah “melindungi kepentingan negara pengirim dan kepentingan warga negaranya di negara penerima dalam batas-batas yang diperbolehkan hukum internasional” (protecting in the receiving State the interests of the sending State and of its nationals, within the limits permitted by international law). Ihwal kewajiban negara dalam memberikan perlindungan kepada warga negaranya yang berada di luar negeri juga diatur dalam ketentuan mengenai hubungan luar negeri (vide Bab V Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri).

Lebih lanjut, MK dalam putusan tersebut juga menegaskan:

“Bahwa dalam upaya negara Indonesia untuk melindungi tenaga kerja Indonesia di luar negeri juga telah dipertegas dengan keikutsertaan Pemerintah Indonesia pada tanggal 22 September 2004 di New York dengan menandatangani International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families (Konvensi Internasional mengenai Perlindungan Hak- Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya) tanpa reservasi.

Penandatanganan tersebut menunjukkan kesungguhan Negara Indonesia untuk melindungi, menghormati, memajukan dan memenuhi hak-hak seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya, yang pada akhirnya diharapkan dapat memenuhi kesejahteraan para pekerja migran dan anggota keluarganya. Hal ini sejalan pula dengan tujuan Konvensi yakni untuk menetapkan standar-standar yang menciptakan suatu model bagi hukum serta prosedur administrasi dan peradilan masing-masing negara pihak. Terobosan utama Konvensi ini adalah bahwa orang-orang yang memenuhi kualifikasi sebagai pekerja migran dan anggota keluarganya, sesuai ketentuan-ketentuan Konvensi, berhak untuk menikmati hak asasi manusia, apapun status hukumnya. Adapun substansi pokok yang termaktub dalam Konvensi berkenaan dengan hak-hak setiap pekerja migran dan anggota keluarganya yang memiliki hak atas kebebasan untuk meninggalkan, masuk dan menetap di negara manapun, hak hidup, hak untuk bebas dari penyiksaan, hak untuk bebas dari perbudakan, hak atas kebebasan berpikir, berkeyakinan dan beragama, hak atas kebebasan berekspresi, hak atas privasi, hak untuk bebas dari penangkapan yang sewenang-wenang, hak diperlakukan sama di muka hukum, hak untuk mendapatkan perlakuan yang sama dalam hak terkait kontrak/hubungan kerja, hak untuk berserikat dan berkumpul, hak mendapatkan perawatan kesehatan, hak atas akses pendidikan bagi anak pekerja migran, hak untuk dihormati identitas budayanya, hak atas kebebasan bergerak, hak membentuk perkumpulan, hak berpartisipasi dalam urusan pemerintahan di negara asalnya, dan hak untuk transfer pendapatan. Termasuk hak-hak tambahan bagi para pekerja migran yang tercakup dalam kategori-kategori pekerjaan tertentu (pekerja lintas batas, pekerja musiman, pekerja keliling, pekerja proyek, dan pekerja mandiri). Oleh karenanya, sebagai tindak lanjut dari penandatanganan Konvensi tersebut Pemerintah Indonesia telah membentuk berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dengan perlindungan terhadap tenaga kerja dengan maksud untuk semakin meningkatkan upaya perlindungan pekerja migran Indonesia (vide Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan International Convention on The Protection of The Rights of All Migrant Workers And Members of Their Families (Konvensi Internasional Mengenai Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran Dan Anggota Keluarganya).

Bahwa pembentukan UU 18/2017 yang menggantikan UU 39/2004 merupakan bagian dari upaya mewujudkan tujuan negara dan juga mengimplementasikan tujuan Konvensi. Oleh karena itu, terhadap pengaturan penempatan dan perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri dalam

UU 39/2004 dipandang belum memadai sehingga perlu diganti untuk disesuaikan dengan perkembangan dan kebutuhan perlindungan Pekerja Migran Indonesia. Negara memandang wajib membenahi keseluruhan sistem perlindungan bagi pekerja migran Indonesia dan keluarganya yang mencerminkan nilai kemanusiaan dan harga diri sebagai bangsa mulai dari sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja, sehingga penempatan dan perlindungan pekerja migran Indonesia perlu dilakukan secara terpadu antara instansi pemerintah, baik pusat maupun daerah dengan mengikutsertakan masyarakat (vide Konsideran “Menimbang” huruf e dan huruf f UU 18/2017). Dengan demikian akan dapat diwujudkan tujuan perlindungan baik terhadap calon maupun Pekerja Migran Indonesia yaitu terjaminnya pemenuhan dan penegakan hak asasi manusia sebagai warga negara dan Pekerja Migran Indonesia serta terjaminnya perlindungan hukum, ekonomi, dan sosial Pekerja Migran Indonesia dan keluarganya. Perlindungan tersebut mencakup perlindungan sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja, yang dalam pelaksanaannya perlu diawasi dan dilakukan penegakkan hukum manakala terjadi pelanggaran atas jaminan perlindungan yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.”

6. Dengan demikian, keberadaan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak bertentangan dengan UUD 1945.

B.5. Permasalahan Izin Adalah Permasalahan Kelembagaan Dan Merupakan Kebijakan Hukum Terbuka (*Open Legal Policy*)

1. Sepanjang persidangan *a quo*, para Pemohon mempermasalahkan adanya dualisme perizinan antara SIUPPAK dengan SIP3MI, yang ‘dianggap’ telah menimbulkan ketidakpastian hukum bagi Para Pemohon.
2. Namun, baik dalam permohonan maupun dalam persidangan, Para Pemohon **TIDAK DAPAT** menjelaskan kerugian konstitusional yang dialami oleh Para Pemohon dari keberadaan norma pada Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI. Padahal, permasalahan mengenai perizinan merupakan bagian dari pelaksanaan norma yang tidak ada hubungannya dengan konstitusionalitas keberadaan suatu norma.
3. Selain itu, permasalahan izin, termasuk juga di antaranya lembaga mana yang berhak mengeluarkan izin tersebut,

merupakan permasalahan desain kelembagaan, yang adalah bagian dari kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*).

4. Bahwa mengenai kebijakan hukum terbuka, Mahkamah Konstitusi, dalam Putusan Mahkamah Konstitusi No. 26/PUU-VII/2009, menyebutkan sebagai berikut:

“MK dalam fungsinya sebagai pengawal konstitusi tidak mungkin untuk membatalkan undang-undang atau sebagian isinya, jikalau norma tersebut merupakan delegasi kewenangan terbuka yang dapat ditentukan sebagai legal policy oleh pembentuk undang-undang sepanjang pilihan kebijakan tersebut tidak merupakan hal yang melampaui kewenangan pembentuk undang-undang, tidak merupakan penyalahgunaan kewenangan, dan tidak bertentangan dengan UUD 1945”;

5. Dengan demikian, berdasarkan hal tersebut, apa yang didalilkan oleh Para Pemohon pada permohonan *a quo*, mengenai permasalahan perizinan dan kewenangan lembaga yang mengeluarkan izin tersebut, **TERBUKTI** merupakan bagian kebijakan hukum terbuka (*open legal policy*) dan **BUKAN** merupakan permasalahan konstitusional yang harus diputuskan oleh Mahkamah Konstitusi.

B.6. Awak Kapal Niaga Dan Awak Kapal Perikanan Yang Bekerja Di Kapal Berbendera Asing Di Luar Negeri Merupakan Pekerja Migran Berdasarkan Hukum Internasional

1. Bahwa hukum internasional telah mengatur perlindungan terhadap pekerja migran, termasuk bagi pelaut kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran, yakni dalam konvensi *UN International Convention on the Protection of Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* (ICRMW, 1990) sebagaimana telah diratifikasi dalam UU Nomor 6 Tahun 2012. Keberadaan dan penerapan konvensi *ILO Maritime Labour Convention* (ILO MLC, 2006) dan *ILO Work in Fishing Convention* (ILO C-188, 2007) oleh negara-negara anggota ILO termasuk Indonesia juga turut memperkuat upaya perlindungan bagi pelaut kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran Indonesia.
2. Bahwa berdasarkan keterangan Ahli Arie Afriansyah Ph.D, yang memberikan keterangan di bawah sumpah pada persidangan

tanggal 22 Februari 2024 mengatakan bahwa ICRMW tidak mengecualikan pelaut dari pekerja migran sendiri, dikarenakan dalam ICRMW tercantum bahwa:

“seafarer”, ... includes a fisherman, refers to a migrant worker employed on board a vessel registered in a State of which he or she is not a national.”

Adapun pengecualian dalam konvensi ini dinyatakan bahwa:

“The present Convention shall not apply to: ... (f) Seafarers and workers on an offshore installation who have not been admitted to take up residence and engage in a remunerated activity in the State of employment.”

Klausul di atas tidak bisa diartikan bahwa *seafarer* (pelaut) menjadi tidak menjadi bagian perlindungan ICRMW. Definisi yang diberikan pada pasal sebelumnya adalah menunjukkan lingkup perlindungan konvensi secara umum. Kalau pun ada pengecualian, hal ini untuk memastikan bahwa perlindungan yang masuk dalam konvensi ini adalah mereka yang telah *“admitted to take up residence and engage in a remunerated activity in the State of employment”*. Dengan kata lain, *seafarer* yang telah memenuhi persyaratan bekerja di wilayah negara pihak yang biasanya dibuktikan dengan adanya visa kerja dari negeri pemberi kerja.

3. Bahwa di tingkat regional ASEAN, telah terdapat deklarasi yang menyatakan bahwa awak kapal perikanan migran merupakan awak kapal perikanan yang bekerja di atas kapal ikan komersial berbendera negara lain atau asing yang berbeda dari kewarganegaraannya, sehingga dapat disebut pula sebagai pekerja migran, yaitu **“ASEAN Declaration on the Placement and Protection of Migrant Fishers”** tanggal 10 Mei 2023 (BUKTI PT-64). Deklarasi tersebut juga menyatakan berbagai penekanan atas kewajiban dan komitmen negara-negara ASEAN dalam melindungi pekerja migran di laut khususnya awak kapal perikanan.

4. Bahwa selanjutnya, Ahli Arie Afriansyah, Ph.D, juga menjelaskan bahwa konvensi hukum internasional yang ada terkait pekerja migran maupun pelaut migran dan/atau awak kapal perikanan migran merupakan kesepakatan internasional terkait standar perlakuan minimum terhadap pelaut dan awak kapal perikanan migran. Maka, negara akan membuat peraturan-peraturan nasional dan juga mengikuti banyaknya perjanjian internasional yang juga melindungi pelaut migran dan AKP migran. Perlindungan nasional sejatinya harus lebih tinggi dibandingkan perlindungan yang dinyatakan dalam tingkat internasional.
5. Indonesia sendiri meskipun hingga saat ini hanya mengikatkan diri pada konvensi ICRMW dan MLC 2006, tetapi telah mengatur perlindungan pekerja migran pelaut niaga dan awak kapal perikanan melalui UU 18/2017 dan peraturan turunannya yang mengakomodir standar minimum yang terdapat dalam ICRMW, MLC 2006, dan bahkan ILO C-188. UU ini juga memastikan bahwa perusahaan penempatan tenaga kerja harus memenuhi semua persyaratan hukum untuk dapat bersama memberikan perlindungan maksimal. Semua ini diatur untuk melindungi dan memastikan Pekerja Migran Indonesia mendapatkan kondisi pekerjaan yang layak dan terhindar dari praktik negatif seperti penyelundupan atau perdagangan manusia.
6. Bahwa berdasarkan keterangan Ahli Arie Afriansyah Ph.D, perlindungan nasional sejatinya harus lebih tinggi dibandingkan perlindungan yang dinyatakan dalam tingkat internasional. Maka dari itu, Indonesia telah mengatur perlindungan yang memuat standar internasional, yaitu ICRMW, MLC 2006, dan ILO C-188 dalam peraturan nasionalnya, yaitu UU 18/2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia.
7. Bahwa berdasarkan keterangan Ahli Arie Afriansyah Ph.D, dengan dimasukkannya pelaut migran dan AKP migran dari sisi aturan internasional maupun nasional di Indonesia, dalam kelompok pekerja migran adalah untuk mendapatkan perlindungan secara hukum. Oleh karena itu, upaya untuk

mengeluarkan kelompok ini dari perlindungan pekerja migran merupakan sebuah upaya kemunduran dan membahayakan bagi kelompok rentan ini.

C. Kesimpulan Dan Petitum

Berdasarkan seluruh uraian yang telah dijelaskan baik Dalam Eksepsi maupun Dalam Pokok Perkara, Para Pihak Terkait menyimpulkan:

1. Para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*Legal Standing*) dalam mengajukan permohonan pengujian Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI;
2. Perizinan dan pengawasan merupakan urusan antar Kementerian/Lembaga dan hal tersebut sebagai bentuk kebijakan hukum terbuka (*Open Legal Policy*), bukan menyangkut konstusionalitas suatu norma, a quo Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI;
3. Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran (Pelaut Migran Indonesia) adalah Pekerja Migran Indonesia yang harus mendapat perlindungan yang sama dari negara, sama dengan pekerja migran lainnya. Hal itu sesuai dengan tujuan negara, "*melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh Tumpah Darah Indonesia*";
4. Kehadiran Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI tidak bertentangan dengan prinsip kepastian hukum dan Hak Konstitusional warga negara;
5. Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI memberikan jaminan kepastian perlindungan bagi Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran sebagai Pekerja Migran;
6. Ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU PPMI merupakan bentuk tanggung jawab dan kehadiran Negara dalam pemenuhan Hak Asasi Manusia bagi Pelaut Migran Indonesia;
7. Awak Kapal Niaga dan Awak Kapal Perikanan yang bekerja di kapal berbendera asing di luar negeri merupakan Pekerja Migran berdasarkan Hukum Internasional.

Oleh karena itu, Para Pihak Terkait memohon kepada Yang Mulia Majelis Hakim Konstitusi untuk menjatuhkan putusan dengan amar sebagai berikut:

DALAM EKSEPSI

1. Menyatakan para Pemohon tidak memiliki kedudukan hukum (*legal standing*);

2. Menyatakan permohonan Para Pemohon tidak dapat diterima (*niet ontvankelijke verklaard*);

DALAM POKOK PERKARA

- Menolak permohonan Para Pemohon untuk seluruhnya.

Atau apabila Mahkamah Konstitusi berpendapat lain, maka para pihak terkait mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

[2.13] Menimbang bahwa untuk mempersingkat uraian dalam putusan ini, segala sesuatu yang terjadi di persidangan cukup ditunjuk dalam Berita Acara Persidangan, yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan putusan ini.

3. PERTIMBANGAN HUKUM

Kewenangan Mahkamah

[3.1] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 24C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945), Pasal 10 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554, selanjutnya disebut UU MK), dan Pasal 29 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076), Mahkamah berwenang, antara lain, mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945;

[3.2] Menimbang bahwa oleh karena permohonan para Pemohon adalah permohonan untuk menguji konstitusionalitas norma undang-undang, *in casu* Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141, selanjutnya disebut

UU 18/2017) terhadap UUD NRI Tahun 1945, maka Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo*;

Kedudukan Hukum Pemohon

[3.3] Menimbang bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (1) UU MK beserta Penjelasannya, yang dapat mengajukan permohonan pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 adalah mereka yang menganggap hak dan/atau kewenangan konstitusionalnya yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945 dirugikan oleh berlakunya suatu undang-undang, yaitu:

- a. perorangan warga negara Indonesia (termasuk kelompok orang yang mempunyai kepentingan sama);
- b. kesatuan masyarakat hukum adat sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia yang diatur dalam undang-undang;
- c. badan hukum publik atau privat; atau
- d. lembaga negara;

Dengan demikian, Pemohon dalam pengujian undang-undang terhadap UUD NRI Tahun 1945 harus menjelaskan terlebih dahulu:

- a. kedudukannya sebagai Pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK;
- b. ada tidaknya kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional yang diberikan oleh UUD NRI Tahun 1945 yang diakibatkan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian dalam kedudukan sebagaimana dimaksud pada huruf a;

[3.4] Menimbang bahwa Mahkamah sejak Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 006/PUU-III/2005 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 31 Mei 2005 dan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 11/PUU-V/2007 yang diucapkan dalam sidang pleno terbuka untuk umum pada tanggal 20 September 2007 serta putusan-putusan selanjutnya, telah berpendirian bahwa kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (1) UU MK harus memenuhi 5 (lima) syarat, yaitu:

- a. adanya hak dan/atau kewenangan konstitusional Pemohon yang diberikan oleh UUD 1945;

- b. hak dan/atau kewenangan konstitusional tersebut oleh Pemohon dianggap dirugikan oleh berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;
- c. kerugian konstitusional tersebut harus bersifat spesifik (khusus) dan aktual atau setidaknya-tidaknya potensial yang menurut penalaran yang wajar dapat dipastikan akan terjadi;
- d. adanya hubungan sebab-akibat antara kerugian dimaksud dan berlakunya undang-undang yang dimohonkan pengujian;
- e. adanya kemungkinan bahwa dengan dikabulkannya permohonan, maka kerugian konstitusional seperti yang didalilkan tidak akan atau tidak lagi terjadi;

[3.5] Menimbang bahwa berdasarkan uraian ketentuan Pasal 51 ayat (1) UU MK dan syarat-syarat kerugian hak dan/atau kewenangan konstitusional sebagaimana diuraikan dalam Paragraf **[3.3]** dan Paragraf **[3.4]** di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan mengenai kedudukan hukum para Pemohon sebagai berikut:

1. Bahwa norma undang-undang yang dimohonkan para Pemohon dalam permohonan *a quo* adalah Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017, yang rumusannya sebagai berikut:

Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017

Pekerja Migran Indonesia meliputi:

- a. ...
 - b. ...
 - c. Pelaut awak kapal dan pelaut perikanan
2. Bahwa para Pemohon beranggapan hak konstitusionalnya untuk mendapatkan pengakuan, jaminan, perlindungan, kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum, dan mendapatkan imbalan, perlakuan yang adil juga layak dalam hubungan kerja sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 menjadi terhalangi dengan berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017;
 3. Bahwa Pemohon I menjelaskan sebagai badan hukum privat berupa perkumpulan bernama Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia (AP2I) dan tercatat pada Dinas Perindustrian dan Tenaga Kerja Kabupaten Tegal berdasarkan Tanda Bukti Pencatatan dari Dinas Perindustrian dan Tenaga Kerja Kabupaten Tegal No. 560/10/705/2021 tanggal 23 Juni 2021 [vide bukti P-9], yang dalam hal ini diwakili oleh Imam Syafi'i selaku Ketua Umum dan

berdasarkan Pasal 3 ayat (3) huruf d Peraturan Organisasi Asosiasi Pekerja Perikanan Indonesia Nomor 4 Tahun 2023 tentang Struktur Organisasi Tata Kerja menyatakan bahwa Ketua Umum memiliki tugas pokok untuk mewakili organisasi di dalam dan di luar pengadilan [vide bukti P-13].

4. Bahwa Pemohon II menjelaskan dirinya sebagai perseorangan warga negara Indonesia yang berprofesi sebagai Pelaut yang dibuktikan dengan Fotokopi Kartu Tanda Penduduk, Ijazah Mualim Perikanan Laut Tingkat II No. DL.251/I/D.I/0586/X/D 11-97, dan Buku Pelaut Nomor G 032861 [vide bukti P-44, bukti P-45 dan bukti P-46];
5. Bahwa Pemohon III menjelaskan sebagai badan hukum berbentuk perusahaan yang bergerak dalam usaha perekrutan dan penempatan anak buah kapal niaga dan anak buah kapal perikanan bernama PT. Mirana Nusantara Indonesia, didirikan berdasarkan Akta Pendirian Nomor 01 tanggal 15 Agustus 2019 dihadapan Notaris Abdulloh, S.H., M.Kn dan telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. AHU-0041056.AH.01.01. Tahun 2019 tanggal 20 Agustus 2019 [vide bukti P-14 dan bukti P-15]. Akta pendirian tersebut kemudian diubah dengan Akta Nomor 09 tanggal 30 November 2021 dibuat dihadapan Notaris Hasan, S.H., M.Kn., dan telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia dengan Surat Keputusan Nomor AHU-0068564.AH.01.02.Tahun 2021 tanggal 01 Desember 2021 [vide bukti P-16 dan bukti P-17], yang dalam hal ini diwakili oleh Ahmad Daryoko selaku Direktur dan berdasarkan Pasal 12 Akta Pendirian Nomor 01 tanggal 15 Agustus 2019 menyatakan Direktur berhak mewakili perseroan baik di dalam dan di luar pengadilan;
6. Bahwa Pemohon I dan Pemohon II merasa dirugikan hak konstitusionalnya dengan berlakunya norma *a quo* karena dengan dimaknai “pelaut awak kapal” dan “pelaut perikanan” sebagai pekerja migran maka segala aturan dan ketentuan yang berkaitan dengan pelaut mengikuti aturan dan ketentuan pekerja migran yang menjadi kewenangan mutlak Kementerian Ketenagakerjaan dan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI). Padahal, pelaut berhubungan langsung dengan transportasi laut di mana pengawasannya akan lebih optimal jika dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Berlakunya norma *a quo* menyebabkan peraturan mengenai pelaut menjadi tumpang tindih karena berbenturan dengan Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU 17/2008) dan peraturan pelaksanaannya, dan hal ini menyebabkan jaminan perlindungan bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang telah diformulasikan pada peraturan perundang-undangan terkait dengan pelayaran tidak dapat diaplikasikan kepada pelaut awak kapal dan pelaut perikanan. Selain itu, kewajiban pendaftaran bagi awak kapal sebelum keberangkatan memiliki sertifikat kompetensi kerja membebani dan menghambat khususnya Pemohon II yang ingin segera bekerja tersita waktu dan biaya, khususnya bagi pelaut mandiri;

7. Bahwa Pemohon III merasa dirugikan hak konstitusionalnya dengan berlakunya norma *a quo* karena adanya dualisme pengaturan perijinan perusahaan yang bergerak pada usaha perekrutan dan penempatan anak buah kapal niaga dan anak buah kapal perikanan. Pemohon III selama ini melakukan aktifitas usahanya dengan berdasarkan pada dokumen Perizinan Berusaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) sebagaimana ditentukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan, sebagai peraturan pelaksana dari UU 17/2008. Sementara saat ini berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, yang merupakan peraturan pelaksana dari UU 18/2017, Pemohon III diwajibkan memiliki Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) yang diterbitkan oleh Kepala Badan Pelindungan Pekerja Migran (BP2MI). Oleh karena Pemohon III belum memiliki SIP2MI ditetapkan sebagai tersangka dalam kasus dugaan tindak pidana perdagangan orang [vide bukti P-39 dan bukti P-40]. Akibatnya, Pemohon III berpotensi tidak dapat menjalankan usahanya karena permasalahan perijinan tersebut dan juga berpotensi tidak dapat bekerjasama dengan pemilik kapal, operator kapal, dan/atau perusahaan keagenan awak kapal di luar negeri yang tidak memiliki hubungan diplomatik dengan Pemerintah Negara Indonesia sebagaimana pada Pasal 10 ayat (1) PP 22/2022;

Berdasarkan uraian yang dikemukakan oleh Pemohon I sampai dengan Pemohon III dalam menjelaskan kedudukan hukumnya di atas, menurut Mahkamah, Pemohon I sampai dengan Pemohon III telah dapat menjelaskan adanya hak konstitusional yang dianggap dirugikan dengan berlakunya norma

Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 yang dimohonkan pengujian. Anggapan kerugian hak konstitusional Pemohon I sampai dengan Pemohon III dimaksud bersifat spesifik dan aktual, setidaknya-tidaknya potensial serta memiliki hubungan sebab akibat (*causal verband*) antara anggapan kerugian hak konstitusional Pemohon dengan berlakunya ketentuan norma undang-undang yang dimohonkan pengujian karena adanya dualisme pengaturan yang tidak sesuai diberlakukan bagi pelaut yang memiliki karakteristik berbeda dengan pekerja migran di darat. Oleh karena itu, apabila permohonan *a quo* dikabulkan oleh Mahkamah maka anggapan kerugian hak konstitusional dimaksud tidak lagi terjadi atau tidak akan terjadi. Dengan demikian, terlepas dari terbukti atau tidaknya persoalan konstitusionalitas norma yang didalilkan dalam permohonan, menurut Mahkamah, Pemohon I sampai dengan Pemohon III (selanjutnya disebut sebagai para Pemohon) memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon dalam Permohonan *a quo*.

[3.6] Menimbang bahwa oleh karena Mahkamah berwenang mengadili permohonan *a quo* dan para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk bertindak sebagai Pemohon dalam mengajukan permohonan *a quo*, selanjutnya Mahkamah mempertimbangkan pokok permohonan.

Pokok Permohonan

[3.7] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 dengan mengemukakan dalil-dalil permohonan (selengkapnya dimuat pada bagian Duduk Perkara) yang apabila dipahami dan dirumuskan oleh Mahkamah pada pokoknya sebagai berikut.

1. Bahwa menurut para Pemohon, pelaut memiliki eksklusivitas berdasarkan *Maritime Labour Convention, 2006* yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)* (UU 15/2016). Oleh karena itu, pelaut berbeda dengan pekerja migran sebab pelaut merupakan pekerja lintas negara yang dilindungi oleh hukum internasional dan mensyaratkan kualifikasi profesional pada setiap posisi pekerjaan yang dijalannya di mana hal itu berbeda dengan pekerja migran di darat. Selain itu, menurut para Pemohon perlindungan pekerja migran pelaut pun tercantum

dalam konvensi yang berbeda, di mana pelaut tidak termasuk dalam kelompok pekerja migran dalam Konvensi ILO 1990, sehingga seharusnya pengaturan mengenai pelaut diatur tersendiri;

2. Bahwa menurut para Pemohon, berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 telah menimbulkan permasalahan inkonsistensi hukum antara UU 18/2017 dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention on The Protection of The Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* (Konvensi Internasional Mengenai Pelindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya) atau ICRMW.
3. Bahwa menurut para Pemohon, berlakunya Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 yang mengkategorikan pelaut sebagai pekerja migran tanpa mempertimbangkan dan mengkaji secara komprehensif dinamika pelaut merupakan bentuk dari penyalahgunaan kekuasaan publik yang sewenang-wenang yang mengakibatkan terjadinya "dualisme hukum" antara UU 18/2017 beserta peraturan pelaksanaannya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU 17/2008) beserta peraturan pelaksanaannya yang selama ini menjadi pedoman bagi para pelaut. Dengan adanya dualisme tersebut menurut para Pemohon menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha keagenan (*manning agency*) memenuhi kewajiban perizinan perekrutan dan penempatan awak kapal.
4. Bahwa menurut para Pemohon, telah terjadi formulasi yang tidak tepat memasukan pelaut sebagai pekerja migran sebagaimana Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 sehingga menimbulkan hambatan bagi para pelaut untuk segera bekerja. Sebab, melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran (PP 22/2022), pelaut dibebankan kewajiban yang tidak lazim dan berbelit-belit seperti dalam proses pemberangkatan pelaut dan sertifikat kompetensi sebagaimana ditentukan dalam Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 PP 22/2022.
5. Bahwa menurut para Pemohon, Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 tidak dengan tegas membentuk kategori Pekerja Migran Indonesia (PMI) ke dalam dua jenis, yakni pekerja migran berbasis darat (*migrant workers land-based*)

dan pekerja migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) yang secara teknis pengelolaannya dipisahkan antara keduanya. Oleh karena tidak dipisahkan, maka timbulah disharmoni antara UU 18/2017 dan PP 22/2022 dengan berbagai regulasi kepelautan yang selama ini sudah eksis sehingga bertentangan dengan hak-hak konstitusional para Pemohon sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945.

Berdasarkan uraian dalil-dalil di atas, para Pemohon dalam petitumnya memohon kepada Mahkamah untuk menyatakan Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat.

[3.8] Menimbang bahwa untuk mendukung dan membuktikan dalilnya, para Pemohon telah mengajukan alat bukti surat/tulisan yang diberi tanda bukti P-1 sampai dengan bukti P-58. Selain itu, para Pemohon juga mengajukan 1 (satu) orang ahli bernama Saru Arifin yang didengar keterangannya dalam persidangan Mahkamah tanggal 6 Februari 2024, keterangan tertulis 1 (satu) orang ahli bernama Dwiyono Soeyono serta 2 (dua) orang saksi bernama Riza Ghiyats dan Gian Pratama yang diserahkan pada tanggal 21 Februari 2024. Para Pemohon juga menyerahkan kesimpulan yang diterima Mahkamah pada tanggal 1 Maret 2024 (selengkapnya telah dimuat pada bagian Duduk Perkara);

[3.9] Menimbang bahwa Dewan Perwakilan Rakyat telah memberikan keterangan bertanggal 22 Februari 2024, dan diterima Mahkamah pada tanggal 21 Maret 2024 (selengkapnya dimuat pada bagian Duduk Perkara);

[3.10] Menimbang bahwa Presiden telah menyampaikan keterangan kepada Mahkamah pada tanggal 16 Januari 2024 dan dibacakan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Januari 2024, serta tambahan keterangan yang diserahkan kepada Mahkamah pada tanggal 6 Februari 2024 dan 20 Februari 2024. Selain itu, Presiden juga mengajukan 3 (tiga) orang saksi bernama Purwanti Uta Djara, Abdul Rahmat, dan Herman Suprayogi, yang keterangan tertulisnya diterima Mahkamah pada tanggal 20 Februari 2024 dan didengar keterangannya dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 22 Februari 2024. Presiden juga menyerahkan kesimpulan yang diterima Mahkamah pada tanggal 1 Maret 2024 (selengkapnya dimuat pada bagian Duduk Perkara);

[3.11] Menimbang bahwa Pihak Terkait telah menyerahkan keterangan tertulisnya bertanggal 20 November 2023 yang diperbaiki dan diterima Mahkamah pada tanggal 2 Februari 2024 serta dibacakan dalam persidangan Mahkamah pada tanggal 6 Februari 2024. Selain itu, Pihak Terkait juga mengajukan 1 (satu) orang ahli bernama Arie Afriansyah yang keterangan tertulisnya diterima oleh Mahkamah pada tanggal 20 Februari 2024 dan didengar keterangannya dalam persidangan Mahkamah tanggal 22 Februari 2024, serta keterangan tertulis 3 (tiga) orang saksi masing-masing bernama Syamsul, Supriyanto Andi, dan Saenudin yang diterima Mahkamah tanggal 20 Februari 2024. Pihak Terkait juga menyerahkan kesimpulan yang diterima Mahkamah pada tanggal 1 Maret 2024 (selengkapnya telah dimuat pada bagian Duduk Perkara);

[3.12] Menimbang bahwa setelah Mahkamah memeriksa dengan saksama permohonan para Pemohon, Keterangan DPR, Keterangan Presiden, Keterangan Pihak Terkait, Keterangan Ahli dan Saksi para Pemohon, Keterangan Ahli dan Saksi Presiden, Keterangan Ahli dan Saksi Pihak Terkait, serta kesimpulan para Pemohon, Presiden, dan Pihak Terkait, sebagaimana dimuat pada bagian Duduk Perkara, Mahkamah selanjutnya mempertimbangkan pokok permohonan para Pemohon;

[3.13] Menimbang bahwa sebelum Mahkamah mempertimbangkan pokok permohonan para Pemohon, penting bagi Mahkamah menjelaskan terlebih dahulu hal-hal sebagai berikut.

Bahwa hak untuk memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak merupakan salah satu hak konstitusional warga negara yang dijamin dan dilindungi oleh negara, sebagaimana tercantum dalam Pasal 27 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945. Sebagai wujud komitmen dalam melindungi hak-hak pekerja, negara berkewajiban menjamin hak dan kesempatan yang setara, serta memberikan perlindungan bagi setiap warga negara tanpa diskriminasi, agar mereka dapat memperoleh pekerjaan dan penghasilan yang layak, baik di dalam maupun di luar negeri sesuai dengan keahlian, keterampilan, bakat, minat, dan kemampuan [vide konsideran menimbang huruf b UU 18/2017]. Dalam konteks pekerja yang bekerja di luar negeri atau disebut sebagai pekerja migran, perlindungan dimaksud mencakup segala upaya untuk melindungi kepentingan calon pekerja migran

dan/atau pekerja migran Indonesia dan keluarganya agar dapat mewujudkan terjaminnya pemenuhan hak dalam keseluruhan kegiatan mulai dari sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja baik pada aspek hukum, ekonomi, dan sosial [vide Pasal 1 angka 5 UU 18/2017].

Sebelum menguraikan lebih lanjut berkenaan dengan bentuk perlindungan bagi pekerja migran, penting bagi Mahkamah untuk menjelaskan definisi pekerja migran Indonesia, di mana istilah tersebut digunakan pertama kali dalam UU 18/2017 yang merupakan undang-undang pengganti dari Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Pelindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri. Pekerja migran Indonesia merupakan setiap warga negara Indonesia yang akan, sedang, atau telah melakukan pekerjaan dengan menerima upah di luar wilayah Republik Indonesia [vide Pasal 1 angka 2 UU 18/2017]. Hal ini meliputi Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada pemberi kerja berbadan hukum; Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada pemberi kerja perseorangan atau rumah tangga; serta pelaut awak kapal dan pelaut perikanan [vide Pasal 4 ayat (1) UU 18/2017]. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa terhadap awak kapal dan pelaut perikanan juga diakui sebagai bagian dari pekerja migran dengan maksud untuk memberikan perlindungan penuh bagi mereka dalam memenuhi hak-haknya sebagai pekerja migran.

Pentingnya penegasan perlindungan ini tidak dapat dilepaskan dari historis pengaturan pekerja migran. Sebelum berlaku UU 18/2017, pengaturan mengenai pelaut awak kapal diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel*) dan Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim Tahun 1939 (*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie*). Namun, ketentuan terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran harus tunduk pada UU 17/2008. Pelayaran yang dimaksud merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim [vide Pasal 1 angka 1 UU 17/2008]. Dengan melihat tujuan diselenggarakan pelayaran, telah ternyata substansi UU 17/2008 tidak mencakup perlindungan awak kapal, pelaut atau pekerja di laut. Sekalipun terdapat penyebutan istilah “awak kapal” namun dimensi jangkauan pengaturannya tidak terkait dengan perlindungan pelaut awak kapal. Terlebih, pengaturan mengenai kesejahteraan awak kapal yang dimaksud diamanatkan untuk disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan

[vide Pasal 151 UU 17/2008]. Amanat ini sejalan pula dengan maksud yang terkandung dalam norma Pasal 337 UU 17/2008 yang pada pokoknya menentukan bahwa terkait dengan ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan. Artinya, pengaturan mengenai pelaut awak kapal dan pelaut perikanan termasuk pelindungannya tunduk pada kaidah yang ditentukan dalam undang-undang ketenagakerjaan.

Dalam konteks tersebut di atas, Pasal 34 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU 13/2003) menghendaki adanya undang-undang yang khusus mengatur mengenai penempatan tenaga kerja di luar negeri. Sesuai dengan amanat dimaksud, diberlakukan UU 18/2017 yang menggantikan UU 39/2004. Penggantian undang-undang tersebut dilakukan untuk memberikan perlindungan terhadap pekerja migran Indonesia dari perdagangan manusia, termasuk perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar hak asasi manusia. Termasuk, dalam kaitan ini untuk memberikan perlindungan pekerja migran Indonesia dalam suatu sistem yang terpadu dengan melibatkan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan masyarakat [vide Penjelasan Umum UU 18/2017].

Pelindungan bagi pekerja migran diperlukan karena pekerja migran rentan terhadap berbagai bentuk eksploitasi dan pelanggaran hak asasi manusia, seperti perdagangan manusia yang melibatkan praktik perbudakan dan kerja paksa, serta menjadi korban kekerasan, kesewenang-wenangan, dan kejahatan terhadap harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar hak asasi manusia. Dalam kaitan ini, Badan Nasional Penempatan dan Pelindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI), yang kemudian menjadi BP2MI, dan saat ini telah menjadi Kementerian Pelindungan Pekerja Migran Indonesia/BP2MI, yang memiliki peran penting sebagai pelaksana kebijakan dalam pelayanan dan pelindungan Pekerja Migran Indonesia secara terpadu telah menerima banyak aduan/permasalahan yang dihadapi Pekerja Migran Indonesia.

Sebelum diberlakukannya UU 18/2017, BNP2TKI telah menerima dan menangani berbagai aduan yang mencerminkan permasalahan yang dihadapi pekerja migran. Pada tahun 2015, BNP2TKI menerima dan memproses

sebanyak 4.894 pengaduan terkait berbagai masalah yang dihadapi Tenaga Kerja Indonesia (TKI). Pengaduan tersebut mencakup berbagai kategori, mulai dari masalah administratif hingga kejadian serius yang mengancam keselamatan. Beberapa pengaduan melibatkan masalah administratif, seperti pemalsuan dokumen (43 kasus), penahanan paspor (39 kasus), *overstay* (279 kasus), dan pekerjaan tidak sesuai perjanjian kerja (171 kasus). Selain itu, ada juga laporan terkait pelanggaran kontrak, seperti pemutusan hubungan kerja sebelum kontrak selesai (167 kasus) dan tidak dipulangkan meski kontrak kerja selesai (177 kasus). Masalah finansial juga menjadi perhatian, termasuk gaji yang tidak dibayar (488 kasus), potongan gaji melebihi ketentuan (34 kasus), dan pekerja tidak punya ongkos pulang (132 kasus). Selain itu, terdapat pemerasan atau tindakan kriminal lainnya (3 kasus), dan penipuan peluang kerja (36 kasus). Beberapa pengaduan lain juga menunjukkan pelanggaran serius terhadap hak asasi manusia, seperti pelecehan seksual (11 kasus), tindak kekerasan dari majikan (104 kasus), perdagangan orang (54 kasus), dan bahkan perkosaan (8 kasus). Kasus fatal juga dilaporkan, dengan kematian TKI di negara tujuan (602 kasus), sementara TKI meninggal dalam proses pra-penempatan dan akibat bencana alam masing-masing sebanyak 1 kasus. Selain itu, terdapat pengaduan terkait kondisi kerja yang tidak manusiawi, seperti kurang waktu istirahat (1 kasus), beban kerja terlalu berat (12 kasus), dan perlakuan tidak manusiawi di penampungan (1 kasus). Sementara itu, beberapa TKI melaporkan masalah psikologis, seperti depresi atau gangguan jiwa (19 kasus). Kasus-kasus lain yang dilaporkan mencakup penyakit atau kecelakaan (244 kasus sakit/rawat inap dan 95 kasus kecelakaan), TKI dalam tahanan atau proses tahanan (46 kasus), serta TKI gagal berangkat (658 kasus). Masalah komunikasi juga muncul dengan putusnya hubungan komunikasi (287 kasus). Selanjutnya pada tahun 2016, jumlah pengaduan yang diterima BNP2TKI adalah 4.756 kasus. Pengaduan ini mencerminkan berbagai persoalan yang dihadapi TKI, mulai dari administratif hingga pelanggaran hak asasi manusia. Kategori pengaduan dengan jumlah tertinggi adalah pemutusan hubungan kerja (PHK) (705 kasus), diikuti oleh kasus kematian TKI di negara tujuan (614 kasus), dan gaji tidak dibayar (470 kasus). Selain itu, terdapat juga TKI yang ingin dipulangkan (357 kasus) dan putusnya hubungan komunikasi (246 kasus). Masalah administratif yang sering muncul antara lain *overstay* (213 kasus), pekerjaan tidak sesuai perjanjian kerja

(PK) (182 kasus), dan TKI yang tidak berdokumen (132 kasus). Beberapa pengaduan terkait kondisi kerja, seperti potongan gaji melebihi ketentuan (109 kasus) dan tidak dipulangkan meski kontrak kerja selesai (121 kasus). Terdapat pula 100 laporan terkait rekrutmen ilegal calon TKI. Kasus serius yang melibatkan pelanggaran hak asasi manusia meliputi tindak kekerasan dari majikan (79 kasus), perdagangan orang (56 kasus), dan penahanan dokumen oleh Pelaksana penempatan tenaga kerja Indonesia swasta (PPTKIS) (55 kasus). Terdapat pula laporan mengenai pelecehan seksual (10 kasus) serta perkosaan (2 kasus). Masalah kesehatan mencakup TKI sakit atau rawat inap (234 kasus), TKI sakit di penampungan (36 kasus), dan depresi atau gangguan jiwa (8 kasus). Beberapa TKI juga mengalami kecelakaan kerja (77 kasus) dan kecelakaan lainnya (8 kasus). Laporan lainnya melibatkan masalah unik seperti TKI tidak punya ongkos pulang (31 kasus), pemalsuan dokumen (25 kasus), penipuan peluang kerja (40 kasus), hingga situasi ekstrem seperti penyanderaan (2 kasus), perkelahian (2 kasus), dan kerusuhan politik (1 kasus) [vide BNP2TKI, Laporan Kinerja Deputi Bidang Pelindungan Tahun 2016, hlm 50-55].

Dengan diberlakukan UU 18/2017, ditentukan berbagai bentuk pelindungan yang harus diberikan pada setiap tahap perjalanan pekerja migran, baik sebelum bekerja, selama bekerja, maupun setelah kontrak kerja selesai. Dalam melaksanakan pelindungan sebelum bekerja yang merupakan keseluruhan aktivitas untuk memberikan pelindungan sejak pendaftaran sampai pemberangkatan yang terdiri dari pelindungan administratif dan pelindungan teknis. Lebih detail, pelindungan administratif setidaknya meliputi kelengkapan dan keabsahan dokumen penempatan dan penetapan kondisi dan syarat kerja [vide Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2) UU 18/2017]. Artinya, Calon Pekerja Migran Indonesia berkewajiban untuk memiliki dokumen yang lengkap dan sah sebagai bagian dari proses penempatan. Sedangkan, pelindungan selama bekerja merupakan pelindungan yang harus diberikan kepada pekerja migran selama mereka bekerja di luar negeri, yang meliputi: a) pendataan dan pendaftaran oleh atase ketenagakerjaan atau pejabat dinas luar negeri yang ditunjuk; b) pemantauan dan evaluasi terhadap Pemberi Kerja, pekerjaan, dan kondisi kerja; c) fasilitasi pemenuhan hak Pekerja Migran Indonesia; d) fasilitasi penyelesaian kasus ketenagakerjaan; e) pemberian layanan jasa kekonsuleran; f) pendampingan, mediasi, advokasi, dan pemberian bantuan hukum berupa fasilitasi jasa advokat

oleh Pemerintah Pusat dan/atau Perwakilan Republik Indonesia serta perwalian sesuai dengan hukum negara setempat; g) pembinaan terhadap Pekerja Migran Indonesia; dan h) fasilitasi repatriasi [vide Pasal 21 ayat (1) UU 18/2017]. Sementara itu, perlindungan setelah bekerja atau perlindungan yang harus diberikan kepada Pekerja Migran Indonesia setelah mereka menyelesaikan kontrak kerja di luar negeri mencakup: a. fasilitasi kepulangan sampai daerah asal; b. penyelesaian hak Pekerja Migran Indonesia yang belum terpenuhi; c. fasilitasi pengurusan Pekerja Migran Indonesia yang sakit dan meninggal dunia; d. rehabilitasi sosial dan reintegrasi sosial; dan e. pemberdayaan Pekerja Migran Indonesia dan keluarganya [vide Pasal 24 ayat (1) UU 18/2017].

Apabila dikaitkan dengan perspektif internasional, bentuk perlindungan pekerja migran yang ditentukan dalam UU 18/2017 mendasarkan salah satunya pada *Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006), yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention, 2006* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006) (UU 15/2016). Dalam bagian Konsiderans Menimbang huruf b UU 15/2016 dinyatakan, “Pemerintah Republik Indonesia memiliki komitmen yang kuat untuk memberikan perlindungan kepada tenaga kerja dan menjamin hak-hak dasar yang dimilikinya dengan tetap memperhatikan perkembangan industri pelayaran nasional dan internasional”. Selanjutnya, Penjelasan Umum UU 15/2016 juga menyatakan, “Sebagai salah satu negara yang memiliki jumlah pelaut terbesar yang bekerja di kapal berbendera asing maupun berbendera Indonesia serta berlayar di wilayah perairan internasional, Indonesia perlu memberlakukan persyaratan terkait perlindungan bagi pelaut maupun awak kapal sebagaimana diatur dalam *Maritime Labour Convention, 2006*”. Perlindungan dasar bagi pekerja juga diuraikan dalam Penjelasan Umum UU 15/2016 menegaskan bahwa pekerja pelaut memiliki hak-hak dasar yang sama dengan pekerja di darat, termasuk hak untuk bebas dari perbudakan, diskriminasi, dan upah yang adil, serta hak-hak terkait keselamatan, kesehatan, dan jaminan sosial.

Ketentuan dalam MLC 2006 bertujuan untuk menciptakan instrumen tunggal yang saling berkaitan yang sedapat mungkin memuat semua standar terbaru dari konvensi dan rekomendasi internasional ketenagakerjaan maritim yang berlaku serta prinsip-prinsip dasar yang terdapat dalam 8 (delapan) Konvensi Ketenagakerjaan Internasional dalam rangka perlindungan pelaut awak kapal.

Ketentuan dalam MLC 2006 tersebut berlaku bagi semua awak kapal dan kapal yang dimiliki oleh umum, perorangan, maupun yang biasa digunakan dalam kegiatan komersial. Selanjutnya, MLC 2006 memuat 2 (dua) bagian yang terkait dengan penerapannya, yaitu “Bagian A” yang berisi standar yang sifatnya wajib (*mandatory*) yang harus diterapkan oleh negara yang meratifikasi konvensi dan “Bagian B” yang berisi pedoman yang sifatnya tidak wajib (*non mandatory*) untuk diterapkan oleh negara yang meratifikasi Konvensi [vide Pasal VI angka 1 Peraturan Bagian A dan B dari Kaidah MLC 2006 hlm. 13, dan Penjelasan umum UU 15/2016].

Selain MLC 2006, terdapat pula satu perjanjian multilateral di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai perlindungan pekerja migran yang menjadi rujukan pengaturan dalam UU 18/2017, yaitu *The International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* (ICRMW) tahun 1990 yang telah diratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of Their Families* (Konvensi Internasional mengenai Pelindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya, selanjutnya disebut UU 6/2012) [vide Konsideran Mengingat angka 3 UU 18/2017]. Konvensi ini bertujuan untuk melindungi pekerja migran dan anggota keluarga, menetapkan standar moral, dan berfungsi sebagai panduan untuk pemajuan hak-hak migran di setiap negara. Konvensi ini juga mendorong penghormatan terhadap hak asasi pekerja migran, seperti menjamin kesetaraan perlakuan, dan kondisi kerja yang sama. Dengan adanya perlindungan dimaksud, seharusnya pekerja migran dapat bekerja secara aman dan bermartabat karena mendapatkan hak-hak yang layak sesuai dengan standar hukum nasional dan internasional.

[3.14] Menimbang bahwa setelah menguraikan hal-hal tersebut di atas, selanjutnya Mahkamah akan mempertimbangkan dalil para Pemohon yang mempersoalkan pengaturan kategori pelaut sebagai pekerja migran yang mengabaikan eksklusivitas dan perlindungan khusus yang diberikan kepada pelaut berdasarkan MLC 2006 yang telah diratifikasi melalui UU 15/2016 sehingga menimbulkan ketidakadilan dan ketidakpastian hukum. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa sebelum mempertimbangkan dalil para Pemohon *a quo*, penting bagi Mahkamah untuk menjelaskan terlebih dahulu bahwa MLC 2006 yang telah diratifikasi melalui UU 15/2016 merupakan konvensi perlindungan hak-hak ketenagakerjaan bagi pelaut dan awak kapal yang dilatarbelakangi inisiatif dari *International Labour Organization* (ILO) yang menyadari banyak awak kapal migran yang rentan terhadap eksploitasi dan kekerasan, bahkan tindak pidana perdagangan orang. Oleh karena itu, MLC 2006 menjadi landasan penting bagi perlindungan tenaga kerja di sektor pelayaran internasional, termasuk Indonesia. Selaras dengan hal itu, dalam Konsiderans Menimbang huruf b UU 15/2016 dinyatakan, “bahwa Pemerintah Republik Indonesia memiliki komitmen yang kuat untuk memberikan perlindungan kepada tenaga kerja dan menjamin hak-hak dasar yang dimilikinya dengan tetap memperhatikan perkembangan industri pelayaran nasional dan internasional.” Komitmen tersebut diperjelas melalui Penjelasan Umum UU 15/2016 yang menyatakan:

“Sebagai salah satu negara yang memiliki jumlah pelaut terbesar yang bekerja di kapal berbendera asing maupun berbendera Indonesia serta berlayar di wilayah perairan internasional, Indonesia perlu memberlakukan persyaratan terkait perlindungan bagi pelaut maupun awak kapal sebagaimana diatur dalam *Maritime Labour Convention, 2006* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006). Oleh karena itu, untuk memberikan perlindungan bagi pelaut dan awak kapal yang bekerja di atas kapal, Pemerintah berkomitmen untuk meratifikasi *Maritime Labour Convention, 2006* (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)”.

Mengingat pentingnya perlindungan yang menyeluruh bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, yang rentan terhadap eksploitasi dan perlakuan tidak manusiawi, pemerintah Indonesia telah mengambil langkah konkret untuk menindaklanjuti ketentuan yang diatur dalam MLC 2006 dengan merumuskan dan mengimplementasikan ketentuan-ketentuannya yang sejalan dengan prinsip-prinsip perlindungan hak pekerja yang telah diakui secara internasional dalam UU 18/2017. Dalam hal ini, UU *a quo* secara khusus mengatur mengenai perlindungan pekerja migran Indonesia, termasuk pelaut dan awak kapal yang bekerja di luar negeri. Hal tersebut tidak hanya memperkuat komitmen negara terhadap pemberlakuan standar internasional, tetapi juga memastikan upaya perlindungan terhadap pelaut dapat dilaksanakan secara lebih efektif dan sistematis, sesuai dengan hak-hak yang telah diakui secara global.

Selanjutnya, dalam mempertimbangkan dalil para Pemohon *a quo*, penting bagi Mahkamah untuk menjelaskan terlebih dahulu istilah “*seafarer*” yang digunakan dalam MLC 2006 sebagaimana dijelaskan dalam Penjelasan Umum UU 15/2016, yang menyatakan:

Dalam *Maritime Labour Convention*, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006, istilah “*seafarer*” pada Konvensi ini, dalam terjemahan mempunyai 2 (dua) makna yaitu “pelaut” dan “awak kapal”. Hal ini juga sesuai dalam pelaksanaannya menggunakan istilah pelaut dan awak kapal. Konvensi ini berlaku untuk semua kapal yang dimiliki oleh umum dan perseorangan, yang biasa digunakan dalam kegiatan komersial selain daripada kapal-kapal yang digunakan dalam penangkapan ikan atau melakukan kegiatan yang serupa dan kapal-kapal yang dibangun secara tradisional yang dibuat seperti *dhow*s dan *junks*. Konvensi ini tidak berlaku pada kapal perang atau kapal angkatan laut.

Berdasarkan penjelasan di atas, istilah “pelaut” dan “awak kapal” dalam MLC 2006 telah terakomodasi dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 yang diatur lebih lanjut dalam PP 22/2022. Tanpa Mahkamah bermaksud menilai legalitas PP *a quo*, hal yang membedakan antara awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran adalah awak kapal dimaksud dipekerjakan atau bekerja di atas kapal niaga atau kapal perikanan berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil [vide Pasal 1 angka 22 dan angka 23 PP 22/2022]. Dalam konteks ini, UU 18/2017 dan PP 22/2022 menggunakan istilah “pelaut awak kapal” dan “pelaut perikanan” dalam satu kesatuan karena berbagai dokumen yang terkait dengan pelaut dan awak kapal sebagai pekerja migran juga menggunakan istilah “pelaut”, misalnya “buku pelaut” yang digunakan sebagai dokumen identitas baik bagi awak kapal niaga migran maupun awak kapal perikanan. Sebab, pada prinsipnya UU 18/2017 dibentuk untuk mengatur perlindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang selama ini belum ada kejelasan pengaturan pelindungannya. Pelindungan demikian sejalan dengan MLC 2006 sebagaimana dijelaskan pula dalam Penjelasan Umum UU 15/2016, yang menyatakan:

Setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dan bekerja di atas kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional, mempunyai hak yang sama sebagaimana pekerja/buruh yang bekerja di darat. Hak-hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 (delapan) konvensi dasar ILO dan telah diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional.

Hak-hak tersebut antara lain hak untuk bebas dari perbudakan, hak untuk terhindar dari diskriminasi, hak untuk mendapatkan upah yang sama untuk jenis pekerjaan yang sama nilainya, hak untuk berunding bersama dan

berserikat, hak untuk tidak mempekerjakan anak dalam jenis pekerjaan terburuk.

Selain hak dasar, maka pelaut dan awak kapal juga berhak mendapatkan perlindungan atas pekerjaan dan sosial, antara lain hak untuk mendapatkan tempat kerja yang aman, hak untuk mendapatkan perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja, hak untuk mendapatkan jaminan sosial, dan hak untuk mendapatkan perawatan medik, fasilitas dan akomodasi termasuk rekreasi.

Dengan demikian, perlindungan yang diberikan kepada pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dalam UU 18/2017 tidak hanya mencakup pemenuhan hak-hak dasar sebagai pekerja, tetapi juga meliputi pengaturan yang lebih rinci dan komprehensif mengenai kondisi kerja yang aman, jaminan sosial, serta hak-hak lainnya. Lebih lanjut, jika norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 dikaitkan dengan Pasal 1 angka 5 UU 18/2017, maka dengan dimasukkannya pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sebagai bagian dari pekerja migran Indonesia sesungguhnya dimaksudkan agar mendapatkan perlindungan pekerja migran Indonesia yang merupakan upaya untuk melindungi kepentingan calon pekerja migran Indonesia dan/atau pekerja migran Indonesia dan keluarganya dalam mewujudkan terjaminnya pemenuhan haknya dalam keseluruhan kegiatan sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja dalam aspek hukum, ekonomi, dan sosial. Secara lebih rinci, UU 18/2017 juga mengatur bentuk-bentuk perlindungan yang harus diberikan pada setiap tahap perjalanan pekerja migran, baik sebelum bekerja, selama bekerja, maupun setelah kontrak kerja selesai [vide Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 21 ayat (1), serta Pasal 24 ayat (1) UU 18/2017]. Terlebih, perusahaan penempatan pekerja migran Indonesia juga diwajibkan menyetorkan uang kepada bank pemerintah dalam bentuk deposito paling sedikit Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah) yang sewaktu-waktu dapat dicairkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan sebagai jaminan untuk memenuhi kewajiban dalam perlindungan pekerja migran Indonesia [vide Pasal 54 ayat (1) huruf b UU 18/2017]. Oleh karena itu, setelah mencermati secara keseluruhan UU 18/2017 telah ternyata undang-undang *a quo* sesungguhnya berkesesuaian dengan prinsip-prinsip perlindungan pelaut sebagaimana diatur dalam MLC 2006.

Berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, dalil para Pemohon yang menyatakan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 telah mengabaikan eksklusivitas dan perlindungan khusus yang diberikan kepada pelaut berdasarkan MLC 2006, menurut Mahkamah merupakan dalil yang tidak berdasar. Sebab,

adanya norma *a quo* justru untuk memberikan perlindungan yang mencakup hak-hak dasar yang diatur baik dalam hukum nasional maupun konvensi internasional, serta memberikan kepastian hukum dan perlindungan yang lebih komprehensif bagi pelaut awak kapal dan pelaut perikanan Indonesia sebagai pekerja migran. Dengan demikian, dalil para Pemohon *a quo* adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.15] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 menimbulkan inkonsistensi dengan Konvensi ILO 143 tentang Pekerja Migran. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa berkenaan dengan dalil para Pemohon *a quo*, penting bagi Mahkamah untuk menegaskan terlebih dahulukaitannya dengan Konvensi ILO Nomor 143 tentang Pekerja Migran (Konvensi ILO 143) yang dikenal sebagai "Konvensi Pekerja Migran (Ketentuan Tambahan) Tahun 1975". Konvensi ILO 143 dibentuk dengan tujuan untuk mencegah segala bentuk migrasi tenaga kerja ilegal dalam kondisi yang tidak aman, termasuk migrasi ilegal dan penggunaan pekerja migran tanpa izin, serta dalam bentuk yang paling ekstrem, perdagangan manusia (*human trafficking*). Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, Konvensi menetapkan prinsip-prinsip perlindungan bagi pekerja migran, termasuk dapat menikmati perlakuan yang sama untuk dirinya sendiri maupun keluarganya dalam hal hak-hak yang timbul dari pekerjaannya sebelum sehubungan dengan gaji, jaminan sosial dan tunjangan lainnya [vide Pasal 9 Konvensi ILO 143].

Konvensi ILO 143 memang tidak secara khusus diberlakukan bagi pelaut, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 11 angka 2 Konvensi ILO 143 yang menyatakan:

2. Bagian dari Konvensi ini tidak berlaku bagi:
 - (a) pekerja perbatasan;
 - (b) artis dan anggota dari profesi bebas yang telah memasuki negara untuk jangka pendek;
 - (c) pelaut;
 - (d) orang yang datang khusus untuk tujuan pelatihan atau pendidikan;
 - (e) pegawai sebuah organisasi atau sebuah misi yang beroperasi di dalam wilayah sebuah negara yang telah diijinkan masuk untuk sementara ke dalam negeri tersebut atas permohonan atasan mereka untuk menangani pekerjaan atau tugas khusus, untuk waktu yang terbatas dan periode waktu yang telah ditentukan, dan

yang harus meninggalkan negara tersebut setelah menyelesaikan kerja atau tugas mereka.

Setelah Mahkamah mencermati secara saksama norma *a quo*, pengecualian pemberlakuan bagi pelaut dalam ketentuan Pasal 11 angka 2 Konvensi ILO 143 harus dilihat dari perspektif sifat pekerjaan pelaut yang sangat berbeda dari pekerja migran pada umumnya. Artinya, pengecualian pemberlakuan bagi pelaut dalam Konvensi ILO 143 di atas disebabkan karena sifat unik dari pekerjaan pelaut dan kerangka ketentuan internasional yang mengatur pekerjaan pelaut. Dalam konteks ini, pelaut bekerja dalam lingkungan yang sangat *mobile* dan *transien*, sering berpindah lintas perbatasan internasional tanpa menetap secara permanen di satu tempat. Pekerjaan pelaut melibatkan kerja di kapal yang sering melintasi yurisdiksi negara berbeda, hal ini menjadikan pelaut sebagai kategori pekerja migran yang unik. Karena sifat yang *mobile* dan *transien* ini, maka pelaut diatur secara terpisah dari pekerja migran pada umumnya yang berpindah dari satu negara ke negara lain untuk mencari pekerjaan permanen atau semi-permanen.

Dalam kaitan ini, kondisi kerja pelaut sesungguhnya telah diatur dalam konvensi internasional yang terpisah dan disesuaikan dengan kebutuhan serta keadaan pelaut, yaitu dalam MLC 2006 yang telah diratifikasi melalui UU 15/2016, sebagaimana telah dipertimbangkan pada Paragraf [3.13] dan Paragraf [3.14] di atas, di mana substansinya telah memberikan perlindungan ketenagakerjaan yang komprehensif bagi pelaut, misalnya terkait dengan jam kerja, keselamatan, kesehatan, dan kesejahteraan. Oleh karena perlindungan pelaut sudah diatur oleh MLC 2006 dan hukum maritim lainnya, sehingga Konvensi ILO 143 tidak mencakup bagi Pelaut.

Selain itu, Konvensi ILO 143 juga dimaksudkan untuk mengatur pekerja migran yang meninggalkan negara asalnya untuk bekerja dan tinggal di negara asing dalam jangka waktu yang lebih lama. Oleh karena itu, Konvensi ILO 143 memberikan pengecualian terhadap beberapa kategori pekerja migran yang sifatnya pekerjaan musiman atau jangka pendek (*short-term work*) dan tidak berencana untuk tinggal dalam jangka waktu yang cukup lama di negara tujuan, antara lain pekerja perbatasan; artis dan anggota profesi bebas yang memasuki suatu negara untuk jangka pendek; pelaut; orang yang datang khusus untuk tujuan pelatihan atau pendidikan; serta pegawai sebuah organisasi atau sebuah misi yang beroperasi di dalam wilayah sebuah negara yang telah diizinkan masuk untuk

sementara ke dalam negeri tersebut atas permohonan atasan mereka untuk menangani pekerjaan atau tugas khusus, untuk waktu yang terbatas dan periode waktu yang telah ditentukan, dan yang harus meninggalkan negara tersebut setelah menyelesaikan kerja atau tugas mereka [vide Pasal 11 angka 2 Konvensi ILO 143]. Dalam konteks pelaut, mereka tidak "bermigrasi" dalam arti yang sama, di mana pelaut bekerja di kapal yang terdaftar di negara asing tetapi tidak selalu menetap di negara tersebut. Oleh karena itu, pelaut tidak cocok dengan profil pekerja migran dengan sifat pekerjaan jangka panjang (*long-term work*) sebagaimana diatur dalam Konvensi ILO 143.

Berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, pengecualian pelaut dari cakupan Konvensi ILO 143 adalah hasil dari pengakuan atas kondisi kerja pelaut yang unik dan berbeda dari pekerja migran lainnya yang bekerja dan menetap di negara asing. Namun, dengan telah adanya regulasi khusus bagi Pelaut dalam MLC 2006 yang telah diratifikasi melalui UU 15/2016, pelaut mendapatkan perlindungan yang lebih sesuai dengan tantangan dan kondisi yang mereka hadapi dalam lingkungan kerja yang berbeda, sehingga tidak membutuhkan cakupan tambahan dari Konvensi ILO 143. Terlebih, Konvensi ILO 143 saat ini belum diratifikasi oleh Indonesia, sehingga tidak ada kewajiban menjadikannya sebagai rujukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, dalil para Pemohon *a quo* adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.16] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 menimbulkan inkonsistensi dengan ICRMW yang telah diratifikasi melalui UU 6/2012. Terhadap dalil para Pemohon *a quo*, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa sebelum Mahkamah menjawab dalil para Pemohon *a quo*, penting bagi Mahkamah untuk menjelaskan bahwa ICRMW yang telah diratifikasi dengan UU 6/2012 bertujuan untuk menetapkan standar yang menciptakan model bagi hukum, prosedur administrasi, dan peradilan di negara-negara pihak. Terobosan utama dari ICRMW ini adalah pengakuan bahwa setiap orang yang memenuhi kualifikasi sebagai pekerja migran dan anggota keluarganya, sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam ICRMW, berhak untuk menikmati hak asasi manusia, terlepas dari status hukumnya. Dalam hal ini, kewajiban negara adalah untuk merealisasikan hak-hak yang tercantum dalam ICRMW tanpa diskriminasi terhadap

seluruh pekerja migran dan anggota keluarganya. Substansi ICRMW ini mencakup hak-hak dasar yang harus diberikan kepada setiap pekerja migran dan anggota keluarganya, di antaranya adalah hak untuk meninggalkan, masuk, dan menetap di negara manapun, hak hidup, hak untuk bebas dari penyiksaan, perbudakan, dan perlakuan sewenang-wenang, serta hak atas kebebasan berpikir, berkeyakinan, dan beragama. Selain itu, pekerja migran juga berhak atas kebebasan berekspresi, hak atas privasi, hak untuk bebas dari penangkapan yang sewenang-wenang, hak diperlakukan sama di muka hukum, dan hak untuk mendapatkan perlakuan yang setara dalam hubungan kerja. ICRMW ini juga memberikan hak-hak yang mencakup kebebasan untuk berserikat dan berkumpul, hak atas perawatan kesehatan, akses pendidikan untuk anak pekerja migran, penghormatan terhadap identitas budaya, kebebasan bergerak, hak untuk membentuk perkumpulan, serta berpartisipasi dalam urusan pemerintahan di negara asalnya. Selain itu, pekerja migran berhak untuk mentransfer pendapatan yang mereka peroleh. ICRMW ini juga memberikan hak-hak tambahan bagi pekerja migran yang bekerja dalam kategori tertentu, seperti pekerja lintas batas, pekerja musiman, pekerja keliling, pekerja proyek, dan pekerja mandiri [vide Penjelasan Umum UU 6/2012]. Oleh karena itu, ratifikasi ICRMW melalui UU 6/2012 menunjukkan kesungguhan negara Indonesia untuk melindungi, menghormati, memajukan, dan memenuhi hak-hak seluruh pekerja migran dan anggota keluarga, yang pada akhirnya diharapkan dapat memenuhi kesejahteraan para pekerja migran dan anggota keluarga.

Dalam kaitan dengan dalil para Pemohon yang mempersoalkan inkonsistensi norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 dengan ICRMW yang telah diratifikasi melalui UU 6/2012, penting bagi Mahkamah untuk mengutip norma Pasal 2 angka 2 huruf (c) dan Pasal 3 huruf f Lampiran UU 6/2012 yang menyatakan:

Pasal 2 angka 2 huruf (c):

(c) istilah “pelaut” yang mencakup nelayan, mengacu pada seorang pekerja migran yang dipekerjakan di atas kapal yang terdaftar di suatu Negara yang ia bukan merupakan warga negaranya;

Pasal 3 huruf f:

Konvensi ini tidak boleh berlaku bagi:

(f) pelaut dan pekerja pada suatu instalasi lepas pantai yang belum memperoleh izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di Negara tujuan kerja.

Setelah Mahkamah mencermati secara saksama ketentuan di atas, tidak dapat diartikan bahwa pelaut (*seafarer*) bukan merupakan bagian perlindungan

ICRMW. Definisi yang diberikan pada Pasal 2 angka 2 huruf (c) Lampiran UU 6/2012 tersebut menunjukkan lingkup perlindungan konvensi secara umum, yang menyatakan bahwa pelaut, termasuk awak kapal perikanan, telah secara jelas dimasukkan sebagai bagian pekerja migran yang berhak mendapatkan perlindungan sesuai dengan ketentuan ICRMW. Selanjutnya, norma Pasal 2 angka 2 huruf (c) Lampiran UU 6/2012 menyebutkan, "... mengacu pada seorang pekerja migran yang dipekerjakan di atas kapal yang terdaftar di suatu negara yang ia bukan merupakan warga negaranya", yang berarti bahwa pelaut yang bekerja di kapal asing di negara tujuan kerja tetap diakui sebagai pekerja migran yang berhak atas perlindungan hak asasi manusia, sebagaimana diatur dalam ICRMW.

Namun, dalam konteks Pasal 3 huruf f Lampiran UU 6/2012, yang menyatakan, "Konvensi ini tidak berlaku bagi: pelaut dan pekerja pada suatu instalasi lepas pantai yang belum memperoleh izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di negara tujuan kerja". Menurut Mahkamah, hal tersebut merujuk pada situasi tertentu yang tidak menghalangi hak-hak pelaut sebagai bagian dari pekerja migran untuk dilindungi berdasarkan prinsip-prinsip umum dalam ICRMW. Ketentuan tersebut dimaksudkan untuk memberikan pengecualian terkait status izin tinggal atau izin kerja bagi pelaut yang memiliki mobilitas tinggi, tetapi tidak boleh diterjemahkan sebagai pengabaian terhadap hak-hak dasar pelaut yang tetap harus dipenuhi oleh negara tempat mereka bekerja. Pengecualian dalam Pasal 3 huruf f Lampiran UU 6/2012 *a quo* lebih menekankan pada situasi administratif terkait izin tinggal dan bukan pada hak-hak pelaut secara keseluruhan yang sudah diatur dalam ICRMW.

Andaipun terdapat pengecualian, hal ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa perlindungan yang tercakup dalam ICRMW hanya berlaku bagi mereka yang telah memperoleh izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di negara tujuan kerja, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 3 huruf f Lampiran UU 6/2012. Artinya, pelaut (*seafarer*) yang telah memenuhi persyaratan bekerja di wilayah negara pihak yang biasanya dibuktikan dengan adanya visa kerja dari negeri pemberi kerja. Selain itu, terhadap syarat "izin tinggal dan melakukan aktivitas yang dibayar di Negara tujuan kerja" sebagaimana diatur pada Pasal 3 huruf f Lampiran UU 6/2012, dianggap sudah terpenuhi bagi awak kapal yang bekerja di kapal berbendera asing, apabila telah memperoleh Pekerja Migran Indonesia Elektronik (E-PMI) yang merupakan identitas resmi dari pekerja migran [vide Pasal 33

Peraturan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Nomor 7 Tahun 2022 tentang Proses Sebelum Bekerja bagi Calon Pekerja Migran Indonesia (Peraturan BP2MI 7/2022)], serta adanya upah yang telah disepakati oleh awak kapal migran dengan pemberi kerja berdasarkan perjanjian kerja laut atau perjanjian kerja bersama.

Berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017, menurut Mahkamah tidak bertentangan dengan ICRMW yang telah diratifikasi melalui UU 6/2012. Meskipun terdapat pengecualian dalam Pasal 3 huruf f Lampiran UU 6/2012 terkait status izin tinggal dan aktivitas yang dibayar, sesungguhnya norma *a quo* hendak menegaskan tidak diperbolehkannya adanya pekerja migran, *in casu* pelaut yang *illegal* atau *nonprocedural*. Artinya, pengecualian tersebut hanya berlaku dalam situasi administratif tertentu dengan tidak menghapuskan hak dasar pelaut sebagai pekerja migran yang tetap berhak memperoleh pelindungan sesuai dengan prinsip-prinsip dalam ICRMW. Dengan demikian, dalil para Pemohon mengenai adanya inkonsistensi antara UU 18/2017 dengan ICRMW adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.17] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan pula norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 telah menimbulkan dualisme hukum dengan UU 17/2008 yang berdampak pada ketidakpastian hukum serta menyulitkan bagi pelaku usaha keagenan (*manning agency*) untuk memenuhi kewajiban perizinan perekrutan dan penempatan awak kapal. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa berkenaan dengan dalil para Pemohon *a quo*, penting bagi Mahkamah mempertimbangkan terlebih dahulu esensi UU 17/2008 yang mengatur mengenai angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pelindungan lingkungan maritim dalam rangka menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang, dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional. Hal ini sejalan dengan salah satu tujuan pelayaran adalah untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional [vide Pasal 3 huruf a UU 17/2008]. Selanjutnya, UU 17/2008 ditujukan pada semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan

pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia; semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia. Dengan mencermati secara saksama esensi tujuan dan lingkup keberlakuan UU *a quo*, maka aspek yang terkait perlindungan hak-hak pelaut dan awak kapal tidak menjadi bagian yang diatur. Hal ini semakin jelas karena Pasal 337 UU 17/2008 justru memerintahkan terkait dengan ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan. Dalam kaitan ini, Pasal 337 UU 17/2008 memberikan batasan kewenangan kepada Kementerian Perhubungan dalam batas pengaturan terkait kegiatan pelayaran dan Kementerian Ketenagakerjaan berwenang untuk mengatur semua hal terkait dengan tenaga kerja, termasuk di dalamnya tenaga kerja yang bekerja di bidang pelayaran, *in casu* pelaut (awak kapal). Dengan adanya Pasal 337 UU 17/2008 menegaskan pengaturan mengenai perusahaan penempatan pekerja migran yang menempatkan pelaut (awak kapal) sudah seharusnya berpedoman pada UU 18/2017. Sehingga, segala bentuk perizinan penempatan pelaut (awak kapal) pun merujuk pada UU 18/2017 dan peraturan pelaksanaannya.

Berkenaan dengan dalil para Pemohon yang mempersoalkan adanya dualisme hukum akibat berlakunya UU 18/2017 dengan UU 17/2008, khususnya terkait pengaturan perizinan bagi pelaut sebagai pekerja migran. Dalam kaitan dengan dalil tersebut, setelah Mahkamah membaca secara saksama UU 18/2017, telah ternyata salah satu alasan perlunya diberlakukan undang-undang yang mengatur perlindungan pekerja migran, *in casu* pelaut awak kapal, disebabkan selama ini telah terjadi ketidakterpaduan atau sinergi antar lembaga dalam menangani pekerja migran. Oleh karena itu ditegaskan bahwa, "Pelindungan Pekerja Migran Indonesia meliputi pelindungan secara kelembagaan yang mengatur tugas dan kewenangan kementerian sebagai regulator/pembuat kebijakan dengan badan sebagai operator/pelaksana kebijakan. Hal ini memberikan ketegasan baik tugas dan kewenangan kementerian dan badan, mengingat permasalahan yang ada selama ini adalah karena adanya dualisme kewenangan antara kedua pihak tersebut. Tugas pelindungan pekerja migran Indonesia ke depan dilaksanakan oleh badan yang dibentuk oleh Presiden" [vide Penjelasan Umum UU 18/2017]. Artinya, selama ini telah disadari oleh pemerintah mengenai persoalan "dualisme" kewenangan antara Kementerian Ketenagakerjaan

dan Kementerian Perhubungan yang pada akhirnya berakibat tidak terlindunginya pekerja migran secara maksimal sebagaimana amanat UUD NRI Tahun 1945 yakni memberikan jaminan perlindungan bagi setiap warga negara tanpa diskriminasi untuk memperoleh pekerjaan dan penghasilan yang layak baik di dalam maupun di luar negeri sesuai dengan keahlian, keterampilan, bakat, minat, dan kemampuan [vide Pasal 27 ayat (2) UUD NRI Tahun 1945 dan Konsideran Menimbang huruf b UU 18/2017]. Oleh karena itu, badan yang dibentuk oleh Presiden yaitu Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) diperkuat fungsinya sebagai pelaksana kebijakan dalam pelayanan dan perlindungan pekerja migran Indonesia secara terpadu. Dengan adanya badan ini diharapkan segala hal ihwal terkait dengan perlindungan pekerja migran dapat dilakukan secara terpadu sebagai kewenangan BP2MI, sehingga tidak terjadi lagi “dualisme” sebagaimana dalil para Pemohon. Untuk melaksanakan lebih lanjut amanat UU 18/2017, telah disusun PP 22/2022 yang dimaksudkan pula untuk menghilangkan adanya dualisme pengaturan sebagaimana hal tersebut ditegaskan bahwa, “PP disusun dalam rangka terwujudnya harmonisasi regulasi yang mengatur mengenai penempatan dan perlindungan awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran. Selain itu, tujuan dari pengaturan ini yaitu untuk terselenggaranya penyederhanaan layanan perizinan dan integrasi sistem sehingga memberikan perlindungan yang optimal bagi awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran” [vide Penjelasan Umum PP 22/2022].

Oleh karena itu, terkait dengan persoalan perizinan yang dianggap oleh para Pemohon sebagai muara terjadinya “dualisme”, setelah Mahkamah mencermati secara saksama perizinan yang dimaksud, UU 18/2017 telah menegaskan bahwa bagi Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia wajib memiliki izin tertulis berupa Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (SIP3MI) dan Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) yang berlaku selama 5 (lima) tahun [vide Pasal 51 dan Pasal 59 UU 18/2017]. Pengaturan tersebut bertujuan untuk melindungi tenaga kerja yang ditempatkan di atas kapal dalam hal ini adalah pelaut/awak kapal. Pentingnya izin tersebut diatur mengingat banyak persoalan pelanggaran hak-hak tenaga kerja yang ditempatkan di kapal terutama kapal asing, sehingga pemerintah merasa perlu untuk melakukan pendataan yang lebih komprehensif. Selanjutnya, untuk memperoleh SIP3MI, Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia terlebih dahulu harus memenuhi

persyaratan berupa modal yang disetor dan uang jaminan sebagaimana telah diatur dalam Pasal 54 ayat (1) UU 18/2017. Adanya uang jaminan tersebut bertujuan sebagai bentuk perlindungan bagi pelaut (awak kapal) apabila perusahaan tidak memenuhi kewajibannya. Sementara itu, untuk mendapatkan SIP2MI, perusahaan harus memenuhi persyaratan dokumen berupa perjanjian kerjasama penempatan, surat permintaan pekerja migran Indonesia dari pemberi kerja, rancangan perjanjian penempatan, dan rancangan perjanjian kerja. Seluruh dokumen tersebut bertujuan selain sebagai jaminan/pelindungan bagi awak kapal juga sebagai instrumen pengawasan bagi pemerintah agar hak-hak pelaut awak kapal yang ditempatkan oleh perusahaan di kapal pemberi kerja terlindungi.

Sementara itu, adanya “dualisme” yang dimaksud oleh para Pemohon dikarenakan sebelum berlaku UU 18/2017 terhadap *manning agency* diberlakukan Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) yang didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal di mana dengan mengantongi SIUPPAK, *manning agency* dapat melaksanakan penempatan awak kapal niaga migran atau awak kapal perikanan migran, tanpa ada kewajiban untuk memasukkan modal disetor dan uang jaminan sebagaimana telah diatur dalam Pasal 54 ayat (1) UU 18/2017. Terkait dengan keberlakuan SIUPPAK, tanpa Mahkamah bermaksud menilai legalitas PP 22/2022, ketentuan Pasal 43 dan Pasal 45 PP 22/2022 telah menentukan SIUPPAK yang sebelumnya diharuskan dimiliki oleh perusahaan penempatan awak kapal dialihkan menjadi SIP3MI, sehingga perusahaan perekrut dan penempatan awak kapal yang telah memiliki SIUPPAK wajib melakukan penyesuaian dengan SIP3MI. Artinya, secara jelas telah ditentukan peralihan tersebut sehingga tidak terdapat dualisme perizinan sebagaimana dalil para Pemohon *a quo*. Dengan demikian, dalil para Pemohon *a quo* adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.18] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 menghambat para pelaut untuk segera bekerja karena terdapat kewajiban tambahan bagi pelaut dalam proses keberangkatan yang dianggap rumit dan tidak lazim sehingga tidak sejalan dengan hak atas kepastian hukum yang adil. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa persoalan yang didalilkan para Pemohon *a quo* pada pokoknya terkait dengan adanya persyaratan yang wajib dipenuhi oleh setiap pekerja migran, *in casu* pelaut awak kapal untuk dapat segera bekerja, terutama untuk pelaut perseorangan. Dalam kaitan ini, dimungkinkan seorang pekerja migran yang ingin bekerja di luar negeri pada pemberi kerja, namun risiko yang dialami oleh pekerja migran perseorangan tersebut menjadi tanggung jawab sendiri [vide Pasal 63 UU 18/2017]. Dalam konteks persoalan di atas, tanpa Mahkamah bermaksud menilai legalitas PP 22/2022, PP *a quo* telah menentukan lebih lanjut bahwa awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran dapat bekerja secara perseorangan. Namun, untuk awak kapal perikanan migran yang bekerja secara perseorangan dilarang bekerja pada pemberi kerja atau prinsipal perseorangan [vide Pasal 3 ayat (3) PP 22/2022], di mana terkait dengan hal ini tidak ada penjelasan lebih lanjut. Dalam batas penalaran yang wajar, adanya larangan tersebut dimaksudkan untuk melindungi awak kapal perikanan atas risiko pekerjaan yang dihadapi jika bekerja pada pemberi kerja atau prinsipal perseorangan. Oleh karena itu, untuk memitigasi dampak yang timbul, sekalipun hal ini merupakan tanggung jawab sendiri atas risiko ketenagakerjaan dalam hubungan kerja perseorangan antara pelaut (awak kapal) dengan pemberi kerja atau prinsipal, namun hal tersebut harus dilaksanakan sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL). Dalam hal ini, PKL yang dimaksud adalah perjanjian kerja perseorangan yang dibuat dan ditandatangani antara awak kapal dengan pihak yang bertindak untuk dan atas nama pemberi kerja atau prinsipal di mana di dalamnya memuat hak dan kewajiban para pihak dan disahkan oleh syahbandar. Selain itu, sekalipun pelaut merupakan pekerja migran perseorangan tetap harus memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Persyaratan tersebut pun sudah merujuk pada MLC 2006 khususnya “Kaidah Bagian A” yang bersifat *mandatory* serta ICRMW, misalnya terkait dengan usia yang tidak boleh di bawah usia 18 (delapan belas) tahun karena pekerja migran rentan dengan eksploitasi atau perbudakan. Termasuk dalam hal ini, keharusan adanya persyaratan sertifikat kompetensi yang menurut para Pemohon syarat seperti ini membebani. Menurut Mahkamah, adanya persyaratan ini justru merupakan hal yang sangat penting sebagaimana juga ditentukan dalam MLC 2006, di mana kompetensi merupakan salah satu bagian penting untuk mengembangkan karir pelaut (awak kapal) [vide Standar A2.8–Pengembangan Karier dan Keterampilan serta Kesempatan Kerja

sebagai Awak Kapal, MLC 2006]. Selain itu, sejalan dengan standar perlindungan bagi pelaut (awak kapal) maka PKL pun harus dengan jelas menuangkan kesepakatan mengenai hak dan kewajiban para pihak. Seluruh kelengkapan persyaratan tersebut diserahkan melalui sistem pelayanan terpadu sebagaimana amanat UU 18/2017.

Selanjutnya, terkait dengan dalil para Pemohon yang mempersoalkan adanya sistem pelayanan terpadu menimbulkan keruwetan dalam pengurusan izin bekerja. Setelah Mahkamah mencermati secara saksama, UU 18/2017 dibentuk salah satunya karena hendak menerapkan pendekatan perlindungan kelembagaan dengan menghilangkan adanya dualisme [vide Penjelasan Umum UU 18/2017]. Oleh karena itu, diperlukan adanya sistem pelayanan terpadu yang bertujuan untuk mempermudah penyelenggaraan berbagai bentuk pelayanan publik, *in casu* terkait dengan persyaratan untuk dapat menjadi pelaut (awak kapal), di mana berbagai bentuk pelayanan tersebut tidak lagi dilakukan secara parsial tetapi dengan sistem pelayanan terpadu. Untuk menegaskan tujuan dimaksud, UU 18/2017 mendasarkan penyelenggaraan pelayanannya pada Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (UU 25/2009) sebagaimana dinyatakan bahwa:

“Dalam rangka memberikan pelayanan penempatan dan perlindungan yang mudah, murah, cepat, dan aman, layanan terpadu satu atap melakukan pelayanan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Layanan terpadu satu atap memberikan layanan dalam pengurusan persyaratan dokumen dan administrasi penempatan dan perlindungan Calon Pekerja Migran Indonesia dan/atau Pekerja Migran Indonesia dan bersama Pemerintah Pusat melakukan perekrutan dan mempersiapkan pelayanan persyaratan administratif” [vide Penjelasan Umum UU 18/2017].”

Berdasarkan penjelasan umum tersebut di atas, tanpa Mahkamah bermaksud menilai legalitas Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (PP 96/2012), disebutkan bahwa sistem pelayanan terpadu merupakan satu kesatuan proses pengelolaan pelayanan terhadap beberapa jenis pelayanan yang dilakukan secara terintegrasi dalam satu tempat baik secara fisik maupun virtual sesuai dengan standar pelayanan. Artinya, sistem pelayanan terpadu secara fisik dapat dilaksanakan melalui: a) sistem pelayanan terpadu satu pintu; dan/atau b)

sistem pelayanan terpadu satu atap [vide Pasal 14 ayat (1) dan ayat (2) PP 96/2012]. Oleh karena itu, dalil para Pemohon yang mempersoalkan sistem pelayanan terpadu sebagai keruwetan dalam pengurusan izin bekerja merupakan dalil yang tidak berdasar. Sebaliknya, dalam konteks pelayanan perizinan bagi pekerja migran, *in casu* pelaut awak kapal, sistem pelayanan terpadu tersebut justru dimaksudkan untuk mempermudah dalam upaya memberikan perlindungan dan kepastian hukum yang adil dan lebih baik bagi pekerja migran, termasuk pelaut (awak kapal) dalam pengurusan dokumen yang diperlukan.

Selanjutnya, terkait dengan urusan administratif, seperti adanya data keberangkatan yang dilaporkan kepada Dinas Tenaga Kerja Kabupaten/Kota maupun data kedatangan kepada perwakilan Republik Indonesia yang dilakukan secara daring atau luring adalah untuk memastikan bahwa pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dilakukan sesuai dengan prosedur agar dapat dicegah adanya penempatan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan secara non-prosedural. Dengan demikian, berdasarkan seluruh pertimbangan hukum tersebut di atas, dalil para Pemohon adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.19] Menimbang bahwa para Pemohon mendalilkan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 tidak dengan tegas membentuk kategori Pekerja Migran Indonesia ke dalam dua jenis, yakni pekerja migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) yang secara teknis pengelolaannya dipisahkan antara keduanya. Oleh karena tidak dipisahkan, maka timbul disharmoni regulasi antara UU 18/2017 dan PP 22/2022 dengan berbagai regulasi kepelautan yang selama ini sudah eksis, sehingga bertentangan dengan hak-hak konstitusional para Pemohon sebagaimana diatur dalam Pasal 28D ayat (1) dan ayat (2) UUD NRI Tahun 1945. Terhadap dalil para Pemohon tersebut, Mahkamah mempertimbangkan sebagai berikut.

Bahwa setelah Mahkamah mencermati secara saksama ketentuan dalam UU 18/2017, memang tidak mengkategorikan pekerja migran berbasis darat (*migrant workers land-based*) dan pekerja migran berbasis laut (*migrant workers sea-based*) sebagaimana dalil para Pemohon. Meskipun pengaturan dalam UU 18/2017 mengelompokkan seluruh pekerja migran dalam satu kategori umum, Mahkamah memahami bahwa pekerja migran berbasis laut memiliki kondisi kerja

dan tantangan yang sangat berbeda dibandingkan dengan pekerja migran berbasis darat.

Pekerja migran berbasis laut, seperti pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, sering kali bekerja di atas kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional dengan kondisi fisik, psikologis, dan sosial yang lebih kompleks. Pelaut juga menghadapi risiko yang lebih tinggi terkait keselamatan pelayaran, peraturan internasional yang lebih ketat, serta perbedaan dalam ketentuan perlindungan hukum yang mengatur dunia kelautan. Dalam konteks ini, MLC 2006 yang telah diratifikasi melalui UU 15/2016 telah memberikan pengakuan terhadap hak-hak pekerja pelaut, sebagaimana tercantum dalam Penjelasan Umum UU 15/2016 yang menyatakan:

“Setiap orang yang berprofesi sebagai pelaut dan awak kapal dan bekerja di atas kapal yang berlayar melewati wilayah perairan internasional, mempunyai hak yang sama sebagaimana pekerja/buruh yang bekerja di darat. Hak-hak tersebut sebagaimana tercantum dalam 8 (delapan) konvensi dasar ILO dan telah diakomodir dalam ketentuan peraturan perundang-undangan nasional.”

Namun dalam praktiknya, meskipun MLC 2006 yang telah diratifikasi melalui UU 15/2016 telah memberikan pengakuan terhadap hak-hak pekerja pelaut, tantangan yang dihadapi oleh pekerja migran laut sering kali jauh lebih berat. Selain itu, pekerja migran laut, yang beroperasi di bawah hukum internasional, menghadapi berbagai regulasi yang sangat berbeda dan bisa jadi lebih rumit. Dalam hal terdapat keinginan untuk memisahkan pengaturan mengenai pekerja migran berbasis darat dan pekerja migran berbasis laut sebagaimana dalil para Pemohon, maka sangat penting untuk memastikan adanya perlindungan yang komprehensif terhadap hak-hak pelaut sebagai salah satu kelompok pekerja migran. Pemisahan pengaturan ini dapat dilakukan oleh pembentuk undang-undang, sepanjang hal tersebut harus didasarkan pada tujuan untuk memberikan perlindungan yang komprehensif bagi pelaut, baik dalam aspek hukum, keselamatan kerja, maupun kesejahteraan.

Berdasarkan uraian pertimbangan hukum di atas, menurut Mahkamah ketentuan dalam UU 18/2017 yang tidak secara eksplisit memisahkan pengaturan pekerja migran berbasis laut dan darat, tidak dengan sendirinya menghilangkan kewajiban negara untuk memberikan perlindungan kepada semua pekerja migran, termasuk pelaut. Sebab, UU 18/2017 dibentuk dengan maksud untuk memberikan

kepastian perlindungan bagi pekerja migran, termasuk pelaut yang memiliki karakter khusus.

Dengan demikian, dalil para Pemohon mengenai norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 yang tidak mengatur kategori Pekerja Migran Indonesia ke dalam dua jenis, yakni pekerja migran berbasis darat dan laut adalah tidak beralasan menurut hukum.

[3.20] Menimbang bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan hukum di atas, telah ternyata ketentuan norma Pasal 4 ayat (1) huruf c UU 18/2017 telah memberikan perlindungan dan jaminan kepastian hukum yang adil sehingga tidak bertentangan dengan Pasal 28D ayat (1) UUD NRI Tahun 1945 bukan sebagaimana yang didalilkan oleh para Pemohon. Dengan demikian, Mahkamah berpendapat, dalil-dalil para Pemohon adalah tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

[3.21] Menimbang bahwa terhadap hal-hal lain dan selebihnya tidak dipertimbangkan lebih lanjut karena dinilai tidak ada relevansinya.

4. KONKLUSI

Berdasarkan penilaian atas fakta dan hukum sebagaimana diuraikan di atas, Mahkamah berkesimpulan:

- [4.1]** Mahkamah berwenang mengadili permohonan para Pemohon;
- [4.2]** Para Pemohon memiliki kedudukan hukum untuk mengajukan permohonan *a quo*;
- [4.3]** Pokok permohonan para Pemohon adalah tidak beralasan menurut hukum untuk seluruhnya.

Berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2003 tentang Mahkamah Konstitusi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 216, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6554), dan Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (Lembaran Negara

Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5076);

5. AMAR PUTUSAN

Mengadili:

Menolak permohonan para Pemohon untuk seluruhnya.

Demikian diputus dalam Rapat Permusyawaratan Hakim oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Enny Nurbaningsih, Arief Hidayat, Daniel Yusmic P. Foekh, Anwar Usman, M. Guntur Hamzah, Ridwan Mansyur, dan Asrul Sani, masing-masing sebagai Anggota, pada hari **Selasa**, tanggal **sembilan belas**, bulan **November**, tahun **dua ribu dua puluh empat**, yang diucapkan dalam Sidang Pleno Mahkamah Konstitusi terbuka untuk umum pada hari **Jumat**, tanggal **dua puluh sembilan**, bulan **November**, tahun **dua ribu dua puluh empat**, selesai diucapkan **pukul 11.11 WIB**, oleh sembilan Hakim Konstitusi yaitu Suhartoyo selaku Ketua merangkap Anggota, Saldi Isra, Enny Nurbaningsih, Arief Hidayat, Daniel Yusmic P. Foekh, Anwar Usman, M. Guntur Hamzah, Ridwan Mansyur, dan Asrul Sani, masing-masing sebagai Anggota, dengan dibantu oleh Dian Chusnul Chatimah sebagai Panitera Pengganti, serta dihadiri oleh para Pemohon dan/atau kuasanya, Dewan Perwakilan Rakyat atau yang mewakili, Presiden atau yang mewakili, dan Pihak Terkait atau yang mewakili.

KETUA,

ttd.

Suhartoyo

ANGGOTA-ANGGOTA,

ttd.

Saldi Isra

ttd.

Enny Nurbaningsih

ttd.

Arief Hidayat

ttd.

Daniel Yusmic P. Foekh

ttd.

Anwar Usman

ttd.

M. Guntur Hamzah

ttd.

Ridwan Mansyur

ttd.

Arsul Sani

PANITERA PENGGANTI,

ttd.

Dian Chusnul Chatimah



Panitera
Muhidin - NIP 19610818 198302 1 001
Digital Signature

Jln. Medan Merdeka Barat No. 6 Jakarta Pusat 10110
Telp: 021-23529000 Fax: 021-3520177
Email: office@mkri.id