PELAUT, MAY DAY, DAN MALADMINISTRASI

Selasa, 07 Mei 2019 - Rizki Arrida

Pelaut, *May Day,* dan Maladministrasi

Hari buruh atau yang akrab disebut *May Day*, identik dengan aksi unjuk rasa buruh untuk mengungkapkan permasalahan khususnya kesejahteraan para buruh. Di Indonesia sendiri hari buruh pertama kali di peringati pada tahun 1920 pada tiap 1 Mei. Namun sejak pemerintahan Orde Baru, hari buruh tidak lagi di peringati lantaran aksi tersebut dihubungkan dengan gerakan dan paham komunis. Namun, setelah lengsernya pemerintah orde baru, tiap 1 Mei kembali menjadi peringatan hari buruh di Indonesia. Bahkan pada tanggal tersebut, bukan hanya buruh yang melakukan 'aksi', tetapi juga didukung kalangan diluar buruh, sebagai bentuk kepedulian dan solidaritas terhadap nasih buruh di Indonesia. Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Pekerja/buruh disefinisikan sebagai "setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain." Jika melihat definisi tersebut, maka Pelaut masuk dalam kategori buruh, karena menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2008 tentang Pengesahan Ilo Convention No. 185 *Concerning Revising The Seaferes' Identity Documents Convention* , 1958 (Konvensi Ilo No. 185 Mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958), "Pelaut adalah setiap orang yang dipekerjakan atau terlibat atau bekerja pada jabatan apapun di atas kapal selain kapal perang". Indonesia meratifikasi konvensi tersebut, lantaran Indonesia merupakan salah satu penyedia tenaga kerja pelaut dan sebagai pengirim pelaut yang besar di dunia pasar kerja internasional, juga menjadi salah satu pemasok devisa negara yang besar. Hal ini senada dengan data yang dilansir oleh Kepala Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Sahatua P Simatupang bahwa, jumlah peluat di Indonesia mencapai 850.000 dan 400.000 pelaut diantaranya bekerja di luar negeri, sehingga menempatkan Indonesia di urutan kedua sebagai negara dengan jumlah pelaut terbanyak nomor dua dan memberikan sumbangan devisa Rp130 Triliun (2018). Sayangnya ratifikasi konvensi tersebut, tidak serta merta menghilangkan permaslahaan pelaut di Indonesia.

Seputar Masalah Pelaut

LBH Jakarta mencatat, sepanjang tahun 2018 telah menerima 219 pengaduan dengan total 5858 orang pencari keadilan khusus mengenai perburuhan. Baik mengenai pengaduan hak normatif, maupun masalah keadilan hubungan kerja. Buruh dalam kategori Pelaut juga mengalami hal yang sama, seperti buruh lainnya. Setidaknya ada beberapa permasalahan yang berdimensi maladministrasi dalam pelayanan publik yang kerap kali menimpa pelaut. *Pertama,* maladministrasi dalam pembayaran gaji/upah yang tidak oleh*Ownership* atau pemilik kapal. Pelaut sering kali kebingungan, jika gaji belum dibayarkan, pelaut melaporkan permsalahan tersebut ke Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat, tetapi acap kali tidak mendapat tindak lanjut yang maksimal. Bahkan melaporkan masalah tersebut ke Dinas Tenaga Kerja setempat untuk mendapatkan penyelesaian, tetapi Dinas Tenaga Kerja kesulitan untuk menyelesaikannya, dikarenakan Dinas Tenaga Kerja tidak mengetahui alamat/keberadaan pemberi kerja dalam hal ini *Ownership* . Sedangkan otoritas yang mengetahui hal tersebut adalah KSOP setempat, karena setiap kapal yang akan bersandar dan akan melaksakaan perjalanan, wajib memberitahukan seluruh berkas/dokumen kapal kepada KSOP setempat. Hal ini menjadikan jalan panjang bagi Pelaut yang memperjuangkan haknya. *Kedua,* Maladministrasi dalam pembuatan penggantian Buku Pelaut yang habis masa berlakunya. Hal ini dikarenakan dalam aplikasi pembuatan buku pelaut online, untuk mengganti buku pelaut yang telah habis masa berlakunya pelaut harus melampirkan SKCK, sehingga bagi pelaut yang membuat buku pelaut bukan di daerah tempat tinggal sesuai KTP, maka akan kesulitan untuk memperoleh SKCK tersebut. Jalan satu-satunya adalah kembali ke tempat tinggal sesuai KTP untuk mengurus SKCK. Hal ini tentu saja memberatkan pelaut. Bukan hanya memberatkan tetapi ketentuan syarat SKCK bagi penggantian buku pelaut yang habis masa berlakunya juga bertentangan dengan ketentuan Pasal 4 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut. Bahwa disebutkan syarat untuk penggantian buku pelaut yang habis masa berlakunya adalah a) Buku pelaut lama, b) surat keterangan sehat yang masih berlaku dari dokter yang meliputi jasmani dan rohani, mata dan telinga, jantung dan paru-paru., c) fotokopi surat kenal lahir atau Akte Kelahiran atau Kartu Tanda Penduduk, dan d) pas foto berwarna. Dengan kata lain tidak ada syarat SKCK dalam ketentuan tersebut. Padahal salah satu tujuan aplikasi pembuatan buku pelaut online tersebut, untuk meminimalisir penyimpangan baik dalam bentuk pungutan liar atau buku pelaut palsu sehingga merugikan pelaut, tetapi sangat disayangkan pembuatannya tidak disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku, sehingga malah menyulitkan pelaut.

Ketiga , Maladministrasi persyaratan keterangan kesehatan, persyaratan keterangan kesehatan sering menjadi kendala bagi pelaut, bahkan terjadi disparitas implementasi antara pulau jawa dan kalimantan. Dalam persyaratan penggantian buku pelaut yang habis masa berlakunya diatas, disebutkan bahwa surat keterangan sehat yang dimaksud adalah surat sehat dari dokter yang meliputi jasmani dan rohani, mata dan telinga, jantung dan paru-paru. Sedangkan pada implemtasinya seringkali yang diminta adalah surat keterangan sehat berupa MCU (*Medical Check Up*) dari Rumah Sakit (RS), yang biayanya 'tidak terjangkau', misalnya biaya MCU untuk pelaut di RS. Ulin Banjarmasin sebesar Rp. 1.700.000,- (termasuk sertifikat BKKP) sesuai Pergub Kalsel No. 3 Tahun 2019. Sedangkan di salah satu Klinik yang ditunjuk untuk melakukan MCU bagi pelaut, hanya dikenakan biaya sekitar Rp. 800.000,- . Bukan hanya biayanya yang tidak terjangkau, tetapi Pelaut dibatasi hanya dapat melakukan MCU di rumah sakit/klinik yang telah di sertifikasi oleh Balai Kesehatan Kerja Pelayaran (BKKP) sesuai dengan Peraturan Menteri Kesehatan No. 1 Tahun 2018 tentang Pemeriksaan Kesehatan Pelaut. Sehingga tidak ada pilihan lain untuk Pelaut selain mengikuti ketentuan yang telah dibuat, walaupun ketentuan tersebut bertentangan dengan Pasal 4 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut. *Keempat,* Maladministrasi penundaan berlarut dan tidak

memberikan pelayanan, dalam masalah habisnya tinta untuk mencetak buku pelaut. Satu-satunya kantor yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan buku pelaut adalah KSOP, saat KSOP kehabisan tinta untuk mencetak buku pelaut, maka akan berdampak bagi legalitas pelaut dalam bekerja. Misalkan buku salah seorang pelaut tanggal 20 habis masa berlakunya, sedangkan tanggal 30 pelaut tersebut harus berlayar dan bekerja diatas kapal. Pelaut tanggal 5 sudah mengajukan permohonan penggantian buku pelaut, tetapi hingga tanggal 30 pelaut tersebut tidak dapat mendapatkan buku pelaut baru, dikarenakan tinta untuk mencetak buku pelaut habis. Hal ini sangat berdampak dan menghambat pelaut untuk bekerja. Padahal tanpa adanya buku pelaut tersebut, pelaut tidak mempunyai 'identitas' di atas kapal. Di satu sisi pelaut membutuhkan pekerjaan untuk penghidupan, disisi lain jika pelaut nekat berlayar tanpa buku pelaut, saat terjadi pemeriksaan oleh pihak berwajib maka pelaut bida saja dinyatakan ilegal.

Jalan Perbaikan

Di darat, laut, maupun udara, semua pekerja Indonesia harus mendapatkan kepastian, perlindungan, kemudahan dan hak yang telah dijamin oleh undang-undang untuk mencegah terjadinya maladministrasi bagi pelaut. Semua pihak terkait harus duduk bersama, terutama pemerintah dalam menyelesaiakan beberapa permasalahan tersebut, dengan cara melibatkan pelaut dalam setiap penyusunan standar operasional prosedur pembuatan buku pelaut. Terlebih lagi sangat penting rasanya untuk menyamakan persepsi mengenai implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut, sehingga tidak ada lagi 'standar ganda' yang dimiliki oleh otoritas untuk memberikan pelayanan buku pelaut bagi pelaut. Disisi lain, dalam pelaksanaan kewenangan juga dibutuhkan diskresi untuk menyelesaikan hal-hal diluar 'kendali' agar tidak merugikan pelaut, misalnya mengenai habisnya tinta KSOP untuk mencetak buku pelaut dapat direncanakan dan dipersiapkan jauh hari sebelum habis, atau jika distribusi tinta 'macet' dapat memberikan keterangan bahwa buku pelaut masih dalam proses penggantian buku baru, dimana keterangan tersebut dibubuhi masa berlaku dari otoritas yang berwenang agar tidak disalahgunakan dan sebagai bentuk pertanggungjawaban. Hal ini hampir sama dengan ketidaktersediaan balangko E-KTP, sehingga dibuat kebijakan mengeluarkan Surat Keterangan sebagai pengganti KTP. Sehingga keterangan dari otoritas tersebut dapat digunakan sebagai identitas dan legalitas pelaut untuk berlayar dan bekerja di laut.