

**REKONSTRUKSI REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT
PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK)
BERBASIS NILAI KEADILAN**

**DISERTASI
UJIAN TERBUKA**



Oleh

AKHMAD NDORI

NIM. 1030200004

**PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)
SEMARANG
2022**

**REKONSTRUKSI KEBIJAKAN KEPEMILIKAN
SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK)
BERBASIS NILAI KEADILAN**

Oleh

AKHMAD NDORI

NIM. 1030200004

Komisi Promotor	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
Promotor	Prof. Dr. Eko Soponyono, S.H., M.H. NIDN :	
Co Promotor	Prof. Dr. Hj., Anis Mashdurohatun S.H., M.Hum NIDN :	

Telah dinyatakan memenuhi syarat, pada tanggal.....

Ketua Program Doktor Ilmu Hukum

Fakultas Hukum Unissula



Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum

NIDN : 06-0215-7002

PERNYATAAN ORIGINALITAS PENELITIAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Doktor baik Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA) maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain selain Tim Promotor dan masukan dari Tim Penelaah.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar Pustaka
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku pada perguruan tinggi ini.

Semarang, Februari 2023

Yang Membuat Pernyataan



Akhmad Ndori, S.St.,M.M.,M.Mar

NIM. 10302000004

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini Untuk menganalisis berbagai penyebab regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berbasis nilai keadilan; Untuk menganalisis kelemahan-kelemahan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) saat ini; Untuk menganalisis bentuk rekonstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai keadilan.

Dalam penelitian ini bersifat kualitatif dengan metode pendekatan yang digunakan adalah *sociolegal research*. Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian hukum doktrinal. Dan spesifikasi penelitian yang dilakukan adalah *deskriptif analitis*.

Hasil penelitian ini adalah regulasi kepemilikan sertifikat bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berbasis keadilan, dikarenakan terdapat faktor penyebabnya yaitu terjadi ketimpangan dalam hal kepemilikan sertifikat pelaut, misalnya ABK yang memiliki sertifikat BST KLM tidak dapat mengikuti diklat BST Niaga. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang kelautan mengemukakan bahwa seorang pelaut yang hendak menjadi bagian dari Anak Buah Kapal (ABK) harus memiliki kualifikasi keterampilan yang dinyatakan dalam bentuk sertifikat, salah satunya adalah sertifikat BST (*Basic Safety Training*) merupakan sertifikat yang berisi tentang pelatihan dasar keselamatan dan pelatihan dalam mencegah suatu musibah yang tidak diinginkan baik itu di darat maupun di laut. Dalam penerbitan BST dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yaitu BST untuk KLM (Kapal Layar Motor) dan BST untuk kapal niaga. Terdapat kelemahan-kelemahan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) antara lain; Prosedur mengenai pengambilan sertifikat BST belum dimengerti oleh Anak Buah Kapal (ABK); Perencanaan dalam menentukan dan pengembangan karir bagi pemilik sertifikat BST KLM terkendala karena penerbitan sertifikat BST niaga belum dapat diproses; Pemerataan terhadap informasi belum sepenuhnya merata dan pemberlakuan dari penerapan regulasi pada masyarakat yang ingin mengambil sertifikat BST. Hal ini didukung dengan adanya 6 (enam) jenis faktor penyebab ketimpangan sosial di masyarakat antara lain; Kondisi demografis; Kondisi pendidikan; Kondisi kesehatan; Kondisi ekonomi; Kondisi struktural. Selain hal tersebut terdapat hasil penelitian mengenai rekontruksi regulasi kepemilikan sertifikat bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berkeadilan antara lain; Menciptakan peluang kerja di sektor kepelautan secara merata; melakukan perencanaan dalam menentukan dan pengembangan karir; Adanya rekonstruksi regulasi tentang kepemilikan sertifikat kepelautan.

Kata Kunci: Regulasi, Sertifikat Kepelautan, Anak Buah Kapal, Nilai Keadilan

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the various causes of the regulation of ownership of seafarer certificates for crew members (ABK) not based on the value of justice; To analyze the weaknesses in the current regulation of ownership of seafarer certificates for Crew members; To analyze the form of reconstruction of the regulation of ownership of seafarers' certificates for crew members (ABK) based on the value of justice.

In this study, it is qualitative with the approach method used is sociolegal research. The type of legal research used is doctrinal legal research. And the specifics of the research carried out are descriptive analytical.

The result of this study is that the regulation of certificate ownership for Ship Crews (ABK) has not been based on justice, because there is a causal factor, namely inequality in terms of ownership of seafarer certificates, for example, crew members who have a BST KLM certificate cannot participate in BST Niaga training. Based on Government Regulation No. 7 of 2000 concerning marine affairs, it is stated that a sailor who wants to be part of a Ship Crew (ABK) must have skill qualifications stated in the form of certificates, one of which is a BST (Basic Safety Training) certificate which contains basic safety training and training in preventing an unwanted disaster both on land and at sea. In the issuance of BST, it is divided into 2 (two) types, namely BST for KLM (Motor Sailing Ships) and BST for commercial ships. There are reconstruction in the regulation of the ownership of seafarer certificates for crew members (ABK) between.

Keywords: Regulation, Marine Certificate, Crew, Justice Value

KATA PENGANTAR

Puji syukur Promovendus panjatkan ke hadirat Allah S.W.T, karena atas limpahan berkat dan karunia-Nya penyusunan disertasi dengan judul: **“Rekonstruksi Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut Bagi Anak Buah Kapal (ABK) Berbasis Nilai Keadilan”** ini telah dapat diselesaikan. Disertasi ini disusun dalam rangka memenuhi syarat ujian untuk mendapatkan gelar Doktor bidang ilmu hukum pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Ungkapan terima kasih Promovendus tujukan kepada pihak-pihak yang telah membantu kelancaran tersusunnya disertasi ini, yaitu:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum., selaku Rektor Unissula Semarang.
2. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Unissula Semarang
3. Prof Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum., selaku Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.
4. Prof. Dr. Eko Soponyono, S.H., M.H., selaku Promotor.
5. Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum., selaku co-promotor.
6. Badan Pengembangan SDM Perhubungan Kemenhub khususnya institusi asal Promovendus yaitu Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang yang telah memberikan izin melanjutkan pendidikan.
7. Bp. H. Suwandi dan Ibu Hj. Jarni (orang tua Promovendus) beserta saudara dan keluarga.
8. Istri (almarhumah) dan Ananda tersayang Idola El Ramadhani.
9. Bapak dan Ibu Dosen, Staf, Admin, Tenaga Pendidik, Tenaga Kependidikan serta seluruh pengelola PDIH UNISSULA Semarang dan segenap Civitas Akademika UUnissula Semarang yang selalu membantu kelancaran kegiatan selama menempuh pendidikan.
10. Teman-teman seprofesi, teman-teman seangkatan belajar PDIH Angkatan 17, serta para nara sumber dan para personal yang telah berpartisipasi mendukung dalam pembuatan penelitian disertasi ini, terutama rekan-rekan kerja di PIP Semarang.

Akhirnya Promovendus berharap disertasi ini dapat bermanfaat bagi perguruan tinggi pelayaran di Indonesia dalam melaksanakan diklat serta dalam penrbitan dan pemberian sertifikat kepada peserta diklat pelaut dengan secara adil. Juga semoga bermanfaat bagi pelaut dan perusahaan pelayaran. Dengan segala kerendahan hati Promovendus menyadari bahwa disertasi ini masih jauh dari sempurna untuk itu mohon saran, dan maaf yang sebesar-besarnya apabila ada pihak-pihak yang merasa kurang berkenan dengan isi disertasi ini, terima kasih.

Semarang,.....2022

Akhmad Ndori

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINILITAS PENELITIAN.....	iii
ABSTAK.....	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	14
C. Tujuan Penelitian.....	14
D. Manfaat Penelitian.....	15
E. Kerangka Konseptual.....	17
F. Kerangka Teoritik.....	18
G. Kerangka Pemikiran.....	25
H. Metode Penelitian.....	26
I. Orisinil Penelitian.....	33
J. Sistematika Penulisan.....	34
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	36
A. Konstruksi.....	36
B. Sertifikat Kepelautan.....	39
C. Anak Buah Kapal (ABK).....	100
D. Nilai Keadilan.....	102
BAB III REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN.....	105
A. Filosofi Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut.....	105
B. Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut.....	110

C. Implementasi Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut.....	119
D. Terkait Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut Belum Berbasis Nilai Keadilan	121
BAB IV KELEMAHAN-KELEMAHAN DALAM REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) SAAT INI	130
A. Kelemahan-Kelemahan Substansi Hukum	130
B. Kelemahan-Kelemahan Struktur Hukum.....	147
C. Kelemahan-Kelemahan Kultur Hukum	152
BAB V REKONSTRUKSI REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) BERBASIS NILAI KEADILAN.....	166
A. Perbandingan di berbagai negara terkait kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK).....	166
B. Rekonstruksi nilai keadilan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK).....	172
C. Rekonstruksi norma hukum regulasi Kepemilikan sertifikat Pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK).....	174
D. BADAN PERLINDUNGAN PEKERJA IMIGRAN INDONESIA (BP2MI)	188
BAB VI PENUTUP.....	200
A. Simpulan.....	200
B. Saran.....	202
C. Implikasi Disertasi.....	202
DAFTAR PUSTAKA.....	204

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Manusia dalam menjalani kehidupan tidak terlepas dari yang namanya hukum. Menurut Mochtar Kusumaatmaja yang dikutip oleh Umar Said Sugiarto, hukum merupakan kesemua azas-azas serta kaidah yang bertujuan untuk mengatur korelasi antar manusia dalam kehidupan bermasyarakat¹. Sedangkan menurut Kelsen, hukum adalah segolongan aturan yang didalamnya terdapat kesatuan yang dapat dipahami melalui sistem². Hukum bersifat memaksa karena peraturan yang berlaku tidak akan berguna apabila tidak dipatuhi oleh masyarakat, sehingga agar peraturan yang berlaku dipatuhi masyarakat maka hukum harus bersifat memaksa³.

Indonesia adalah sebuah negara yang berdasarkan atas hukum yang pada dasarnya konsep negara hukum adalah menghendaki suatu kekuasaan negara ataupun kedaulatan harus dilaksanakan sesuai hukum yang berlaku. Menurut A.V. Dicey, terdapat 3 (tiga) unsur utama yang berada di dalam negara hukum. Pertama, *supremacy of law* (hukum mempunyai kekuasaan tertinggi Hak Asasi Manusia (HAM) namun HAM harus juga memiliki aspek

¹ Umar Said Sugiarto, *Pengantar Hukum Indonesia* (Malang: Sinar Grafika, 2017), hlm. 6

² Hans Kelsen, *Teori Umum Tentang Hukum dan Negara*, terj. Raisul Muttaqien (Bandung: Nusa Media, 2018), hlm. 3

³ C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2017), hlm. 8

perlindungan)⁴. Menurut Mochtar Kusumaatmadja, konsepsi hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat Indonesia lebih luas jangkauan dan ruang lingkupnya daripada di Amerika Serikat, tempat kelahirannya karena lebih menonjolkan perundang-undangan dalam proses pembaharuan hukum di Indonesia dan ditolakny aplikasi mekanisme daripada konsepsi tersebut yang digambarkan akan mengakibatkan hasil yang sama daripada penerapan paham legisme yang banyak ditentang di Indonesia⁵. Selain itu salah satu konsep negara hukum adalah adanya peradilan bebas dan tidak memihak⁶. Agar hukum di Indonesia dapat berkembang dan dapat berhubungan dengan bangsa lain di dunia sebagai sesama masyarakat hukum, diperlukan pemeliharaan dan pengembangan azas dan konsep hukum yang secara umum dianut umat manusia atau azas hukum yang *universa*⁷.

Salah satu prinsip atau azas penting dari suatu negara hukum adalah azas persamaan di hadapan hukum (*equality before the law*). Azas tersebut dapat menjadi tolak ukur bagaimana hukum tersebut dapat menciptakan keadilan bagi seluruh masyarakat didalamnya. Berdasarkan azas ini, setiap warga

⁴ Ahmad Ulil Aedi and FX Aji Samekto, "Rekonstruksi Azas Kesamaan di Hadapan Hukum (*Equality before the law*) (Suatu Kajian Khusus Putusan Mahkamah Konstitusi Perkara 21-22/PUU-V/2007 Dalam Perspektif Filsafat Hukum)", *Law Reform* 8, No. 2 (2018):1

⁵ Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum, Masyarakat, dan Pembangunan*, (Bandung: Binacipta, 2018), hlm. 62-63

⁶ Muhammad Ishar Helmi, "Penerapan Azas *Equality Before the Law* Dalam Sistem Peradilan Militer", *Jurnal Citra Hukum Vol. 1 No. 2*, 2 Desember 2018

⁷ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, (Bandung: Alumni, 2019), hlm. 4

negara mendapatkan perlindungan dan keadilan yang sama di depan hukum. Azas persamaan di hadapan hukum juga merupakan suatu azas yang menciptakan suatu kesetaraan dalam hukum pada setiap individu atau manusia tanpa adanya suatu pengecualian ataupun keistimewaan. Selain itu, konsep negara hukum merupakan perpaduan yang menghendaki kekuasaan negara ataupun kedaulatan harus dilaksanakan sesuai hukum begitu pula sebaliknya.

Dalam Amandemen Undang-Undang Dasar 1945 teori *equality before the law* termasuk dalam Pasal 27 Ayat (1) yang menyatakan bahwa : “Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya”. Perihal ini merupakan pengakuan dan jaminan hak dan kesamaan semua warga negara dalam hukum dan pemerintahan.

Kalau dapat disebutkan, azas *equality before the law* merupakan salah satu manifestasi dari negara hukum (*rechtsaat*) sehingga harus adanya perlakuan sama bagi setiap orang di depan hukum (*gelijkheid van ieder voor de wet*). Dengan demikian, elemen yang melekat mengandung makna perlindungan sama di depan hukum (*equal justice under the law*) dan mendapatkan keadilan yang sama di depan hukum. Sehingga azas tersebut dapat dijadikan sebagai standar dan perlindungan terhadap kelompok-kelompok marjinal ataupun kelompok minoritas⁸. Perihal tersebut ditegaskan

⁸ Julita Melissa Walukow, “Perwujudan Prinsip *Equality Before the Law* Bagi Narapidana di Dalam Lembaga Perasyarakatan di Indonesia”, *Lex et Societatis 1*, No. 1 (2013): 34

bahwa tidak diperbolehkan adanya perilaku diskriminatif terhadap salah satu pihak yang mencari keadilan di hadapan hukum, salah satu contohnya yaitu penerapan di dunia kemaritiman. Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi besar untuk mewujudkan cita-cita pemerintahan sebagai poros maritim dunia. Keuntungan Negara Indonesia yang berada di daerah khatulistiwa merupakan terobosan strategi untuk menjadikan koneksi pulau satu dengan pulau lainnya, untuk mengembangkan industri pada sektor maritim, angkutan kapal, sektor perikanan, serta fokus pada perencanaan transportasi laut dan keamanan dunia maritim. Sejalan peningkatan perekonomian dunia, diperlukan transportasi yang murah, aman dan ramah lingkungan untuk mempermudah perpindahan orang maupun barang dan jasa. Kapal adalah salah satu alat transportasi yang dapat membawa orang sekaligus mengangkut barang dengan jumlah yang besar. Pemanfaatan kapal dalam kegiatan perekonomian karena biaya pengangkutan kapal lebih murah apabila dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan senantiasa melakukan berbagai program untuk mewujudkannya. Diantaranya adalah dengan melakukan revitalisasi pembangunan pada sektor laut, memperkuat maupun mengembangkan koneksi pada transportasi laut, merehabilitasi lingkungan dan mengkonservasi biota laut, serta meningkatkan kuantitas maupun kualitas Sumber Daya Manusia (SDM).

Sejalan peningkatan perekonomian dunia, diperlukan transportasi yang murah, aman dan ramah lingkungan untuk mempermudah perpindahan orang maupun barang dan jasa. Kapal adalah salah satu alat transportasi yang dapat membawa orang sekaligus mengangkut barang dengan jumlah yang besar. Pemanfaatan kapal dalam kegiatan perekonomian karena biaya pengangkutan kapal lebih murah apabila dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Kegiatan transportasi dengan menggunakan kapal sebagai alat transportasi memberikan dampak yang positif terhadap kebutuhan tenaga kerja diatas kapal. Berdasarkan *The Baltic and International Maritime Council* (Bimco) dan *International Chamber of Shipping* (ICS), pada tahun 2020, dibutuhkan 1.593.198 pelaut dunia, namun saat ini pasokan hanya 1.555.281 pelaut, sehingga kekurangan 37.917 pelaut⁹. *The Seafarers Workforce Report* atau Laporan Tenaga Kerja Pelaut, yang terakhir diterbitkan pada tahun 2015 menerbitkan proyeksi pertumbuhan pelayaran dagang, yang menyebut sektor ini akan membutuhkan 89.510 pelaut tambahan tahun 2026.

Fenomena ini akan berbanding lurus dengan kebutuhan program diklat pada sektor kelautan sebagai persyaratan untuk menunjang pekerjaan ini. Karena untuk bekerja diatas kapal seseorang harus memiliki keterampilan dan kompetensi yang memadai, untuk mendapatkan keterampilan dan kompetensi

⁹ Kompas Dunia, *Penelitian: Dunia Kekurangan Pasokan Pelaut Professional Layani Rantai Pasokan Global*. <https://www.kompas.tv/article/196742/penelitian-dunia-kekurangan-pasokan-pelaut-profesional-layani-rantai-pasokan-global>, pada tanggal 12 November 2021 pukul 10:12.

tersebut diperlukan suatu Program Diklat Keterampilan. Salah satu program dasar diklat keterampilan yang harus dimiliki oleh calon pelaut adalah *Basic Safety Training* (BST). Program Diklat ini merupakan sebuah program diklat untuk mengajarkan peserta diklat agar mempunyai pemahaman dan keterampilan mengenai dasar keselamatan diatas kapal dan mampu melakukan praktek cara mencegah dan mengatasi situasi darurat diatas kapal yang setiap saat dapat terjadi. Program diklat *Basic Safety Training* (BST) ini merupakan syarat untuk dapat melanjutkan program diklat keterampilan lainnya.

Dengan adanya sekolah diklat yang mengajarkan pengetahuan dasar untuk peserta pelaut, ini merupakan salah satu kemudahan bagi masyarakat bagi yang minat untuk terjun dalam profesi kelautan. Karena pentingnya ilmu untuk nantinya setelah bekerja diatas kapal, maka bagi setiap peserta yang mengikuti kelas diharapkan dapat memahami teori disampaikan dan terutama bisa memahami pembelajaran praktek yang dilaksanakan.

Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang merupakan lembaga pendidikan dibawah Kementerian Perhubungan yang menyelenggarakan program diklat *Basic Safety Training*. Program diklat ini diberikan untuk masyarakat umum yang ingin menjadi seorang pelaut, pendaftaran dibuka setiap hari dalam satu periode tertentu. Pendaftaran bisa dilakukan dengan cara online ataupun secara langsung datang daftar ke bagian loket pendaftaran. Pelaksanaan diklat dilakukan selama 9 (sembilan) hari. Syarat minimal untuk calon peserta diklat ini, antara lain adalah minimal berusia 17

tahun, memiliki ijazah SMP atau sederajat, lolos seleksi kesehatan, tidak buta warna dan lolos seleksi penerimaan calon peserta diklat.

Diklat *Basic Safety Training* ini merupakan diklat dasar sehingga peminatnya paling banyak apabila dibandingkan dengan diklat lainnya. Pada tahun 2017, terdapat 3.051 peserta diklat baru dan 4.339 peserta revalidasi (pemukhiran). Kemudian pada tahun 2018, terdapat 1.874 peserta diklat baru dan 2.173 peserta revalidasi (pemukhiran). Serta terdapat 4.000 peserta diklat yang dibiayai oleh pemerintah sebagai bentuk kegiatan pengabdian kepada masyarakat, sesuai dengan Nawacita Presiden. Lanjut di tahun 2019, terdapat 1.708 peserta diklat baru dan 2.321 peserta revalidasi (pemukhiran). Serta terdapat 4.000 peserta diklat yang dibiayai oleh pemerintah sebagai bentuk kegiatan pengabdian kepada masyarakat sesuai dengan Nawacita Presiden tersebut. Dan pada tahun 2020, walaupun kondisi pandemik karena Covid-19, tidak begitu berpengaruh bagi peserta diklat. Dimana masih terdapat 1.239 peserta diklat baru dan 8.881 peserta revalidasi (pemukhiran). Serta terdapat 5.808 peserta DPM (Diklat Pemberdayaan Masyarakat), khususnya bagi nelayan yang belum memiliki sertifikat keterampilan ini dan bagi masyarakat kurang mampu yang ingin bekerja pada sektor laut. Lulusan diklat ini dapat diterima pada perusahaan dalam dan luar negeri dan bekerja di kapal barang, penumpang, *container*, curah, ternak, tanker, *offshore*, penyeberangan, maupun kapal penangkap ikan¹⁰.

¹⁰ Tomi Sudjatmiko, *Menhub Buka Diklat Pemberdayaan Masyarakat*.

<https://www.krjogja.com/peristiwa/nasional/menhub-buka-diklat-pemberdayaan-masyarakat/>, pada tanggal 11 November 2021 pukul 10:16.

Namun, Diklat *Basic Safety Training* (BST) untuk kapal niaga dengan kapal penangkap ikan, khususnya yang bertipe Kapal Layar Motor memiliki sedikit perbedaan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan menjelaskan bahwa kualifikasi keahlian dan keterampilan tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada kapal layar motor, kapal layar, kapal motor dengan ukuran kurang dari 35 GT (tiga puluh lima *Gross Tonnage*), kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk berniaga, kapal khusus. Namun dikarenakan tingginya angka kecelakaan fatal yang menyebabkan kematian awak kapal dan pekerja pada kapal penangkap ikan dan/atau nelayan serta meningkatkan keselamatan pelayaran rakyat, maka diperlukan Standar Non-Konvensi Pelatihan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training/BST*) Khusus yang sesuai dengan kondisi masyarakat.

The International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW 1978) yang sebagaimana telah diamandemen pada 1995, merupakan konvensi yang mengatur standar pendidikan dan pelatihan, sertifikasi untuk perwira jaga. Ketentuan STCW 1978 berlaku terhadap pelaut, institusi pendidikan dan pelatihan pelaut yang diatur oleh otoritas maritim nasional. Di dalam dunia perkapalan, kita akan mendengar istilah CVS (*Convention Vessel Standard*) dan NCVS (*Non Convention Vessel Standard*).

Secara umum, keduanya memiliki perbedaan dalam persyaratan kelaiklautannya. Sedangkan dari aspek regulasi, CVS merujuk pada aturan

konvensi internasional, utamanya adalah SOLAS, MARPOL, *Load-Line* dan konvensi internasional lainnya. Sementara NCVS merujuk pada aturan nasional yang disusun negara bendera (*flag-state*) masing-masing. Di Indonesia, peraturan mengenai NCVS sudah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan KM.65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia dan SK Dirjen Perhubungan Laut No. UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Pemberlakuan Standard dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia. Selain itu NCVS juga ditujukan bagi kapal-kapal berbobot 73 – 500 GT (tujuh puluh tiga sampai lima ratus *Gross Tonnage*) yang melakukan kegiatan pelayaran domestik dan internasional, sedangkan CVS diwajibkan bagi kapal-kapal yang memiliki bobot diatas 500 GT (lima ratus *Gross Tonnage*) yang berlayar di perairan internasional.

Salah satu contoh dari NCVS adalah Kapal Layar Motor (KLM) dan CVS adalah kapal niaga. Berdasarkan dari persyaratan kelaiklautannya, sertifikasi yang dimiliki oleh Anak Buah Kapal (ABK) dari masing-masing kapal sangatlah berbeda. Ditinjau dari sisi keterampilan dan ekonominya pelaut dari Kapal Niaga lebih unggul daripada pelaut di Kapal Layar Motor. Sehingga perihal tersebut yang mendorong pelaut Kapal Layar Motor untuk berkarir juga di Kapal Niaga karena yang paling diharapkan adalah perekonomian dalam kehidupannya dapat mengalami peningkatan. Seharusnya permintaan tersebut diperbolehkan karena diharapkan dengan memiliki 2 (dua) jenis sertifikat *Basic Safety Training* (BST), seorang pelaut dapat memiliki

kemampuan untuk mengendalikan lebih dari satu jenis kapal. Sertifikat *Basic Safety Training* (BST) sangat diperlukan sebagai salah satu syarat pembuatan buku pelaut bagi pelaut KLM. Namun sampai saat ini masih belum ada regulasi yang jelas mengenai kepemilikan sertifikat *Basic Safety Training* (BST) Kapal Niaga bagi pelaut yang memiliki sertifikat *Basic Safety Training* (BST) Kapal Layar Motor (KLM) dan masih berupa kebijakan-kebijakan yang bersifat sementara. Sehingga, dalam penelitian ini diharapkan akan dikeluarkan regulasi yang memperbolehkan bagi pemilik sertifikat *Basic Safety Training* Kapal Layar Motor (BST KLM) untuk dapat memiliki sertifikat *Basic Safety Training* Kapal Niaga (BST Niaga). Dalam perihal ini kami mengumpamakan seperti pemegang Surat Ijin Mengemudi (SIM), yang mana pemilik SIM C diperbolehkan untuk memiliki SIM A dan SIM B.

Kurikulum Pelatihan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training/BST*) Khusus disusun berdasarkan Standar Konvensi Internasional STCW 78 amandemen 2010 dan yang amandemennya tidak sesuai dengan kondisi pelayaran rakyat dan pekerja kapal penangkap ikan serta nelayan yang beroperasi hanya pada pelayaran dalam negeri dan/atau pada Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), khususnya Indonesia dan tidak memasuki daerah teritorial negara lain.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 39 tahun 2016 yang dimaksud dengan Kapal Layar Motor (KLM) adalah kapal layar dengan bahan utama dari kayu berukuran tonase kotor sampai dengan GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) dengan mempunyai tenaga pesawat

penggerak bantu sampai dengan 535 TK (lima ratus tiga puluh lima Tenaga Kuda) yang khusus mengangkut barang dan/atau hewan bukan mengangkut penumpang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Kapal Layar Motor (KLM) merupakan kapal tradisional dan mempunyai karakteristik dalam melaksanakan angkutan di perairan atau kapal motor sederhana dengan ukuran tertentu¹¹.

Selain itu didalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran – Rakyat Pasal 4, yang dimaksud Kapal Layar Motor (KLM) disini adalah kapal layar motor berbendera Indonesia yang laik laut berukuran sampai dengan GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) dan digerakkan oleh tenaga angin sebagai penggerak utama dan motor sebagai tenaga penggerak tertentu.

Pemilik kapal atau operator kapal yang mengoperasikan Kapal Layar Motor (KLM) pada pelayaran internasional atau yang mengoperasikan kapal penangkap ikan di laut lepas (*high seas*) dan/atau memasuki pelabuhan di negara lain khususnya untuk kapal penangkap ikan berukuran panjang diatas 24 (dua puluh empat) meter, wajib memiliki awak kapal dan pekerja di kapal yang memenuhi persyaratan sesuai ketentuan internasional karena pelatihan ini hanya untuk mencapai pengetahuan, keterampilan dan kecakapan dalam prosedur darurat, penyelamatan diri di laut, pencegahan dan pemadam kebakaran, pertolongan pertama pada kecelakaan, keselamatan dan kesehatan

¹¹ Undang-Undang Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.*

kerja, serta perlindungan lingkungan maritim. Hal tersebut adalah merupakan salah satu faktor dalam menghindari kerugian di laut khususnya untuk menghindari kecelakaan fatal yang dapat menyebabkan cacat atau kematian. Standar Pelatihan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training/BST*) Khusus Awak Kapal pada Kapal Layar Motor (KLM) dan Kapal Penangkap Ikan dalam Negeri diselenggarakan melalui jalur pendidikan nonformal¹². Pelatihan ini dilaksanakan oleh Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Kepelautan atau Badan Hukum Pendidikan yang memenuhi standar pendidikan dan pelatihan serta telah mendapat pengesahan program. Kurikulum yang diberikan di *Basic Safety Training (BST)* Khusus ini sudah dijelaskan di dalam Peraturan Kepala Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Nomor SK.225/DL.002/II/Diklat-2010.

Untuk meningkatkan ketahanan konektivitas, memberdayakan ekonomi rakyat dalam usaha skala kecil dan menengah, serta memelihara warisan budaya bangsa, diperlukan regulasi afirmatif yang memberikan kemampuan bagi kegiatan pelayaran – rakyat salah satunya dengan memberdayakan angkutan laut pelayaran – rakyat dengan cara¹³:

1. Pengembangan sumber daya manusia
2. Pengembangan armada Kapal Pelayaran – Rakyat
3. Pembangunan Terminal Kapal Pelayaran –Rakyat

¹² Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.*

¹³ Indonesia. *Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat.*

4. Peningkatan Kapasitas pengelolaan usaha Angkutan Laut Pelayaran – Rakyat

5. Memaksimalkan ketersediaan muatan Kapal Pelayaran – Rakyat

Kapal Layar Motor (KLM) juga direkomendasikan untuk memiliki Surat Keterangan Kecakapan Pelaut (SKK), yaitu surat keterangan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal untuk melaksanakan fungsi sesuai kapasitas dan melaksanakan fungsi sesuai tanggung jawab bagi kapal penangkap ikan dan kapal tradisional ukuran < 35 GT (tiga puluh lima *Gross Tonnage*). Pernyataan tersebut dinyatakan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 12 Tahun 2021.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang dimaksud dengan Kapal Niaga Indonesia adalah kapal-kapal niaga yang dimiliki oleh warga negara Indonesia dan berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu Kapal Niaga Indonesia juga merupakan sarana pemberi jasa angkutan laut yang ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi negara kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Berdasarkan uraian dari berbagai latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul, **“REKONSTRUKSI REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) BERBASIS NILAI KEADILAN”**.

B. PERUMUSAN MASALAH

Sekolah pelayaran mempunyai *culture* yang unik dibandingkan dengan lingkungan pendidikan pada umumnya. Begitu pula dengan diklat yang diselenggarakan, baik itu untuk kapal niaga maupun Kapal Layar Motor (KLM) harus memiliki sertifikasi keahlian tertentu yang dipersyaratkan. Namun untuk diklat *Basic Safety Training* (BST) ini merupakan diklat dasar yang harus dimiliki oleh semua awak kapal. Berdasarkan perihal tersebut, permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengapa regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berbasis nilai keadilan?
2. Apa kelemahan-kelemahan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) saat ini?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai keadilan?

C. TUJUAN PENELITIAN

Sesuai dengan pendekatan penilitin kualitatif, pada dasarnya penelitian ini bermaksud untuk mempelajari fenomena-fenomena keunikan dalam latar belakang situasi sosial kultural kehidupan diatas kapal. Penelitian ini berupaya memberikan informasi dan jawaban secara komprehensif terhadap permasalahan yang menjadi perhatian utama peneliti. Sesuai rumusan masalah penelitian, penelitian bertujuan :

1. Menganalisis berbagai penyebab regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berbasis nilai keadilan.
2. Menganalisis kelemahan-kelemahan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) saat ini.
3. Menganalisis bentuk rekonstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai keadilan.

D. MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, diharapkan baik keseluruhan maupun sebagian temuan penelitian dapat berguna dan menjadi sumbangan positif bagi kepentingan dunia pendidikan secara teoritis maupun praktis.

1. Manfaat Teoritis

- a. Menemukan teori baru/ konsep baru/ pengembangan pemikiran baru dalam ilmu hukum maritim, berupa berbagai kebijakan pada pendidikan khususnya kebijakan kepemilikan Diklat *Basic Safety Training*.
- b. Menemukan teori baru/ konsep baru/ pengembangan pemikiran baru dalam ilmu hukum maritim, berupa kepemilikan sertifikat Diklat *Basic Safety Training* berbasis nilai keadilan.
- c. Menemukan teori baru/ konsep baru/ pengembangan pemikiran baru dalam ilmu hukum maritim, berupa pengembangan kebijakan berbasis nilai keadilan.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan bermanfaat praktis pada:

a. Peserta Diklat

- 1) Menjadi bekal keterampilan untuk bertahan hidup di laut.
- 2) Memiliki kecakapan dalam keselamatan diatas kapal.
- 3) Dapat meningkatkan komunikasi dan hubungan baik dengan sesama pelaut.
- 4) Mampu mengelola dan memanfaatkan sumber daya laut secara *Safe, Safety and Clean Ocean*.

b. Dosen/Instruktur

- 1) Memberikan kontribusi nyata terhadap pengabdian kepada masyarakat.
- 2) Meningkatkan pentingnya perencanaan, pengelolaan dan evaluasi dalam sebuah pembelajaran.
- 3) Dapat menyampaikan berbagai pembaruan peraturan laut kepada peserta diklat.
- 4) Memberikan masukan dalam upaya memperluas pengetahuan atau menjadi kontribusi yang berharga bagi pengembangan regulasi di lembaga diklat dalam bidang sertifikat pelaut sesuai dengan kebutuhan secara kompherensif.

c. PIP Semarang / Kementrian Perhubungan pada umumnya

- 1) Menjadi kontribusi kepada pimpinan PIP Semarang dalam budaya organisasi.

- 2) Memberikan masukan kepada Kementerian Perhubungan tentang penyelenggaraan pendidikan.
- 3) Meningkatkan kualitas dan intensitas evaluasi diklat.
- 4) Meningkatkan keyakinan arti pentingnya evaluasi diklat bagi kehidupan masyarakat dalam membangun budaya organisasi, masyarakat, pemerintah, dan pemerhati/peneliti lainnya.
- 5) Menjadi salah satu dasar atau argumentasi dalam memulai sebuah penelitian baru dalam tema yang sama dan sebagai masukan untuk mengembangkan penelitian selanjutnya.

E. KERANGKA KONSEPTUAL

1. Pengertian Regulasi

Regulasi adalah sebuah aturan yang menyangkut mekanisme kontrol sosial yang dibuat untuk mengikat serta membatasi segala sesuatu yang melawan mekanisme kontrol sosial demi mencapai suatu tujuan.

M. Solly Lubis¹⁴ mengatakan Wisdom dalam arti regulasi adalah pemikiran / pertimbangan yang mendalam untuk menjadi dasar (landasan) bagi perumusan regulasi.

2. Sertifikat Pelaut

Sertifikat pelaut merupakan surat izin terkait suatu keterampilan dan keahlian yang dimiliki seseorang setelah menjalankan serangkaian kegiatan pelatihan dan secara resmi diterbitkan.

¹⁴ M. Solly Lubis, *Ilmu Negara*, (Bandung: Mandar Maju, 2007).

3. Anak Buah Kapal

Anak buah kapal adalah seseorang yang bekerja ataupun dipekerjakan di atas kapal oleh suatu pemilik kapal untuk menjalankan sebuah tugas maupun tanggung jawab, baik perintah dari pemilik kapal, nakhoda, maupun perwira di atas kapal. Menjalankan tugas tersebut sesuai dengan jabatan yang berada pada siji kapal.

4. Nilai Keadilan

Nilai keadilan merupakan suatu pemikiran dari seseorang yang merdeka dan rasional sehingga dapat berkehendak untuk meyarakan dan menyumbangkan suatu haknya demi memperoleh suatu kedudukan yang sama dan setara. Tetapi tetap memperhatikan dan menjunjung tinggi norma berdasarkan ketidakberpihakan, keseimbangan serta pemerataan terhadap segala hal.

F. KERANGKA TEORITIK

Adapun penelitian ini menggunakan *grand theory*, *middle theory*, dan *applied theory*, sebagaimana berikut:

1. *Grand Theory* (Teori Keadilan)

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adil adalah tidak sewenang-wenang, tidak memihak, tidak berat sebelah. Adil terutama mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma objektif. Keadilan pada dasarnya adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang tidak sama. Ketika seseorang menegaskan bahwa ia melakukan suatu keadilan,

perihal tersebut tentunya harus relevan dengan ketertiban umum dimana suatu skala keadilan diakui. Skala keadilan sangat bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, setiap skala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut¹⁵.

Di Indonesia, keadilan digambarkan dalam Pancasila sebagai dasar negara, yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam sila lima tersebut terkandung nilai-nilai yang merupakan tujuan dalam hidup bersama. Adapun keadilan tersebut didasari dan dijiwai oleh hakikat keadilan kemanusiaan yaitu keadilan dalam hubungannya manusia dengan dirinya sendiri, manusia dengan manusia lainnya, manusia dengan masyarakat, bangsa, dan negara serta hubungan manusia dengan Tuhan.

Nilai-nilai keadilan tersebut haruslah merupakan suatu dasar yang harus diwujudkan dalam hidup bersama kenegaraan untuk mewujudkan tujuan negara, yaitu mewujudkan kesejahteraan seluruh warganya dan seluruh wilayahnya, mencerdaskan seluruh warganya.

2. Middle Theory (Teori Sistem Hukum)

Sistem hukum merupakan satu kesatuan unsur-unsur yang masing-masing saling berinteraksi dan bekerja sama dalam mencapai tujuan kesatuan tersebut, yaitu susunan sebagai satu kesatuan yang tersusun dari sejumlah bagian-bagian yang dinamakan subsistem hukum yang secara

¹⁵ M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2014), hlm. 85

bersama-sama mewujudkan kesatuan yang utuh. Kesatuan tersebut diterapkan terhadap kompleks unsur-unsur yuridis seperti peraturan hukum, azas hukum, dan pengertian hukum.

Dalam arti sempit, sistem hukum adalah suatu kesatuan hukum yang dibatasi pada segi materiil dan substansi hukum. Dalam arti luas, sistem hukum adalah semua aturan hukum yang telah disusun secara tersistem dan terpadu berdasarkan atas azas-azas tertentu. Sehingga dapat dikatakan bahwa sistem hukum adalah suatu susunan dari aturan-aturan hidup yang keseluruhannya terdiri dari bagian-bagian yang berkaitan satu sama lain.

Dalam arti lain, sistem hukum adalah suatu kesatuan peraturan-peraturan hukum yang terdiri atas bagian-bagian (hukum) yang mempunyai kaitan (interaksi) satu sama lain, yang tersusun sedemikian rupa menurut azas-azasnya, dimana berfungsi untuk mencapai tujuan. Masing-masing bagian tidak berdiri sendiri tetapi saling terikat. Dengan kata lain, setiap bagian terletak pada ikatan sistem dalam kesatuan dan hubungannya yang sistematis dengan peraturan-peraturan hukum lainnya.

Di dalam sistem hukum terdapat bagian-bagian yang masing-masing terdiri dari unsur-unsur yang mempunyai hubungan khusus atau tatanan. Antara unsur-unsur di dalam suatu sistem dengan unsur-unsur dari lingkungan di luar sistem terdapat hubungan khusus atau tatanan yang disebut struktur. Struktur sendiri menentukan identitas atau ciri sistem sehingga unsur-unsur

itu masing-masing pada azasnya dapat berubah dan dapat diganti tanpa mengganggu kontinuitas sistem.

Menurut M.Friedman, terdapat unsur sistem hukum yang dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu¹⁶:

1. *Substance* (Substansi Hukum)

Substansi hukum adalah hakikat dari isi yang dikandung di dalam peraturan perundang-undangan. Substansi meliputi semua aturan hukum, baik tertulis maupun tidak tertulis seperti hukum materiil (hukum substantif), hukum formil (hukum acara) dan hukum adat.

2. *Structure* (Struktur Hukum)

Struktur hukum adalah tingkatan atau susunan hukum, pelaksana hukum, lembaga-lembaga hukum, peradilan dan pembuat hukum.

Struktur hukum ini didirikan atas 3 (tiga) elemen yang mandiri, yaitu:

- a. *Beteknis-system*, yaitu keseluruhan dari aturan-aturan, kaidah, dan azas hukum yang dirumuskan ke dalam sistem pengertian.
- b. *Intelligen*, yaitu pranata-pranata dan pejabat pelaksana hukum yang keseluruhannya merupakan elemen operasional (pelaksana hukum).

3. *Culture* (Kultur Hukum)

¹⁶ Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Jakarta: Kencana, hlm. 204.

Kultur hukum adalah hukum yang akan tampak selalu bergerak, berubah, mengikuti dinamika kehidupan manusia.

Menurut Fuller, terdapat 8 (delapan) persyaratan (*principles of legality*) terdapatnya suatu sistem hukum, yaitu¹⁷:

- a. Suatu sistem hukum harus mengandung peraturan, tidak boleh hanya mengandung keputusan yang bersifat *ad hoc*.
- b. Peraturan yang telah dibuat harus diumumkan.
- c. Peraturan tidak boleh ada yang berlaku surut karena tidak dapat dipakai untuk menjadi pedoman tingkah laku.
- d. Peraturan harus disusun dalam rumusan yang dapat dimengerti
- e. Sistem tidak boleh mengandung peraturan yang bertentangan dengan yang lain
- f. Peraturan tidak boleh mengandung tuntutan yang melebihi apa yang dapat dilakukan
- g. Tidak boleh sering mengubah peraturan karena akan menyebabkan seseorang kehilangan orientasi
- h. Harus ada kecocokan antara peraturan yang diundangkan dengan penerapannya dalam sehari-hari

¹⁷ Esmi Warasih, 2005, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*, Semarang: Suryanadaru, hlm. 31

3. *Applied Theory* (Teori Progresif Hukum)

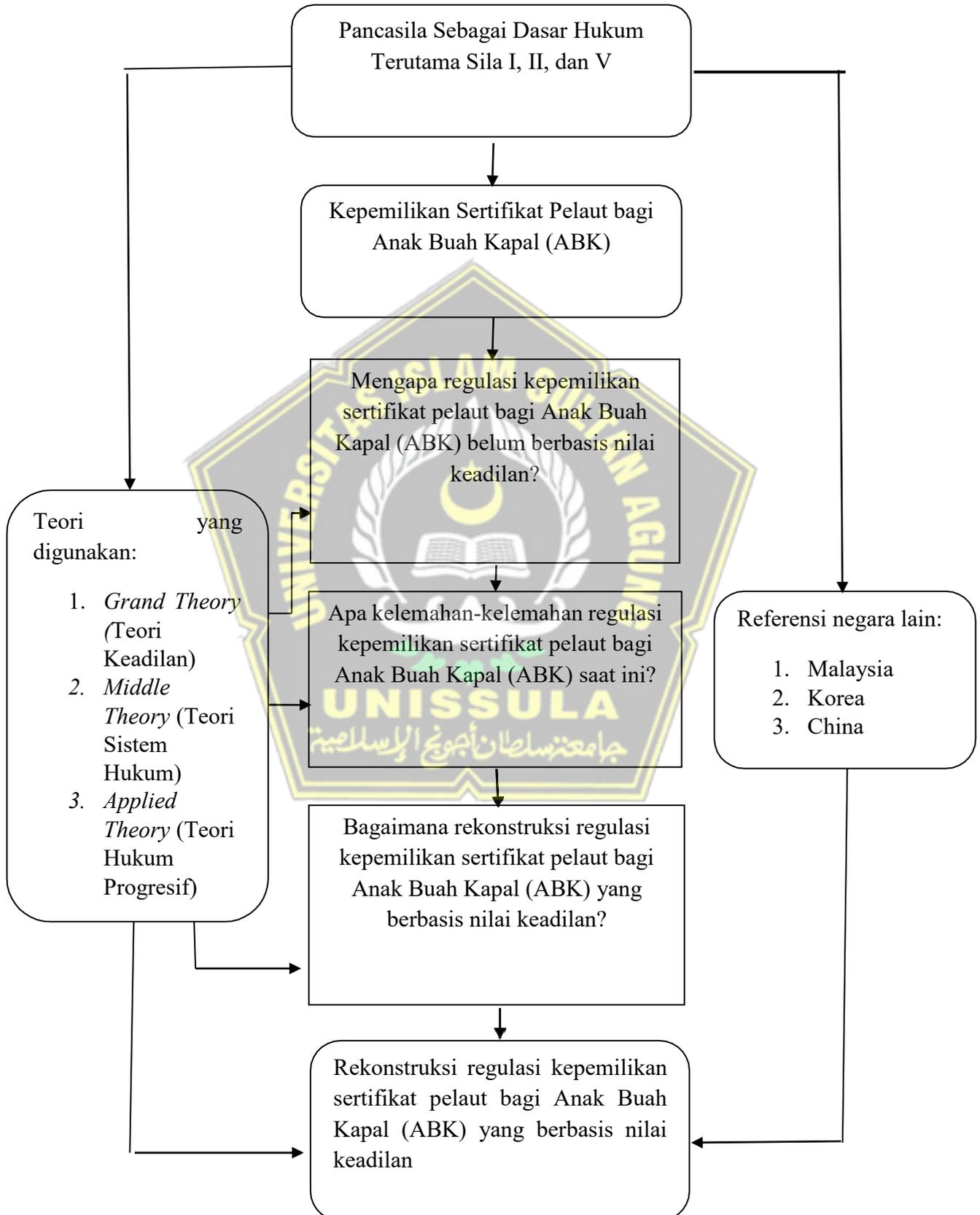
Teori Hukum Progresif diperlukan untuk rasa keadilan masyarakat yang dituntut harus mampu dipenuhi oleh para hakim. Hal ini tidak mudah karena ukuran keadilan masyarakat tidak jelas. Keadilan adalah hal yang mendasar bagi bekerjanya suatu system hukum. Keadilan dalam pemikiran progresif ialah bagaimana menciptakan keadilan yang substansif dan bukan keadilan prosedur. Dalam rangka menjadikan keadilan substantif sebagai inti pengadilan yang dijalankan di Indonesia, Mahkamah Agung memegang peranan penting. Sebagai puncak badan peradilan MA memiliki kekuasaan untuk mendorong pengadilan dan hakim untuk mewujudkan keadilan yang progresif.

Pemikiran hukum progresif adalah bagian dari proses pencarian kebenaran yang tidak pernah berhenti, mencari jati diri bertolak dari realitas empirik tentang bekerjanya hukum di masyarakat. Progresif berasal dari kata *progress* yang berarti kemajuan. Hukum hendaknya mampu mengikuti perkembangan jaman, mampu menjawab perubahan jaman dengan segala dasar di dalamnya, serta mampu melayani kepentingan masyarakat dengan mendasarkan pada aspek moralitas dari sumber daya manusia penegak hukum itu sendiri. Dalam sistem hukum dimanapun di dunia, keadilan selalu menjadi obyek perguruan khususnya melalui lembaga pengadilannya. Keadilan adalah hal yang mendasar bagi bekerjanya suatu sistem hukum. Sistem hukum tersebut sesungguhnya merupakan suatu struktur atau kelengkapan untuk mencapai konsep keadilan yang telah disepakati bersama

Menurut hukum Islam, istihsan adalah satu sumber hukum yang menganalisa suatu kejadian seorang mujtahid yang memperhatikan kepada yang jelas dan samar-samar yang mungkin didlamnya menghendaki hukum lain dan mujtahid itu kalau menemukan dalil menguatkan hal-hal yang tersembunyi dan samar-samar maka ia akan meninggalkan hal yang jelas. Demikian juga apabila hukum itu bersifat kulli kemudian ada dalil untuk mengecualikan sebagai hukum kulli bagi sebagiannya itu ditetapkan hukum yang lain.



G. KERANGKA PEMIKIRAN



H. METODE PENELITIAN

1. Paradigma Penelitian

Paradigma ini menggunakan konstruktivisme, dimana teori konstruktivisme didefinisikan sebagai pembelajaran yang bersifat generative, yaitu tindakan menciptakan sesuatu makna dari apa yang dipelajari. Konstruktivisme sebenarnya bukan merupakan gagasan yang baru, apa yang dilalui dalam kehidupan kita selama ini merupakan himpunan dan pembinaan pengalaman demi pengalaman.

Sebagaimana telah diuraikan diatas mengenai tujuan penelitian tersebut, maka penelitian ini diharapkan akan memunculkan konstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai keadilan.

2. Metode Pendekatan Penelitian

Penelitian ini akan bersifat kualitatif dengan pendekatan *Sociolegal Research*, yaitu data diambil melalui bahan-bahan pustaka yang erat kaitannya dengan objek penelitian, baik Peraturan Kementerian dan melalui jejak pendapat terhadap pelaut, hakim, dan putusan-putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap dan perbandingan dengan negara-negara yang hukum kepemilikan sertifikatnya sudah mapan baik Asia maupun di negara Asia Tenggara. Data yang diperoleh baik data primer maupun data sekunder dianalisis secara kualitatif, yaitu dengan menguraikan data secara bermutu dalam kalimat yang teratur sehingga memudahkan pembahasan dan

pemahaman, serta menggambarkan secara jelas hubungannya dengan masalah penelitian¹⁸. Negara hukum menentukan alat-alat perlengkapannya untuk bertindak menurut dan terikat kepada peraturan-peraturan yang ditentukan terlebih dahulu oleh alat-alat perlengkapan yang dikuasakan untuk mengadakan peraturan-peraturan itu¹⁹.

3. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum doktrinal, diawali dengan inventarisasi hukum positif yang saat ini ada sampai kemudian menemukan teori baru tentang harmonisasi hukum. Perihal tersebut tentu saja tidak terlepas dari *law in process* dan *law in action*.

Beberapa langkah yang harus dilakukan, yaitu:

- a. Menetapkan kriteria identifikasi untuk melakukan seleksi norma hukum positif dan norma sosial
- b. Melakukan koreksi terhadap norma hukum
- c. Mengorganisasikan norma-norma yang sudah berhasil diidentifikasi dan dikumpulkan ke dalam suatu sistem yang kompherensif dengan memasukan norma-norma hukum yang tidak tertulis.

Berpijak dari penelitian diatas, kemudian dilakukan penelitian lanjutan untuk menemukan azas atau doktrin hukum positif yang berlaku. Dengan demikian paradigma *Contructivism* dapat

¹⁸ Irwansyah Irwansyah. (2020). Penelitian Hukum: Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel. Yogyakarta: Mirra Buana Media, hlm. 164.

¹⁹ Bambang Tri Bawono. 2015. *Tinjauan Yuridis Hak-Hak Tersangka Dalam Pemeriksaan Pendahuluan*, Jurnal Pembaharuan Hukum Vol. II. No 1. Januari-April. Hlm. 2

diimplementasikan untuk mendapatkan material empirik dengan metode sosiologis. Sosiologis yang dimaksud adalah penelitian terhadap efektifitas hukum.

4. Spesifikasi Penelitian

Dalam spesifikasi penelitian yang dilakukan adalah *deskriptif analitis*, yaitu menggambarkan sesuatu keadaan hukum seperti apa adanya dengan paradigma studi konstruktivisme, kemudian dengan dituangkan dalam sebuah pembahasan yang logis, sistematis, dan kompherensif.

5. Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini adalah data primer dan sekunder.

- a. Data primer, adalah sumber data penelitian yang diprioritaskan, yaitu yang berkaitan dengan regulasi kepemilikan sertifikat pelaut, adapun data tersebut bersumber dari Peraturan/Regulasi Kementerian serta hasil wawancara dengan para pakar hukum dan operator sertifikat.
- b. Data sekunder, adalah data pendukung yang dapat mendukung adanya penelitian ini, yaitu buku-buku, jurnal nasional atau internasional yang relevan, dan peraturan perundang-undangan yang relevan dengan penelitian ini.

Data sekunder terdiri dari:

1. Bahan hukum primer/pokok

Bahan hukum primer/pokok merupakan bahan hukum yang utama, sebagai bahan hukum yang bersifat *autoritatif*, bahan hukum yang mempunyai otoritas. Bahan hukum primer meliputi

peraturan perundang-undangan dan konvensi yang sudah diratifikasi.

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah dokumen atau bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti buku, jurnal, artikel, hasil penelitian, makalah dan lain sebagainya yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas.

3. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier sebagai bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum maupun ensiklopedia

6. Metode Pengumpulan Data

Metode dalam pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi pustaka, yaitu mengumpulkan bahan primer, berupa undang-undang, bahan sekunder hukum-hukum regulasi kepemilikan sertifikat pelaut Anak Buah Kapal (ABK) yang berkaitan dengan sertifikat *Basic Safety Training* (BST) dan bahan tersier berupa buku dan putusan-putusan pengadilan mengenai regulasi kepemilikan sertifikat pelaut yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, dan juga bahan-bahan hukum lain yang berkesinambungan dengan penelitian ini. Kemudian dengan wawancara yaitu wawancara dengan para pemegang peran.

Adapun metode pengumpulan data penelitian disertasi ini adalah:

a. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah mengumpulkan data yang bersumber pada buku literatur, jurnal nasional atau internasional, dan studi Peraturan/Regulasi Kementerian berkaitan dengan penelitian disertasi.

b. Observasi Lapangan

Observasi ini adalah pengamatan terhadap sumber data yang diambil dari proses di lapangan, dari berbagai data kejadian berkaitan dengan disertasi. Observasi ini tentunya disebut juga dengan pengamatan dengan menggunakan kamera maupun dengan pengamatan langsung mata peneliti.

c. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk menggali data kepada para praktisi hukum dan kepada operator sertifikat terkait penelitian disertasi dengan metode wawancara bebas terpimpin (*purposive non random sampling*), yaitu sebelum melakukan wawancara, peneliti mempersiapkan data pokok berupa materi-materi yang dipertanyakan, namun demikian tidak mengurangi kebebasan dalam proses wawancara. Penulis melakukan wawancara terhadap operator sertifikasi di PIP Semarang dan terhadap peserta Diklat di PIP Semarang. Demikian kami munculkan di bawah hasil dari wawancara kami.

1. Wawancara dengan staf operator Sertifikat

Nama : Agus Adi Wibowo

Jabatan : Staf Unit Sertifikasi

Instansi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

1. Apakah ada permasalahan bagi peserta diklat pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) saat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN)?

Jawab : Siap, betul ada permasalahan dimana banyak peserta diklat pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) protes karena tidak dapat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN).

2. Apa hambatan yang jadi penghalang bagi mereka sehingga tidak bisa mendaftar?

Jawab : Pada saat kami masukkan data peserta diklat yaitu berupa Nomor Induk Kependudukan (NIK) pada aplikasi pendaftaran, ditolak oleh sistem, dikarenakan NIK mereka sudah terdaftar sebagai pemilik sertifikat BST KLM .

3. Apa harapan anda ke depan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada ini?

Jawab : Sistem aplikasi pendaftaran dirubah dan diberikan kesempatan kepada mereka peserta diklat pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) untuk dapat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN). Sehingga nanti memiliki dua sertifikat BST yaitu BST KLM dan BST KN.

2. Wawancara dengan peserta Diklat BST

Nama : Alfian Eka Nurrohman
Jabatan : Peserta Diklat (Anak Buah Kapal)
Instansi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

1. Apakah ada permasalahan pada saat anda mendaftar menjadi peserta diklat?

Jawab : Siap, betul ada permasalahan dimana saya tidak bisa mendaftar menjadi peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN), dikarenakan saya sudah memiliki sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM).

2. Kenapa anda bermaksud mendaftar menjadi peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN) padahal sudah memiliki sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM)?

Jawab : Kami pemilik sertifikat BST KLM yang hanya bisa bekerja di atas kapal ikan, pingin bisa merubah nasib terutama perekonomian dengan bisa bekerja di atas kapal niaga, dan persyaratannya harus memiliki sertifikat BST KN .

3. Apa harapan anda ke depan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada ini?

Jawab : Tolong diberikan kesempatan kepada kami pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) untuk dapat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN). Sehingga nanti memiliki dua sertifikat BST yaitu BST KLM dan BST KN.

7. Metode Analisis Data

Dikarenakan penelitian ini termasuk penelitian hukum *socio-legal research*, maka dilakukan analisis diskriptif kualitatif, prosesnya dimulai dari premis-premis yang berupa hukum regulasi sertifikat pelaut *Basic Safety Training* (BST). Untuk menemukan hukum bagi kasus nyata *in abstracto* diperlukan untuk fungsi premis mayor, sedangkan faktor-faktor yang cocok dan relevan dengan kasus ini dipakai sebagai premis minor, melalui proses silogisme mendapatkan sebuah kesimpulan berupa hukum positif yang dicari.

I. ORISINIL PENELITIAN

Beberapa penelitian yang telah dilakukan berkenaan dengan kepemilikan sertifikat pelaut:

No	Judul Penelitian	Penyusun dan Tahun Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan dengan Promovendus
1.	Analisis Yuridis Persyaratan Pengawakan Kapal Dalam Kaitannya Sebagai Penyebab Kecelakaan Ditinjau Dari Aspek Hukum Kemaritiman Internasional dan Nasional	Haniyashfira Nurul Annisa, Universitas Andalas, 2021	Penelitian ini menyimpulkan bahwa sebagai persyaratan pengawakan kapal apabila ditinjau dari aspek hukum kemaritiman yaitu; program pendidikan dan pelatihan kepelautan, persertifikatan, kewenangan, hak dan kewajiban pelaut.	Jenis sertifikat keselamatann pelaut yang disyaratkan belum dijelaskan secara detail dan jenis kapal yang dijadikan objek penelitian belum spesifik kearah kapal niaga atau kapal tradisional.
2.	Penataan Sertifikasi Kompetensi Awak Kapal Penangkap Ikan di Indonesia	Muhammad Syarif Budiman, Budi Hascaryo Iskandar, Deni Achmad Seboer, Institut Pertanian Bogor, 2016.	Sertifikat kompetensi awak kapal penangkap ikan Indonesia saat ini tidak memiliki kualifikasi sertifikat kompetensi sesuai ketentuan	Sertifikat yang dibahas hanyalah sertifikat keahlian saja belum membahas mengenai sertifikat keterampilan

			perundangan yang berlaku (>90%) sehingga menjadi salah satu pemicu terjadi <i>IUU fishing</i> di Indonesia. Kesenjangan terjadi akibat dispensasi penerbitan SPB oleh syahbandar, keterbatasan waktu pelaksanaan uji sertifikasi, serta lama waktu dan biaya uji sertifikasi.	
--	--	--	---	--

Disertasi ini adalah orisinal dikarenakan hasil kajian penelitian sebelumnya hanya membahas sertifikasi masih secara umum belum spesifik, serta masih belum ditemukan yang membahas mengenai kepemilikan sertifikat kepelautan dan kasus yang terkait dengan perihal tersebut, sedangkan orisinalitas disertasi ini terletak pada konstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai keadilan.

J. SISTEMATIKA PENULISAN

Sesuai dengan masalah yang dibahas, maka disertasi ini dirancang dalam lima bab. Namun, sebagaimana biasanya terlebih dahulu diawali dari bagian awal yang terdiri dari atas; Sampul, Lembar Pengesahan, Motto dan Persembahan Promovendus, Lembar Pernyataan Originalitas Disertasi, Abstrak dan Kata Kunci Disertasi, Ringkasan Disertasi, Kata Pengantar Disertasi, Daftar Isi, Daftar Tabel, *Glossary*.

Sistematika penelitian ini pada akhirnya nanti akan disusun dalam bentuk disertasi yang terdiri dari 6 (enam) Bab yaitu sebagai berikut:

Bab I : PENDAHULUAN, terdiri dari:

Latar Belakang; Perumusan Masalah; Tujuan Penelitian; Manfaat Penelitian; Kerangka Konseptual; Kerangka Teoritik; Kerangka Pemikiran; Metode Penelitian; Orisinil Penelitian; dan Sistematika Penulisan.

Bab II : TINJAUAN PUSTAKA.

Bab III : REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) BELUM BERBASIS KEADILAN.

Bab IV : KELEMAHAN-KELEMAHAN DALAM REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT ANAK BUAH KAPAL (ABK) SAAT INI.

Bab V : REKONSTRUKSI REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT ANAK BUAH KAPAL (ABK) BERBASIS NILAI KEADILAN

Bab VI : PENUTUP, terdiri dari:

Kesimpulan yang dirumuskan berdasarkan hasil penelitian serta pembahasannya (analisis) terhadap masalah yang diteliti, kemudian saran atau rekomendasi, serta implikasi kajian disertasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konstruksi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, konstruksi adalah susunan dan hubungan kata dalam kalimat atau kelompok kata. Makna suatu kata ditentukan oleh konstruksi dalam kalimat atau kelompok kata¹. Menurut Sarwiji, yang dimaksud dengan makna konstruksi (*construction meaning*) adalah makna yang terdapat dalam konstruksi kebahasaan². Sehingga, makna konstruksi dapat diartikan sebagai makna yang berhubungan dengan kalimat atau kelompok kata yang ada didalam sebuah kata dalam kajian kebahasaan. Konstruksi dapat juga didefinisikan sebagai susunan (model, tata letak) suatu bangunan (jembatan, rumah, dan lain-lain³).

Kata konstruksi ini dalam kenyataannya adalah konsep yang cukup sulit untuk dipahami dan disepakati kata konstruksi mempunyai beragam interpretasi, tidak dapat didefinisikan secara tunggal, dan sangat tergantung pada konteksnya. Beberapa definisi konstruksi berdasarkan konteksnya perlu dibedakan atas dasar: proses, bangunan, kegiatan, bahasa dan perencanaan.

¹ Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat* (Jakarta: PT. Balai Pustaka, 2007).

² Sarwiji Suwandi, *Semantik Pengantar Kajian Makna* (Yogyakarta: Media Perkasa, 2008).

³ Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga* (Jakarta: PT. Balai Pustaka, 2005).

Penemuan hukum juga dikenal metode argumentasi atau lebih dikenal dengan konstruksi hukum, metode ini digunakan ketika dihadapkan kepada situasi adanya kekosongan hukum (*rechts vacuum*). Berdasarkan azas *ius curia novit* (hakim tidak boleh menolak perkara untuk diselesaikan dengan dalil hukumnya tidak ada atau belum mengaturnya) maka metode konstruksi hukum ini sangat penting demi menjamin keadilan. Metode-metode konstruksi hukum itu dapat dibagi sebagai berikut:

a. Metode *Argumentum per Analogium* (Analogi)

Analogi merupakan metode penemuan hukum dimana hakim mencari esensi yang lebih umum dari sebuah peristiwa hukum atau perbuatan hukum, baik yang telah diatur oleh undang-undang maupun yang belum ada peraturannya sehingga metode analogi ini menggunakan penalaran induksi, yaitu berfikir dari peristiwa khusus ke peristiwa umum.

b. Metode *Argumentum a Contrario*

Metode ini memberikan kesempatan kepada hakim untuk melakukan penemuan hukum dengan pertimbangan bahwa apabila undang-undang menetapkan hal-hal tertentu untuk peristiwa tertentu, berarti peraturan itu terbatas pada peristiwa tertentu itu dan bagi peristiwa diluarnya berlaku sebaliknya. Karena terkadang suatu peristiwa tidak secara khusus diatur oleh undang-undang namun kebalikan dari peristiwa tersebut diatur oleh undang-undang. Sehingga metode ini lebih mengedepankan cara penafsiran yang berlawanan pengertiannya antara peristiwa konkret yang dihadapi dengan peristiwa yang diatur dalam undang-undang.

c. Metode Penyempitan Hukum

Seringkali peraturan perundang-undangan tersebut ruang lingkungannya terlalu umum atau luas, sehingga perlu dipersempit untuk dapat diterapkan terhadap suatu peristiwa tertentu. Dalam menyempitkan hukum dibentuklah pengecualian atau penyimpangan baru dari peraturan yang sifatnya umum diterapkan terhadap peristiwa atau hubungan hukum yang khusus dengan penjelasan atau konstruksi dengan memberi ciri-ciri.

Pemikir Islam, Imam al-Qaraafi adalah tokoh Islam pertama yang membahas masalah hak cipta. Dalam kitabnya yang berjudul “al-Ijtihad”, Imam al-Qaraafi berpendapat bahwa hasil karya cipta (hak cipta) tidak boleh diperjualbelikan karena hak tersebut tidak bisa dipisahkan dalam sumber aslinya. Namun, demikian pendapatnya ini dibantah oleh Fathi al-Daraini yang berpendapat bahwa hak cipta merupakan sesuatu yang dapat diperjualbelikan karena adanya pemisahan dari pemiliknya.

Dalam hak cipta ia mengatakan harus ada standar Orisinalitas yang membuktikan keaslian ciptaan tersebut. Karena hak cipta tersebut hak milik pribadi, sehingga agama melarang orang yang tidak berhak (bukan pemilik hak cipta), baik untuk kepentingan pribadi maupun untuk kepentingan bisnis.

Adapun dalil-dalil syar’i yang dapat dijadikan dasar melarang pelanggaran hak cipta dengan perbuatan-perbuatan tersebut diatas antara lain sebagai berikut: Artinya: “Janganlah sebagian kamu memakan harta sebagian yang lain dengan cara bakhil”. Islam menghormati hak milik

pribadi, namun hak milik pribadi itu bersifat sosial, karena hak milik pribadi pada hakikatnya adalah hak Allah SWT yang diamanatkan kepada orang yang kebetulan memilikinya, oleh karenanya karya tulis itupun harus bisa dimanfaatkan oleh umat , tidak boleh dirusak, disembunyikan oleh pemiliknya. Penulis atau penerbit tidak dilarang untuk mencantumkan kata-kata “Dilarang mengutip dan/atau memperbanyak dalam bentuk apapun apabila tidak ada izin tertulis dari penulis/penerbit”. Karena pertanyaan tersebut dilakukan hanya untuk bertujuan melindungi hak ciptanya dari usaha pembajakan dan sebagainya⁴.

B. Sertifikat Kepelautan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, untuk dapat bekerja diatas kapal sebagai Anak Buah Kapal (ABK), pelaut harus memiliki kualifikasi keahlian atau keterampilan. Keahlian atau keterampilan itu dinyatakan dalam sertifikat kepelautan. Sertifikat kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah.

Terdapat 2 (dua) jenis sertifikat kepelautan, yaitu:

a. Sertifikat Keahlian Pelaut (*Certificate of Competency/COC*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut, yang dimaksud dengan Sertifikat Keahlian Pelaut (*Certificate of Competency/COC*) adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira, Operator Radio GMDSS (*Global Maritime*

⁴ Anis Mashdurohatun, *Mengembangkan Fungsi Sosial Hak Cipta Indonesia*, (Surakarta: UNS Press, 2016), hlm. 210-211.

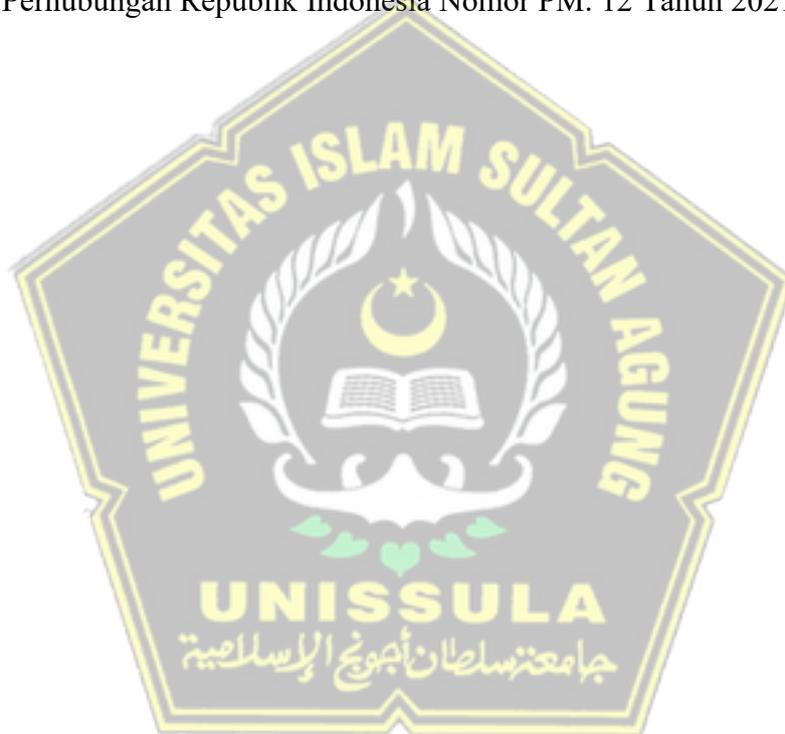
Distress System), sesuai dengan ketentuan pada *Chapter II, III dan IV* Konvensi STCW (*Standard of Training Certificate and Watchkeeping*) 1978 beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat. Selain itu, Direktur Jenderal menerbitkan pengakuan pengukuhan sertifikat negara lain (*Certificate of Recognition*) terhadap sertifikat kompetensi dan sertifikat untuk kapal *tanker* yang diterbitkan menurut *Regulation V/1-1 dan V/1-2* Konvensi STCW 1978 dan amandemennya yang akan bekerja di kapal berbendera Indonesia berdasarkan *MoU (Memorandum of Undertaking)* dengan negara lain.

Untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut, peserta program pendidikan dapat mengikuti ujian keahlian pelaut apabila program studinya telah memiliki/mendapatkan pengesahan (*approval*) dari Direktur Jenderal. Direktur Jenderal juga menetapkan penataan sertifikat kompetensi untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dan kapal/perahu layar motor (KLM) yang berlayar pada perairan lokal.

Direktur Jenderal dapat memberikan dispensasi persyaratan kompetensi minimal bagi sertifikat perwira jaga dan Nakhoda pada kapal dengan ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dan berlayar pada daerah pelayaran lokal dengan jabatan Nakhoda, Mualim I, dan Perwira Jaga dengan mempertimbangkan aspek keselamatan terhadap

kapal-kapal yang beroperasi pada perairan tersebut dan pencegahan pencemaran dari kapal. Dispensasi persyaratan kompetensi tersebut minimal berupa kurikulum dan silabus yang tidak mengacu pada STCW 1978.

Untuk standar kegiatan Sertifikat Keahlian Pelaut (*Certificate of Competency / COC*) di kapal niaga diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 12 Tahun 2021.



STANDAR KEGIATAN SERTIFIKAT KEAHLIAN PELAUT
(*CERTIFICATE OF COMPETENCY / COC*) KAPAL NIAGA

NO	SERTIFIKAT KEAHLIAN PELAUT (<i>CERTIFICATE OF COMPETENCY / COC</i>) KAPAL NIAGA (* KBLI acuan sesuai dengan bidang usaha pokok yang memerlukan sertifikat keahlian pelaut (<i>Certificate of Competency / COC</i>) kapal niaga)	
1.	Ruang Lingkup	Standar ini memuat pengaturan terkait dengan sertifikat keahlian pelaut (<i>Certificate of Competency / COC</i>) kapal niaga.
2.	Istilah dan Definisi	Sertifikat Keahlian Pelaut adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira, Operator Radio GMDSS, sesuai dengan ketentuan pada <i>Chapter II, III</i> atau <i>IV</i> Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat.
3.	Persyaratan Umum	a. Persyaratan administratif yang disesuaikan dengan ketentuan Lembaga OSS; b. Dokumen kelulusan diklat (pernyataan mandiri atas pemenuhan kelulusan peserta diklat); c. Berita Acara Verifikasi Pemenuhan Sertifikat; dan d. Durasi waktu sesuai dengan ketentuan lembaga OSS.
4.	Persyaratan Khusus	a. Memiliki sistem manajemen mutu yang tersertifikasi oleh lembaga mutu yang diakui Internasional maupun nasional; b. Memiliki tenaga pendidik yang memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai program diklat yang diselenggarakan.
5.	Sarana	Alat peraga simulasi yang terawat dan berfungsi serta mengikuti persyaratan untuk pembelajaran sesuai standar Internasional.
6.	Penilaian Kesesuaian dan Pengawasan	a. Menengah Tinggi (MT) Pemenuhan terhadap standar menengah tinggi dilakukan melalui verifikasi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, melalui: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemeriksaan dokumen; 2. Pemeriksaan fisik; 3. Kunjungan lapangan; dan/atau

		<p>4. Autentikasi melalui layanan perizinan secara elektronik.</p> <p>Prosedur pemenuhan terhadap standar sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemohon segera menyampaikan surat permohonan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, disertai dengan berkas persyaratan administrasi dan teknis secara lengkap dan benar ke layanan aplikasi dalam jaringan yang tersedia; 2. Berkas persyaratan yang telah disampaikan sebagaimana dimaksud pada angka 1 diverifikasi oleh penyelenggara pendidikan yang telah diberikan <i>approval</i> untuk dilaksanakan pendidikan dan pelatihan, durasi pendidikan dan pelatihan sesuai dengan kurikulum yang telah ditetapkan Kepala Badan; 3. Laporan hasil pendidikan, pelatihan dan pengujian yang menyatakan telah adanya pemenuhan standar menjadi dasar bagi penerbitan Sertifikat Keahlian Pelaut (<i>Certificate of Competency / COC</i>) kapal niaga oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut paling lama 1 (satu) hari kerja. <p>b. Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menteri melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan melaksanakan pengawasan perizinan berusaha. 2. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dalam melaksanakan pengawasan sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu), membentuk dan/atau menunjuk tim verifikator untuk melakukan pemeriksaan pemenuhan standar melalui mekanisme verifikasi dokumen persyaratan. 3. Pengawasan sebagaimana dimaksud pada angka 2 (dua) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. <p>c. Pelaksana Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengawasan dilakukan oleh tim verifikator
--	--	--

		<p>dibawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Tim verifikator sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu) terdiri atas: <ol style="list-style-type: none"> a) Instruktur dan Pendidik; b) Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal; c) Auditor; dan d) Pejabat fungsional lainnya. 3. Pelaksana Pengawasan mempunyai tugas: <ol style="list-style-type: none"> a) Menyampaikan pemberitahuan tertulis paling lambat 3 (tiga) hari sebelum tanggal pemeriksaan; b) Menyerahkan surat tugas kepada Pelaku usaha yang akan diperiksa; c) Menjelaskan maksud dan tujuan kepada Pelaku usaha yang diperiksa; d) Melakukan pemeriksaan atas kesesuaian laporan berkala dengan kondisi lapangan; e) Membuat berita acara pemeriksaan dan menyampaikan kesimpulan; dan f) Menjaga kerahasiaan informasi pelaku usaha. 4. Pelaksana Pengawasan berhak: <ol style="list-style-type: none"> a) Meminta keterangan yang diperlukan; b) Membuat catatan yang diperlukan; c) Memeriksa kepatuhan pemenuhan kewajiban; d) Meminta salinan dari dokumen; e) Mendokumentasikan secara elektronik; f) Melakukan pengambilan sampel; g) Melakukan pengujian; dan/atau h) Memeriksa lokasi kegiatan usaha, prasarana dan/atau sarana. <p>d. Saluran Pengaduan</p> <p>Pengaduan disampaikan melalui portal SIMADU Kementerian Perhubungan, <i>contact centre</i> 151.</p>
--	--	--

Adapun tingkatan masing-masing bidang dimulai dari yang paling dasar, yaitu:

a. Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika.

- Ahli Nautika Dasar (ANT D), namun sekarang telah dirubah namanya menjadi sertifikat *Rating (Rating forming part of navigational watch*, dan *Rating able part of navigational watch = Rating deck*).

- Sertifikat Pelaut Terampil Bagian Dek (*Able Seafarer Deck*)

Setiap pelaut terampil bagian dek yang bekerja pada kapal GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih harus disertifikasi.

Adapun sertifikat pelaut terampil bagian dek dapat diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki sertifikat juru mudi atau ANT D (Ahli Nautika Tingkat Dasar) yang memiliki masa layar yang diakui pada bagian dek sekurang-sekurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan; dan

- c. Menyelesaikan diklat pelaut terampil bagian dek untuk mendapatkan kompetensi sesuai A-II/5 Koda STCW 1978.

- Sertifikat Rating Dinas Jaga Navigasi dan Kemudi (Sertifikat Juru Mudi)

Setiap rating yang melaksanakan dinas jaga navigasi dan kemudi pada kapal dengan ukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau

lebih harus disertifikasi dengan sertifikat juru mudi. Namun, rating yang melaksanakan pelatihan atau praktek dinas jaga wajib disertifikasi. Sertifikat juru mudi dapat diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-sekurangnya 16 (enam belas) tahun; dan
- b. Telah mengikuti pelatihan khusus di darat dengan praktek tugas jaga navigasi sekurang-sekurangnya dalam jangka waktu 2 (dua) bulan yang didokumentasikan pada buku catatan rating dan memiliki kompetensi sesuai Seksi A-II/4 Koda STCW 1978 atau memiliki/pemegang sertifikat ANT D (Ahli Nautika Tingkat Dasar) yang telah terdaftar dalam *database* sertifikat pelaut pada Direktorat Jenderal dan memiliki masa layar lebih dari 3 (tiga) bulan.

Praktek dinas jaga navigasi dan kemudi, rating tersebut harus dibawah pengawasan Mualim Jaga dan supervisi Nakhoda yang dicatat dalam buku catatan rating dan ditanda tangani oleh Nakhoda serta berisikan catatan perwira.

- Ahli Nautika Tingkat V (ANT V).

Sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT V) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Umur sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki ijazah Sekolah Menengah Pertama atau setara;
- c. Memiliki sertifikat *Rating AB Deck (able seafarer deck)*;

- d. Memiliki masa layar yang diakui paling sedikit 24 (dua puluh empat) bulan sebagai AB Dek (*able seafarer deck*) di kapal dengan ukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih atau 12 (dua belas) bulan sebagai Kadet;
- e. Telah menyelesaikan Diklat ANT V yang diakui untuk mendapatkan kompetensi yang ditetapkan Direktur Jenderal atau program studi SMK Pelayaran jurusan nautika dan lulus ujian keahlian pelaut ANT V; dan
- f. Menyelesaikan diklat dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamat (*survival craft*) dan sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*), pertolongan pertama medis diatas kapal (*medical first aid*), dan *security awareness*.

Sertifikat AB Dek bagi siswa SMK Pelayaran atau program pembentukan bersifat tidak wajib. Adapun kewenangan jabatan ANT V di dalam sertifikat pengukuhan:

- 1) Sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) di daerah pelayaran lokal; dan
- 2) Sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) di daerah pelayaran lokal setelah memiliki masa layar sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran

kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) di perairan lokal sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan.

Untuk sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT V) Manajemen diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 1) Memiliki sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT V);
- 2) Telah menyelesaikan Diklat ANT V Manajemen yang kompetensinya ditetapkan oleh Direktur Jenderal dan lulus ujian keahlian pelaut ANT V Manajemen;
- 3) Menyelesaikan pelatihan operator radio GMDSS sesuai regulasi Bab IV Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya; dan
- 4) Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah ANT V.

Kewenangan jabatan ANT V Manajemen yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan:

- 1) Sebagai Nakhoda di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran lokal setelah memiliki masa layar 12 (dua belas) bulan sebagai Mualim I di kapal ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) di daerah pelayaran lokal atau daerah pelayaran terbatas dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*); dan
- 2) Sebagai Mualim I di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) di daerah pelayaran lokal, setelah memiliki masa layar sebagai Mualim Jaga pada kapal dengan

ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) di daerah pelayaran lokal sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan.

- Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV).

Sertifikat keahlian Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai bagian program diklat yang memenuhi persyaratan Kode STCW A-II/3 sebagai kadet dan didokumentasikan di dalam buku catatan pelatihan yang diakui (*approved training record book*) dan bagian dari masa layarnya telah melaksanakan tugas dinas jaga di anjungan, dibawah supervisi Nakhoda atau perwira yang berkompeten dengan periode sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan;
- c. Bagi pemilik sertifikat keahlian ANT V yang telah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) bulan dan ANT V Manajemen memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan atau ANKAPIT-II memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 60 (enam puluh) bulan setelah menyelesaikan Diklat ANT IV wajib kembali menyelesaikan masa layar;

- d. Menyelesaikan pelatihan operator radio GMDSS sesuai Regulasi Bab IV Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya;
- e. Telah menyelesaikan diklat yang diakui dan memenuhi standar kompetensi sebagai persyaratan minimum yang mengacu pada sebagian Seksi A-II/1 untuk pengetahuan dan keterampilan tertentu serta Seksi A-II/3 Koda STCW program studi diklat ANT IV atau SMK Pelayaran jurusan nautika atau DIII pelayaran jurusan nautika dan lulus ujian keahlian pelaut ANT IV; dan
- f. Menyelesaikan diklat dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamat (*survival craft*) dan seoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*), pertolongan pertama medis diatas kapal (*medical first aid*), dan *security awareness*.

Kewenangan jabatan ANT IV yang dinyatakan dalam sertifikat pengukuhan:

- 1) Sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV);
- 2) Sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) pada pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross*

Tonnage) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan; dan

- 3) Sebagai Mualim Jaga pada daerah pelayaran terbatas dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih setelah memiliki pengalaman sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan.

Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV) Manajemen diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV);
- b. Telah menyelesaikan Diklat ANT IV Manajemen yang mengacu kepada Seksi A-II/3.7 dan Seksi A-II/2.8 yang kompetensinya ditetapkan oleh Direktur Jenderal dan lulus ujian keahlian pelaut ANT IV Manajemen; dan
- c. Telah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah ANT IV.

Kewenangan jabatan ANT IV Manajemen yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan:

- 1) Sebagai Nakhoda di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar 12 (dua belas) bulan

sebagai Mualim I di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) atau pada daerah pelayaran terbatas dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih;

2) Sebagai Mualim I di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar 12 (dua belas) bulan sebagai Mualim Jaga di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV); dan

3) Sebagai Mualim I pada daerah pelayaran terbatas dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih setelah menjadi Mualim Jaga pada kapal dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih pada daerah pelayaran terbatas paling sedikit 12 (dua belas) bulan.

- Ahli Nautika Tingkat III (ANT III).

Sertifikat keahlian Ahli Nautika Tingkat III (ANT III) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai bagian program diklat yang memenuhi persyaratan Koda STCW A-II/1 sebagai kadet dan didokumentasikan di dalam buku catatan pelatihan yang

diakui (*approved training record book*) dan bagian dari masa layarnya tersebut telah melaksanakan tugas dinas jaga di anjungan, dibawah supervisi Nakhoda atau perwira yang berkompeten dengan periode sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan;

- c. Bagi pemilik sertifikat keahlian ANT IV yang telah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) bulan atau ANT IV manajemen yang memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan atau ANKAPIT I yang memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 60 (enam puluh) bulan setelah menyelesaikan Diklat ANT III dan wajib kembali menyelesaikan masa layar sebagai kadet;
- d. Menyelesaikan pelatihan operator radio GMDSS sesuai Regulasi Bab IV Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya;
- e. Telah menyelesaikan diklat yang diakui dan lulus serta memenuhi standar kompetensi sebagai persyaratan minimum pada Seksi A-II/1 Koda STCW program studi DIII Nautika atau DIV Nautika atau Diklat ANT III; dan
- f. Menyelesaikan diklat dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamatan (*survival craft*) dan sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*),

pertolongan pertama medis diatas kapal (*medical first aid*), dan *security awareness*.

Kewenangan jabatan ini yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan sebagai Muallim Jaga di kapal semua ukuran pada daerah pelayaran semua lautan. Selain itu, pada sertifikat Ahli Nautika Tingkat III (ANT III) manajemen diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat Ahli Nautika Tingkat III (ANT III);
- b. Telah menyelesaikan Diklat ANT III manajemen yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal yang mengacu pada sebagian kompetensi Seksi A-II/2 dan lulus ujian keahlian pelaut ANT III manajemen; dan
- c. Memiliki masa layar yang diakui setelah memiliki sertifikat keahlian ANT III sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan pada kapal dengan ukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih pada daerah pelayaran semua lautan.

Kewenangan jabatan ANT III manajemen yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan:

- 1) Sebagai Muallim I di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran semua lautan atau di kapal dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki pengalaman sebagai Muallim Jaga pada kapal

dengan ukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih pada daerah pelayaran semua lautan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan;

2) Sebagai Nakhoda di kapal dengan ukuran kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran semua lautan setelah memiliki pengalaman sebagai Mualim I di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran semua lautan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan; dan

3) Sebagai Nakhoda pada daerah pelayaran terbatas dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih setelah memiliki masa layar sebagai Mualim I pada kapal dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih pada daerah pelayaran terbatas sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan.

- Ahli Nautika Tingkat II (ANT II).

Sertifikat keahlian Ahli Nautika II (ANT II) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat keahlian ANT III;
- b. Memiliki masa layar yang diakui setelah memiliki sertifikat keahlian ANT III sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 36 (tiga puluh enam) bulan sebagai perwira yang melaksanakan tugas jaga di anjungan (*watchkeeping officer*) pada kapal GT 500

(lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih atau 24 (dua puluh empat) bulan sebagai Mualim Jaga pada kapal dengan ukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih pada pelayaran semua lautan dengan ketentuan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan pada tingkat manajemen; dan

- c. Menyelesaikan diklat sesuai Seksi A-II/2 Koda STCW atau memiliki ijazah Diploma IV Nautika dan telah lulus ujian keahlian pelaut untuk ANT II.

Adapun kewenangan jabatan yang dinyatakan dalam sertifikat pengukuhan yaitu:

- 1) Sebagai Mualim I pada kapal semua ukuran di daerah pelayaran semua lautan;
- 2) Sebagai Nakhoda di kapal semua ukuran di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages (NCV)* setelah memiliki masa layar lebih dari 12 (dua belas) bulan sebagai Mualim I di kapal dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan; dan
- 3) Sebagai Nakhoda di kapal dengan ukuran kurang dari GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) pada daerah pelayaran semua lautan setelah memiliki pengalaman sebagai Mualim I di kapal dengan ukuran GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan.

- Ahli Nautika Tingkat I (ANT I).

Sertifikat ini merupakan sertifikat kelas atas atau profesional yang dimiliki oleh pelaut yang mengendarai kapal yang berat dan pelayaran yang curam. Sertifikat ini diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat keahlian Ahli Nautika Tingkat II (ANT II);
- b. Memiliki masa layar yang diakui setelah memiliki sertifikat keahlian ANT II sebagai perwira yang melaksanakan tugas jaga di anjungan (*watchkeeping officer*) sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 36 (tiga puluh enam) bulan pada kapal GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih atau sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan yang diantaranya 12 (dua belas) bulan sebagai Mualim I diatas kapal GT 3000 (tiga ribu *Gross Tonnage*) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan (*unrestricted voyages*); dan
- c. Menyelesaikan Diklat ANT I yang merupakan pendalaman sebagian kompetensi berdasarkan Seksi A-II/2 Koda STCW dan kompetensi tambahan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal serta lulus ujian keahlian pelaut ANT I.

Kewenangan jabatan yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan sebagai Nakhoda di kapal semua ukuran pada daerah pelayaran semua lautan.

- Sertifikat *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS).

Berdasarkan Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia Nomor 02/PER/M. KOMINFO/03/2011 tentang Sertifikasi Radio Elektronika dan Operator Radio menjelaskan yang dimaksud dengan GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) merupakan sistem keselamatan dan marabahaya pelayaran global. Sertifikat keahlian operator radio GMDSS diterbitkan untuk menunjukkan bahwa pemilikinya memiliki pengetahuan tambahan yang diharuskan dalam persyaratan peraturan radio.

b. Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan

- Ahli Teknika Tingkat Dasar (ATTD), namun sekarang sudah dirubah namanya menjadi sertifikat *Rating (Rating forming part of engine room watch* dan *Rating able part of engine room watch = Rating engine)*.
- Sertifikat Rating Dinas Jaga Mesin (Juru Minyak)

Setiap rating yang melaksanakan tugas jaga mesin pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih harus memiliki sertifikat juru minyak (rating dinas jaga mesin) untuk melaksanakan tugas tersebut, kecuali rating yang melaksanakan pelatihan atau praktek tugas jaga.

Sertifikat juru minyak diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 16 (enam belas) tahun; dan
- b. Telah mengikuti pelatihan khusus di darat dengan praktek dinas jaga mesin sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 2 (dua) bulan yang didokumentasikan pada buku catatan rating (*rating record book*) dan memiliki kompetensi sesuai Seksi A-III/4 Koda STCW 1978 atau bagi pemilik/pemegang sertifikat ATT D yang telah terdaftar pada *database* sertifikat pelaut pada Direktorat Jenderal dan memiliki masa layar lebih dari 3 (tiga) bulan.

- Sertifikat Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer Engine*)

Setiap pelaut terampil bagian mesin yang bekerja pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih harus memiliki sertifikat pelaut terampil bagian mesin.

Sertifikat pelaut terampil bagian mesin diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki sertifikat juru minyak (rating dinas jaga mesin) atau ATT D memiliki masa layar yang diakui pada bagian mesin sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan atau sertifikat *electro technical rating* dengan masa layar yang

diakui pada bagian mesin sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan; dan

c. Menyelesaikan diklat pelaut terampil bagian mesin untuk mendapatkan kompetensi sesuai Seksi A-II/5 Koda STCW 1978.

- Sertifikat Rating Teknik Elektro (*Electro Technical Rating*)

Setiap rating teknik elektro yang bekerja pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih harus memiliki sertifikat keterampilan rating teknik elektro. Direktorat Jenderal dapat melakukan pengujian/*assessment* kepada pelaut yang memenuhi persyaratan, apabila memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih dalam kurun waktu 60 (enam puluh) bulan terakhir sebelum 1 Januari 2012 terhadap keterampilan sebagaimana tertera pada Seksi A-III/7 Koda STCW 1978.

Sertifikat keterampilan rating teknik elektro diberikan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;

b. Menyelesaikan pelatihan rating teknik elektro yang diakui yang mengacu pada Seksi A-III/7 Koda STCW 1978 termasuk masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan; dan

c. Memenuhi standar keterampilan sebagai rating teknik elektro sesuai yang dipersyaratkan pada Seksi A-III/7 Koda STCW 1978.

- Sertifikat *Electro-Technical Officer*

Setiap *electro-technical officer* yang bekerja pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih harus memiliki sertifikat *electro-technical officer*. Direktorat Jenderal dapat melakukan pengujian dan *assessment* kepada *electrician* kapal dengan mesin penggerak utama 750 (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih yang memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan pada 5 (lima) tahun terakhir sebelum 1 Januari 2012, pengujian dan *assessment* mengacu pada kompetensi sesuai Seksi A-III/6 sebagai dasar penerbitan sertifikat *electro-technical officer*.

Sertifikat *electro-technical officer* diberikan minimum setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Menyelesaikan dan lulus program diklat yang diakui (*approved*) yang memenuhi persyaratan sesuai Seksi A-III/6 Koda STCW 1978 dan menyelesaikan buku catatan pelatihan (*training record book*) yang diakui dengan masa layar sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan praktek berlayar pada bagian mesin dan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan praktek bengkel di darat; dan

c. Memiliki sertifikat pelatihan dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamat (*survival craft*) dan sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), persyaratan minimal pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*), persyaratan minimal pelaut yang ditunjuk untuk memberikan pertolongan pertama medis (*medical first aid*) diatas kapal dan *security awareness*.

- Ahli Teknika Tingkat V (ATT V).

Sertifikat keahlian Teknik Tingkat V (ATT V) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Umur sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki ijazah Sekolah Menengah Pertama atau setara;
- c. Memiliki sertifikat rating AB mesin (*able seafarer engine*);
- d. Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan sebagai AB mesin (*able seafarer engine*) di kapal dengan tenaga penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih atau 12 (dua belas) bulan sebagai kadet;
- e. Telah menyelesaikan Diklat ATT V yang diakui untuk mendapatkan kompetensi yang ditetapkan Direktur Jenderal atau program studi Sekolah Menengah Kejuruan Pelayaran jurusan teknika dan lulus ujian keahlian pelaut ATT V; dan

f. Memiliki sertifikat diklat dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamat (*survival craft*) dan sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*), pertolongan pertama medis diatas kapal (*medical first aid*), dan *security awareness*.

Sertifikat AB mesin (*able seafarer engine*) bagi siswa SMK Pelayaran atau program pembentukan bersifat tidak wajib. Kewenangan jabatan ATT V yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) di daerah pelayaran lokal; dan
- 2) Sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama ukuran kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) di daerah pelayaran lokal setelah memiliki masa layar sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) di daerah pelayaran lokal sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

Sertifikat Ahli Teknika Tingkat V (ATT V) Manajemen diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat Ahli Teknika Tingkat V (ATT V); dan
- b. Telah menyelesaikan Diklat ATT V Manajemen yang kompetensinya ditetapkan oleh Direktur Jenderal dan lulus ujian keahlian pelaut ATT V Manajemen.

Kewenangan jabatan ATT V Manajemen yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai Masinis II (*Second Engineer*) di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga pada kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) pada daerah pelayaran lokal; dan
- 2) Sebagai Masinis II pada daerah pelayaran lokal pada kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) setelah memiliki masa layar sebagai Masinis Jaga di kapal dan pada daerah pelayaran yang sama sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan.

- Ahli Teknika Tingkat IV (ATT IV)

Sertifikat keahlian Teknik Tingkat IV (ATT-IV) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
- b. Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai bagian program diklat yang memenuhi persyaratan Kode STCW 1978 A-III/3 sebagai kadet dan didokumentasi di dalam buku catatan pelatihan yang diakui (*approved training record book*) dan bagian dari masa layarnya telah melaksanakan tugas dinas jaga kamar mesin, dibawah supervisi Kepala Kamar Mesin atau Masinis yang berkompeten dengan periode sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan.
- c. Bagi pemilik sertifikat keahlian ATT V yang telah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) bulan atau ATT V Manajemen memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan atau ATKAPIN-II memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 60 (enam puluh) bulan, setelah menyelesaikan Diklat ATT IV wajib kembali menyelesaikan masa layar sebagai kadet;
- d. Telah menyelesaikan diklat yang diakui dan memenuhi standar kompetensi sebagai persyaratan minimum pada Seksi A-III/1 dan

Seksi A-III/3 Koda STCW 1978, program studi diklat ATT IV atau SMK Pelayaran jurusan teknik atau DIII pelayaran jurusan teknik dan lulus ujian keahlian pelaut ATT IV; dan

- e. Menyelesaikan diklat dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamat (*survival craft*) dan sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*), pertolongan pertama medis di atas kapal (*medical first aid*), dan *security awareness*.

Kewenangan jabatan ATT IV yang dinyatakan di dalam pengukuhan adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV); dan
- 2) Sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih pada daerah pelayaran terbatas setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama antara 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) sampai dengan 3000 kW (tiga ribu kilowatt) di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV).

Sertifikat keahlian Teknik Tingkat IV (ATT IV) Manajemen diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat Ahli Teknik Tingkat IV (ATT IV);
- b. Telah menyelesaikan diklat manajemen bagi ATT IV yang kompetensinya ditetapkan oleh Direktur Jenderal dan lulus ujian keahlian pealut ATT IV manajemen; dan
- c. Memiliki masa layar yang diakui setelah memiliki sertifikat keahlian ATT IV sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih.

Kewenangan jabatan ATT IV Manajemen yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai Kepala Kamar Mesin di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis II di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) atau di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih pada daerah pelayaran terbatas;

- 2) Sebagai Masinis II (*Second Engineer*) di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV); dan
- 3) Sebagai Masinis II (*Second Engineer*) di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih pada daerah pelayaran terbatas setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran terbatas.
- Ahli Teknika Tingkat III (ATT III).
Sertifikat keahlian Ahli Teknika Tingkat (ATT III) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. Usia sekurang-sekurangnya 18 (delapan belas) tahun;
 - b. Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai bagian program diklat yang memenuhi persyaratan Kode STCW A-III/1 sebagai kadet dan didokumentasikan di dalam buku catatan pelatihan yang diakui (*approved training record book*) dan bagian dari masa layarnya telah melaksanakan tugas dinas jaga kamar mesin,

- dibawah supervisi Kepala Kamar Mesin atau Masinis yang berkompeten dengan periode sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan;
- c. Bagi pemilik sertifikat kompetensi ATT IV yang telah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) bulan atau ATT IV Manajemen yang memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan atau ATKAPIN-I yang memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 60 (enam puluh) bulan atau *electro technical officer* (ETO) yang telah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 36 (tiga puluh enam) setelah menyelesaikan Diklat ATT III wajib kembali menyelesaikan masa layar sebagai kadet;
- d. Telah memenuhi diklat yang diakui dan memenuhi standar kompetensi sebagai persyaratan minimum pada Seksi A-III/1 Koda STCW 1978 Program Studi DIII Teknik atau DIV Teknik atau diklat ATT III; dan
- e. Menyelesaikan diklat dasar keselamatan (*basic safety training*), rakit penyelamat (*survival craft*) dan sekoci penolong (*rescue boat*) selain sekoci penolong cepat (*fast rescue boat*), pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*), pertolongan pertama medis diatas kapal (*medical first aid*), dan *security awareness*.

Kewenangan jabatan ATT III yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan adalah sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan.

Sertifikat keahlian Ahli Teknika Tingkat III (ATT III) Manajemen diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat Ahli Teknika Tingkat III (ATT III);
- b. Telah menyelesaikan diklat manajemen bagi ATT III Manajemen yang kompetensinya ditetapkan oleh Direktur Jenderal dan lulus ujian keahlian pelaut ATT III Manajemen; dan
- c. Memiliki masa layar yang diakui setelah memiliki sertifikat keahlian ATT III sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih.

Kewenangan jabatan ATT III yang dinyatakan dalam sertifikat pengukuhan adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai Masinis II di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) pada daerah pelayaran semua lautan atau di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sekurang-

kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis Jaga di kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan;

2) Sebagai Kepala Kamar Mesin di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) pada daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis II di kapal dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) di daerah pelayaran semua lautan; dan

3) Sebagai Kepala Kamar Mesin di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih pada daerah pelayaran terbatas setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis II di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV).

- Ahli Teknika Tingkat II (ATT II).

Sertifikat keahlian Ahli Teknika Tingkat II (ATT II) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat keahlian ATT III;

b. Memiliki masa layar yang diakui setelah mendapatkan sertifikat keahlian ATT III sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 36 (tiga puluh enam) bulan sebagai Masinis Jaga di kamar mesin berawak atau tidak berawak secara periodik, dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih atau sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan dengan ketentuan sebagai Masinis II selama 12 (dua belas) bulan pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih pada daerah pelayaran semua lautan (*unrestricted voyages*); dan

c. Menyelesaikan Diklat ATT II sesuai Seksi A-III/2 Koda STCW 1978 atau memiliki ijazah Diploma IV Teknik dan telah lulus ujian keahlian pelaut ATT II.

Kewenangan jabatan ATT II yang dinyatakan di dalam sertifikat penguahan adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai Masinis II pada kapal dengan mesin penggerak utama semua ukuran di daerah pelayaran semua lautan;
- 2) Sebagai Kepala Kamar Mesin dengan mesin penggerak utama kurang dari 3000 kW (tiga ribu kilowatt) pada daerah pelayaran semua lautan setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis II di kapal dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan; dan

3) Sebagai Kepala Kamar Mesin dengan mesin penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran *Near Coastal Voyages* (NCV) setelah memiliki masa layar sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis II di kapal dengan penggerak utama 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan.

- Ahli Teknik Tingkat I (ATT I).

Sertifikat keahlian pelaut Ahli Teknik Tingkat I (ATT I) diterbitkan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat keahlian Ahli Teknik Tingkat II (ATT II);
- b. Memiliki masa layar yang diakui setelah mendapatkan sertifikat keahlian ATT I sebagai masinis yang melaksanakan tugas jaga pada kamar mesin berawak atau tidak berawak secara periodik, sekurang-sekurangnya dalam jangka waktu 36 (tiga puluh enam) bulan pada kapal dengan mesin penggerak utama 750 kW (tujuh ratus lima puluh kilowatt) atau lebih atau sekurang-sekurangnya dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan yang diantaranya 12 (dua belas) bulan sebagai Masinis II diatas kapal 3000 kW (tiga ribu kilowatt) atau lebih di daerah pelayaran semua lautan (*unrestricted voyages*); dan
- c. Menyelesaikan Diklat ATT I yang merupakan pendalaman dan pengulangan sebagian kompetensi berdasarkan Seksi A-III/2 Koda STCW 1978 dan kompetensi tambahan yang akan

ditetapkan oleh Direktur Jenderal dan lulus ujian keahlian pelaut ATT I.

Kewenangan jabatan ATT I yang dinyatakan di dalam sertifikat pengukuhan adalah sebagai Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*) pada kapal dengan mesin penggerak utama untuk semua ukuran pada seluruh daerah pelayaran.

c. Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika.

Sertifikat Radio Elektronika berbeda dengan Sertifikat Operator Radio. Sertifikat Radio Elektronika adalah keterangan atau bukti diri seseorang sebagai tanda kewenangan untuk dapat melakukan pekerjaan sebagai radio elektronika sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan Sertifikat Operator Radio adalah keterangan atau bukti diri seseorang sebagai tanda kewenangan untuk dapat melakukan pekerjaan sebagai operator radio sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Setiap pengoperasian alat dan perangkat telekomunikasi khusus pada Stasiun Dinas Bergerak Pelayaran (*Maritime Mobile Service*) dan Stasiun Dinas Bergerak Satelit Pelayaran (*Maritime Mobile-Satellite Service*) harus dioperasikan oleh Radio Elektronika dan/atau Operator Radio yang telah memiliki Sertifikat Kewenangan.

Sertifikat Kewenangan diperoleh seseorang setelah mengikuti Diklat REOR dan dinyatakan lulus Ujian Negara Sertifikasi REOR yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal. Direktorat Jenderal

sendiri merupakan Direktorat Jenderal yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pengelolaan spektrum frekuensi radio.

Sertifikat keahlian operator radio GMDSS diberikan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun; dan
- b. Menyelesaikan dan lulus diklat yang diakui Direktur Jenderal dan memiliki kompetensi sesuai dengan yang dipersyaratkan pada Seksi A-IV/2 *STCW Code*.

Adapun yang dimaksud dengan Sertifikat Kewenangan meliputi:

a. Sertifikat Radio Elektronika:

- 1). Sertifikat Radio Elektronika Kelas II (*Second Class Radio Electronic Certificate*).
- 2). Sertifikat Radio Elektronika Kelas I (*First Class Radio Electronic Certificate*).

b. Sertifikat Operator Radio:

- 1). Sertifikat Operator Terbatas (*Restricted Operator's Certificate*).
- 2). Sertifikat Operator Umum (*General Operator's Certificate*).
- 3). Sertifikat Operator Stasiun Radio Pantai (*Coast Station Operator's Certificate*).

b. Sertifikat Keterampilan Pelaut (*Certificate of Proficiency/COP*).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan Sertifikat Keterampilan Pelaut

(COP) adalah sertifikat selain dari sertifikat keahlian dan pengukuhan yang diterbitkan untuk pelaut yang menyatakan telah memenuhi persyaratan pelatihan, kompetensi, dan masa layar. Untuk standar kegiatan Sertifikat Keterampilan Pelaut (*Certificate of Proficiency / COP*) di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 12 Tahun 2021.



STANDAR KEGIATAN SERTIFIKAT KETERAMPILAN PELAUT

(*CERTIFICATE OF PROFICIENCY / COP*)

NO	SERTIFIKAT KETERAMPILAN PELAUT (<i>CERTIFICATE OF PROFICIENCY / COP</i>) (* KBLI acuan sesuai dengan bidang usaha pokok yang memerlukan sertifikat keterampilan pelaut (<i>Certificate of Proficiency / COP</i>))	
1.	Ruang Lingkup	Standar ini memuat pengaturan terkait dengan sertifikat keterampilan pelaut (<i>Certificate of Proficiency / COP</i>).
2.	Istilah dan Definisi	Sertifikat Keterampilan adalah sertifikat selain dari sertifikat keahlian dan pengukuhan yang diterbitkan untuk Pelaut yang menyatakan telah memenuhi persyaratan pelatihan, kompetensi, dan masa layar.
3.	Persyaratan Umum	a. Persyaratan administratif yang disesuaikan dengan ketentuan Lembaga OSS; b. Dokumen kelulusan diklat (pernyataan mandiri atas pemenuhan kelulusan peserta diklat); c. Berita Acara Verifikasi Pemenuhan Sertifikat; dan d. Durasi waktu sesuai dengan ketentuan lembaga OSS.
4.	Persyaratan Khusus	a. Memiliki sistem manajemen mutu yang tersertifikasi oleh lembaga mutu yang diakui Internasional maupun nasional; b. Memiliki tenaga pendidik yang memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai program diklat yang diselenggarakan.
5.	Sarana	Alat peraga simulasi yang terawat dan berfungsi serta mengikuti persyaratan untuk pembelajaran sesuai standar Internasional.
6.	Penilaian Kesesuaian dan Pengawasan	a. Menengah Tinggi (MT) Pemenuhan terhadap standar menengah tinggi dilakukan melalui verifikasi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, melalui: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemeriksaan dokumen; 2. Pemeriksaan fisik; 3. Kunjungan lapangan; dan/atau 4. Autentikasi melalui layanan perizinan secara elektronik. Prosedur pemenuhan terhadap standar sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemohon segera menyampaikan surat permohonan kepada Direktur Jenderal

		<p>Perhubungan Laut, disertai dengan berkas persyaratan administrasi dan teknis secara lengkap dan benar ke layanan aplikasi dalam jaringan yang tersedia;</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Berkas persyaratan yang telah disampaikan sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu) diverifikasi oleh penyelenggara pendidikan yang telah diberikan <i>approval</i> untuk dilaksanakan pendidikan dan pelatihan, durasi pendidikan dan pelatihan sesuai dengan kurikulum yang telah ditetapkan Kepala Badan; 3. Laporan hasil pendidikan, pelatihan dan pengujian yang menyatakan telah adanya pemenuhan standar menjadi dasar bagi penerbitan Sertifikat Keahlian Pelaut (<i>Certificate of Proficiency / COP</i>) oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut paling lama 1 (satu) hari kerja. <p>b. Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menteri melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan melaksanakan pengawasan perizinan berusaha. 2. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dalam melaksanakan pengawasan sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu), membentuk dan/atau menunjuk tim verifikator untuk melakukan pemeriksaan pemenuhan standar melalui mekanisme verifikasi dokumen persyaratan. 3. Pengawasan sebagaimana dimaksud pada angka 2 (dua) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. <p>c. Pelaksana Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengawasan dilakukan oleh tim verifikator dibawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. 2. Tim verifikator sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu) terdiri atas: <ol style="list-style-type: none"> a) Instruktur dan Pendidik; b) Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal;
--	--	--

		<p>c) Auditor; dan d) Pejabat fungsional lainnya.</p> <p>3. Pelaksana Pengawasan mempunyai tugas:</p> <p>a) Menyampaikan pemberitahuan tertulis paling lambat 3 (tiga) hari sebelum tanggal pemeriksaan; b) Menyerahkan surat tugas kepada Pelaku usaha yang akan diperiksa; c) Menjelaskan maksud dan tujuan kepada Pelaku usaha yang diperiksa; d) Melakukan pemeriksaan atas kesesuaian laporan berkala dengan kondisi lapangan; e) Membuat berita acara pemeriksaan dan menyampaikan kesimpulan; dan f) Menjaga kerahasiaan informasi pelaku usaha.</p> <p>4. Pelaksana Pengawasan berhak:</p> <p>a) Meminta keterangan yang diperlukan; b) Membuat catatan yang diperlukan; c) Memeriksa kepatuhan pemenuhan kewajiban; d) Meminta salinan dari dokumen; e) Mendokumentasikan secara elektronik; f) Melakukan pengambilan sampel; g) Melakukan pengujian; dan/atau h) Memeriksa lokasi kegiatan usaha, prasarana dan/atau usaha.</p> <p>d. Saluran Pengaduan Pengaduan disampaikan melalui portal SIMADU Kementerian Perhubungan, <i>contact centre</i> 151.</p>
--	--	---

Jenis Sertifikat Keterampilan Pelaut dibedakan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:

- a. Sertifikat Keterampilan Dasar Pelaut, yang sebagaimana dimaksud adalah Sertifikat Keterampilan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training*).

b. Sertifikat Keterampilan Khusus, sebagaimana yang dimaksud terdiri dari:

- Sertifikat Keselamatan Kapal Tanki (*Tanker Safety*).

Kapal tanker merupakan kapal khusus yang mengangkut barang berbahaya sebagaimana disebutkan dalam UU Nomor 17 Tahun 2008, bagian penjelasan Pasal 46: yang dimaksud dengan “kapal khusus yang mengangkut barang berbahaya” adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang berbahaya yang antara lain berupa gas, minyak bumi, bahan kimia, dan radioaktif.

- Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang Ro-Ro.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 115 Tahun 2016, kapal Ro-Ro adalah kapal yang memiliki satu atau lebih geladak baik terbuka maupun tertutup yang dipergunakan untuk mengangkut segala jenis kendaraan sebagai muatan yang dimuat melalui sistem pintu rampa di bagian depan maupun belakang kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan kapal penumpang Ro-Ro (*Ro-Ro passenger ship*) adalah kapal dengan ruang muatan Ro-Ro atau ruang muatan khusus⁵.

Sertifikat keselamatan kapal penumpang akan diberikan kepada kapal penumpang apabila telah melalui pengujian dan pemeriksaan

⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut

serta memenuhi persyaratan keselamatan kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Adapun persyaratan khusus atau persyaratan teknis pada kapal penumpang sebagai berikut:

Surat laut sementara / permanen

Gross akta (khusus untuk sertifikat pertama)

- Surat ukur sementara / permanen
- Sertifikat pembangunan kapal / *builder certificate*
- Rekomendasi pengesahan gambar
- Sertifikat garis muat
- Sertifikat klasifikasi / surat pernyataan
- Berita acara pemeriksaan; dan
- Sertifikat ILR dan PMK

Ketentuan mengenai persyaratan minimal untuk pelatihan dan kualifikasi Nakhoda, Perwira, dan Rating serta personil lainnya pada kapal penumpang berlaku untuk Nakhoda, Perwira, Rating, dan personil lainnya yang bekerja pada kapal penumpang pelayaran internasional. Ketentuan mengenai persyaratan minimal untuk pelatihan dan kualifikasi Nakhoda, Perwira, dan Rating serta personil lainnya yang bekerja pada kapal penumpang di daerah pelayaran kawasan Indonesia (*near coastal voyages*) diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

Nakhoda, Perwira, dan personil lainnya yang ditunjuk pada daftar siji untuk membantu penumpang dalam situasi darurat diatas kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan penanganan situasi tidak terkendali (*crowd management*) sesuai Seksi A-V/2 Paragraf 1 Koda STCW 1978. Personil yang memberikan pelayanan langsung bagi penumpang pada ruang penumpang di kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan keselamatan untuk personil sesuai Seksi A-V/2 Paragraf 2 Koda STCW 1978.

Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II, dan orang yang ditunjuk pada daftar siji yang mempunyai tanggung jawab pada situasi krisis pada kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan yang diakui untuk penanganan situasi krisis dan perilaku manusia (*crisis management and human behavior*) sesuai Seksi A-V/2 Paragraf 3 Koda STCW 1978.

Pelaut yang akan bertugas diatas kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan *crowd management* sesuai jabatan yang terdiri atas:

- a. Pelatihan penanganan situasi tidak terkendali (*crowd management training*);
- b. Pelatihan keselamatan (*safety training*);
- c. Penanganan situasi krisis dan perilaku manusia (*crisis management and human behavior*); dan

d. Keselamatan penumpang, keselamatan muatan, dan kekedapan lambung kapal (*passenger safety, cargo safety and hull integrity*).

Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II, dan orang yang ditunjuk bertanggung jawab untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, pemuatan, pembongkaran, pengamanan muatan dan menutup bukaan lambung pada kapal Ro-Ro penumpang wajib menyelesaikan pelatihan yang diakui untuk keselamatan penumpang, keselamatan muatan, dan kekedapan lambung kapal (*passenger safety, cargo safety and hull integrity*) sesuai Seksi A-V/2 Paragraf 4 Koda STCW 1978.

Pelaut yang diwajibkan untuk mengikuti pelatihan dalam waktu paling lama 5 (lima) tahun harus mengikuti pelatihan penyegaran (*refresh course*) sesuai sertifikatnya. Selain itu, Direktorat Jenderal harus memastikan bahwa sertifikat yang diterbitkan kepada peserta pelatihan sebagai bukti telah menyelesaikan pelatihan harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.

- Sertifikat Keterampilan Penggunaan Pesawat Luput Maut dan Sekoci Penyelamat (*Survival Craft and Rescue Boat*).

Pesawat Luput Maut (*Survival Craft*) merupakan pesawat yang mempunyai kemampuan untuk mempertahankan orang-orang yang berada dalam keadaan darurat/bahaya sejak orang tersebut meninggalkan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan Sekoci

Penyelamat (*Rescue Boat*) adalah sekoci yang dirancang bangun untuk menyelamatkan orang-orang dalam keadaan darurat/bahaya dan untuk memimpin pesawat luput maut.

Sertifikat keterampilan rakit penyelamat dan sekoci penolong (*survival craft and rescue boats / SCRB*) diberikan setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Usia sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun;
 - b. Mengikuti pelatihan SCRB yang diakui dan memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan; dan
 - c. Memenuhi standar kompetensi untuk sertifikat keterampilan rakit penyelamat dan sekoci penolong sesuai Seksi A-VI/2 Paragraf 1-4 Koda STCW 1978.
- Sertifikat Keterampilan Sekoci Penyelamat Cepat (*Fast Rescue Boat*).

Sertifikat keterampilan sekoci penolong cepat diberikan setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat keterampilan rakit penyelamat dan sekoci penolong;
- b. Mengikuti pelatihan FRB yang diakui; dan
- c. Memenuhi standar kompetensi untuk sertifikat sekoci penolong cepat sesuai dengan ketentuan pada Seksi A-VI/2 Paragraf 7-10 Koda STCW 1978.

- Sertifikat Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut (*Advance Fire Fighting*).

Pelaut yang ditunjuk untuk mengatur operasi pemadam kebakaran harus menyelesaikan pelatihan tingkat lanjut dalam teknik-teknik pemadam kebakaran, terutama untuk perorganisasian, strategi, dan pemberian perintah, serta pelatihan pemadam kebakaran tingkat lanjut sesuai dengan ketentuan pada Seksi A-VI/3 Paragraf 1-4 Koda STCW 1978. Sertifikat keterampilan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*) diberikan kepada pelaut yang telah menyelesaikan pelatihan tingkat lanjut dalam teknik-teknik pemadam kebakaran.

- Sertifikat Keterampilan Pertolongan Pertama (*Medical Emergency First Aid*).

Pelaut yang ditunjuk untuk memberikan pertolongan pertama medis di kapal harus memenuhi standar kompetensi sesuai dengan ketentuan persyaratan minimal pertolongan pertama medis pada Seksi A-VI/4 Paragraf 1-3 Koda STCW 1978. Sertifikat keterampilan pertolongan pertama medis di kapal diberikan kepada pelaut yang telah menyelesaikan pelatihan pertolongan pertama (*medical first aid*).

- Sertifikat Keterampilan Perawatan Medis diatas kapal (*Medical Care on Boats*).

Pelaut yang ditunjuk untuk memberikan perawatan medis di kapal harus memenuhi standar kompetensi sesuai dengan ketentuan persyaratan minimal perawatan medis pada Seksi A-VI/4 Paragraf 4-6 Koda STCW 1978. Sertifikat keterampilan perawatan di kapal diterbitkan kepada pelaut yang telah menyelesaikan pelatihan perawatan medis (*medical care*).

- Sertifikat *Radio Detection and Ranging* (Radar) Simulator.

Radar adalah sebuah alat bantu navigasi yang mampu mendeteksi (*detection*) suatu objek tertentu di luar kapal, dan menentukan jarak antara objek tersebut ke kapal (*ranging*).

- Sertifikat *Automatic Radar Plotting Aids* (ARPA) Simulator.

ARPA merupakan sistem komputer yang ditambahkan ke dalam instalasi Radar untuk menghitung secara otomatis *Closest Point of Approach* (CPA) dan *Time Closest Point of Approach* (TCPA) kapal lain terhadap kapal kita.

- Sertifikat Keterampilan Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)

Sertifikat keterampilan sebagai perwira keamanan kapal diberikan setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki masa layar yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan dan pengetahuan dalam pengoperasian kapal; dan
- b. Memenuhi standar kompetensi untuk sertifikat keterampilan sebagai perwira keamanan kapal sesuai Seksi A-VI/5 Paragraf 1-4 Koda STCW 1978.

Direktorat Jenderal wajib memastikan bahwa penerbitan sertifikat keterampilan diperuntukkan bagi setiap orang yang memiliki kualifikasi sebagaimana yang telah diatur diatas.

- Sertifikat pelatihan kewaspadaan keamanan (*security awareness training*)

Pelaut harus mendapatkan familiarisasi berkaitan dengan keamanan dan instruksi serta pelatihan kewaspadaan keamanan (*security awareness training*) yang kompetensinya sesuai ketentuan Seksi A-VI/6 Paragraf 1-6 Koda STCW 1978. Kewaspadaan keamanan tidak termasuk pada kualifikasi sertifikat keahlian yang diterbitkan maka sertifikat keterampilan diterbitkan untuk menunjukkan bahwa pemilik sertifikat telah mengikuti kursus pelatihan kewaspadaan keamanan.

- Sertifikat pelatihan kapal tangki minyak (*oil tanker training*).

Kapal tangki minyak (*oil tanker*) adalah kapal yang dibangun dan dipergunakan untuk mengangkut minyak bumi dan produk dari minyak bumi secara curah⁶.

Perwira dan rating yang ditunjuk untuk melaksanakan tugas tertentu dan bertanggung jawab yang berhubungan dengan muatan atau peralatan muatan pada kapal tangki minyak harus memiliki sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki minyak dan kimia (*basic training for oil and chemical tanker cargo operation*).

Sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki minyak dan kimia (*basic training for oil and chemical tanker cargo operation*) diberikan setelah menyelesaikan pelatihan dasar keselamatan (*basic safety training*) sesuai yang diatur pada Seksi A-VI/1 *STCW Code* dan menyelesaikan diklat dasar pengoperasian kapal tangki minyak serta memenuhi standar kompetensi sesuai Seksi A-V/1-1 Paragraf 1 Koda STCW 1978.

Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II, dan orang yang bertanggung jawab untuk pemuatan, pembongkaran, pemindahan muatan, penanganan muatan, pembersihan tangki atau kegiatan operasional lainnya pada kapal tangker minyak harus memiliki sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian

⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut

muatan kapal tangki minyak (*advanced training for oil tanker cargo operation*).

Sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian muatan kapal tangki minyak diberikan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki minyak dan kimia;
 - b. Memiliki masa layar pada pelatihan di kapal tangki minyak yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah memiliki sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki minyak dan kimia;
 - c. Menyelesaikan pelatihan tingkat lanjut yang diakui untuk pengoperasian muatan pada kapal tangki minyak dan memenuhi standar kompetensi sesuai Seksi A-V/1-1 Paragraf 2 Koda STCW 1978.
- Sertifikat pelatihan kapal tangki bahan kimia (*chemical tanker training*).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013, yang dimaksud dengan kapal tangki bahan kimia (*chemical tanker*) adalah kapal yang dibangun atau disesuaikan dan digunakan untuk mengangkut secara curah produk cair yang tercantum dalam Bab 17 Koda Internasional Bahan Kimia Curah (*International Bulk Chemical/IBC Code*).

Kapal pengangkut muatan bahan kimia curah harus memiliki sertifikat internasional untuk kelayakan pengangkutan bahan kimia secara curah. Sertifikat ini akan diberikan kepada kapal pengangkut bahan kimia (*chemical tanker*) setelah melalui pengujian dan pemeriksaan serta memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan ketentuan *IGC Code*.

Adapun persyaratan khusus atau persyaratan teknis pada kapal pengangkut bahan kimia secara curah sebagai berikut:

- Memenuhi rekomendasi hasil pemeriksaan (jika ada)
- Sertifikat keselamatan kapal
- Sertifikat klasifikasi kapal
- Sertifikat lambung timbul kapal
- Surat ukur kapal; dan
- Surat laut

Perwira dan rating yang ditunjuk untuk melaksanakan tugas tertentu dan bertanggung jawab yang berhubungan dengan muatan atau peralatan muatan pada kapal tangki bahan kimia harus memiliki sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki minyak dan kimia (*basic training for oil and chemical tanker cargo operation*).

Sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki minyak dan kimia (*basic training for oil and chemical tanker cargo operation*) diberikan setelah menyelesaikan pelatihan

dasar keselamatan (*basic safety training*) sesuai yang diatur pada Seksi A-VI/1 *STCW Code* dan menyelesaikan diklat dasar pengoperasian kapal tangki kimia serta memenuhi standar kompetensi sesuai Seksi A-V/1-1 Paragraf 1 Koda STCW 1978.

Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II, dan orang yang bertanggung jawab untuk pemuatan, pembongkaran, pemindahan muatan, penanganan muatan, pembersihan tangki atau kegiatan operasional lainnya pada kapal tangki kimia harus memiliki sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian kapal tangki bahan kimia (*advanced training for chemical tanker cargo operation*).

Sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian muatan kapal tangki bahan kimia diberikan setelah minimum memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian kapal tangki minyak dan kapal tangki bahan kimia;
- b. Memiliki masa layar di kapal tangki bahan kimia yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah memiliki sertifikat dasar pengoperasian muatan kapal tangki minyak dan kimia; dan
- c. Menyelesaikan pelatihan tingkat lanjut yang diakui untuk pengoperasian muatan pada kapal tangki bahan kimia dan

memenuhi standar kompetensi sesuai Seksi A-V/1-1 Paragraf 3
Koda STCW 1978.

- Sertifikat pelatihan kapal tangki gas cair (*liquified gas tanker training*).

Kapal tangki gas cair (*Liquified gas tanker*) adalah kapal yang dibangun atau disesuaikan dan digunakan untuk mengangkut gas cair atau produk lainnya yang tercantum dalam Bab 19 Koda International Pengangkutan Gas Cair⁷.

Kapal pengangkut muatan gas cair harus memiliki sertifikat internasional untuk kelayakan pengangkutan gas cair secara curah. Sertifikat ini akan diberikan kepada kapal pengangkut gas (*gas carrier*) setelah melalui pengujian dan pemeriksaan serta memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan ketentuan *IGC Code*.

Adapun persyaratan khusus atau persyaratan teknis pada kapal pengangkut gas sebagai berikut:

- Memenuhi rekomendasi hasil pemeriksaan (jika ada)
- Sertifikat keselamatan kapal
- Sertifikat klasifikasi kapal
- Sertifikat lambung timbul kapal
- Surat ukur kapal; dan
- Surat laut

⁷ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut

Perwira dan rating yang ditunjuk untuk melaksanakan tugas tertentu dan bertanggung jawab yang berhubungan dengan muatan atau peralatan muatan pada kapal tangki gas cair harus memiliki sertifikat pelatihan dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki gas cair (*basic training for liquefied gas tanker cargo operation*). Sertifikat pelatihan tingkat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki gas cair diberikan setelah menyelesaikan pelatihan dasar keselamatan (*basic safety training*) sesuai yang diatur pada Seksi A-V/1 Kode STCW 1978.

Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II, dan orang yang bertanggung jawab untuk pemuatan, pembongkaran, pemindahan muatan, penanganan muatan, pembersihan tangki atau kegiatan operasional lainnya pada kapal tangki gas cair harus memiliki sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian kapal tangki gas cair (*advanced training for liquefied gas tanker cargo operation*).

Sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian muatan kapal tangki gas cair diberikan setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki sertifikat pelatihan dasar keselamatan untuk pengoperasian kapal tanker gas cair;
- b. Memiliki masa layar di kapal tangki gas cair yang diakui sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah

memiliki sertifikat dasar pengoperasian muatan untuk kapal tangki gas cair; dan

c. Menyelesaikan pelatihan tingkat lanjut yang diakui untuk pengoperasian muatan kapal gas cair dan memenuhi standar kompetensi untuk sertifikat pelatihan tingkat lanjut untuk pengoperasian muatan kapal tangki gas cair.

- Sertifikat pelatihan manajemen pengendali massa (*crowd management training*).

Crowd Management Training (CMT) adalah sertifikat pelaut mengenai pelatihan bagaimana cara menanggulangi dan mengendalikan massa (penumpang) saat kondisi darurat.

Nakhoda, perwira, dan personil lainnya yang ditunjuk pada daftar siji untuk membantu penumpang dalam situasi darurat diatas kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan penanganan situasi tidak terkendali (*crowd management*) sesuai Seksi A-V/2 Paragraf 1 Koda STCW 1978.

Pelaut yang akan bertugas diatas kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan *crowd management* sesuai jabatan yang terdiri atas:

- a. Pelatihan penanganan situasi tidak terkendali (*crowd management training*);
- b. Pelatihan keselamatan (*safety training*);

- c. Penanganan situasi krisis dan perilaku manusia (*crisis management and human behavior*); dan
 - d. Keselamatan penumpang, keselamatan muatan, dan kekedapan lambung kapal (*passenger safety, cargo safety and hull integrity*).
- Sertifikat pelatihan pengendali krisis dan perilaku manusia (*crisis management and human behavior training*).

Crisis Management and Human Behavior Training (CMHBT) adalah sertifikat pelaut mengenai pelatihan cara mengatasi segala macam keadaan darurat pada saat terjadi kondisi kritis diatas kapal.

Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Mualim I, Masinis II, dan orang yang ditunjuk pada daftar siji yang mempunyai tanggung jawab pada situasi krisis pada kapal penumpang harus menyelesaikan pelatihan yang diakui untuk penanganan situasi krisis dan perilaku manusia (*crisis management and human behavior*) sesuai Seksi A-V/2 Paragraf 3 Koda STCW 1978.

- Sertifikat kapal penundaan (*towing*)

Sertifikat ini ditujukan bagi Nakhoda dan perwira kapal kapal yang melakukan penundaan (*towing*) dengan panjang tundaan lebih dari 100 (seratus) meter diukur dari buritan kapal yang menunda sampai ujung belakang kapal/benda yang ditunda.

- Sertifikat kapal kecepatan tinggi (*High Speed Craft/HSC*)

Sertifikat ini ditujukan kepada Nakhoda dan perwira kapal kecepatan tinggi (*High Speed Craft/HSC*). Kapal kecepatan tinggi juga harus mempunyai sertifikat keselamatan. Sertifikat ini akan diberikan kepada kapal penumpang atau kapal barang yang mempunyai kecepatan maksimum dalam meter per detik secara terus menerus sehingga mencapai titik tertentu sesuai dengan ketentuan *HSC Code*.

Adapun persyaratan khusus atau persyaratan teknis pada kapal kecepatan tinggi sebagai berikut:

- Memenuhi rekomendasi hasil pemeriksaan (jika ada)
- Sertifikat keselamatan kapal
- Sertifikat klasifikasi kapal
- Sertifikat lambung timbul kapal
- Surat ukur kapal; dan
- Surat laut

3. Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/COE*)

Pengukuhan adalah pengakuan kewenangan jabatan diatas kapal sesuai dengan jenis dan tingkat sertifikat, ukuran kapal, dan daerah pelayaran. Sehingga yang dimaksud dengan sertifikat pengukuhan adalah sertifikat yang memberikan kewenangan kepada pemegang sertifikat tersebut untuk menduduki suatu jabatan di kapal (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2021).

Untuk standar kegiatan Sertifikat Pengukuhan Pelaut (*Certificate of Endorsement / COE*) diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 12 Tahun 2021.



STANDAR KEGIATAN SERTIFIKAT KEAHLIAN PELAUT

(*CERTIFICATE OF ENDORSEMENT / COE*)

NO	<p style="text-align: center;">SERTIFIKAT KEAHLIAN PELAUT (<i>CERTIFICATE OF ENDORSEMENT / COE</i>) (* KBLI acuan sesuai dengan bidang usaha pokok yang memerlukan sertifikat keahlian pelaut (<i>Certificate of Endorsement / COE</i>))</p>	
1.	Ruang Lingkup	Standar ini memuat pengaturan terkait dengan sertifikat keahlian pelaut (<i>Certificate of Endorsement / COE</i>).
2.	Istilah dan Definisi	Sertifikat Pengukuhan adalah sertifikat yang menyatakan kewenangan jabatan kepada pemilik sertifikat keahlian pelaut untuk melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawabnya.
3.	Persyaratan Umum	<ul style="list-style-type: none"> a. Persyaratan administratif yang disesuaikan dengan ketentuan Lembaga OSS; b. Dokumen kelulusan diklat (pernyataan mandiri atas pemenuhan kelulusan peserta diklat); c. Berita Acara Verifikasi Pemenuhan Sertifikat; dan d. Durasi waktu sesuai dengan ketentuan lembaga OSS.
4.	Persyaratan Khusus	<ul style="list-style-type: none"> a. Memiliki sistem manajemen mutu yang tersertifikasi oleh lembaga mutu yang diakui Internasional maupun nasional; b. Memiliki tenaga pendidik yang memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai program diklat yang diselenggarakan.
5.	Sarana	Alat peraga simulasi yang terawat dan berfungsi serta mengikuti persyaratan untuk pembelajaran sesuai standar Internasional.
6.	Penilaian Kesesuaian dan Pengawasan	<p>a. Menengah Tinggi (MT)</p> <p>Pemenuhan terhadap standar menengah tinggi dilakukan melalui verifikasi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, melalui:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Pemeriksaan dokumen; 2. Pemeriksaan fisik; 3. Kunjungan lapangan; dan/atau 4. Autentikasi melalui layanan perizinan secara elektronik. <p>Prosedur pemenuhan terhadap standar sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Pemohon segera menyampaikan surat

		<p>permohonan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, disertai dengan berkas persyaratan administrasi dan teknis secara lengkap dan benar;</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Berkas persyaratan yang telah disampaikan sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu) diverifikasi oleh tim verifikator yang ditunjuk oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan paling lama 1 (satu) hari kerja; 3. Pelaksanaan verifikasi dan laporan hasil verifikasi diselesaikan paling lama 2 (dua) hari kerja; 4. Berdasarkan laporan hasil verifikasi yang menyatakan telah adanya pemenuhan standar usaha, Pemohon melakukan pembayaran penerimaan negara bukan pajak melalui SIMPONI berdasarkan kode <i>billing</i> paling lama 1 (satu) hari kerja; 5. Laporan hasil verifikasi menjadi dasar bagi penerbitan Sertifikat Pengukuhan Pelaut (<i>Certificate of Endorsement / COE</i>) oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan paling lama 1 (satu) hari kerja; <p>b. Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menteri melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan melaksanakan pengawasan perizinan berusaha. 2. Direktur Jenderal Perhubungan Laut dalam melaksanakan pengawasan sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu), membentuk dan/atau menunjuk tim verifikator untuk melakukan pemeriksaan pemenuhan standar melalui mekanisme verifikasi dokumen persyaratan. 3. Pengawasan sebagaimana dimaksud pada angka 2 (dua) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. <p>c. Pelaksana Pengawasan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengawasan dilakukan oleh tim verifikator dibawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.
--	--	--

		<p>2. Tim verifikator sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu) terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Instruktur dan Pendidik; b) Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal; c) Auditor; dan d) Pejabat fungsional lainnya. <p>3. Pelaksana Pengawasan mempunyai tugas:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Menyampaikan pemberitahuan tertulis paling lambat 3 (tiga) hari sebelum tanggal pemeriksaan; b) Menyerahkan surat tugas kepada Pelaku usaha yang akan diperiksa; c) Menjelaskan maksud dan tujuan kepada Pelaku usaha yang diperiksa; d) Melakukan pemeriksaan atas kesesuaian laporan berkala dengan kondisi lapangan; e) Membuat berita acara pemeriksaan dan menyampaikan kesimpulan; dan f) Menjaga kerahasiaan informasi pelaku usaha. <p>4. Pelaksana Pengawasan berhak:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Meminta keterangan yang diperlukan; b) Membuat catatan yang diperlukan; c) Memeriksa kepatuhan pemenuhan kewajiban; d) Meminta salinan dari dokumen; e) Mendokumentasikan secara elektronik; f) Melakukan pengambilan sampel; g) Melakukan pengujian; dan/atau h) Memeriksa lokasi kegiatan usaha, prasarana dan/atau usaha. <p>d. Saluran Pengaduan Pengaduan disampaikan melalui portal SIMADU Kementerian Perhubungan, <i>contact centre</i> 151.</p>
--	--	--

C. Anak Buah Kapal (ABK)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, yang dimaksud dengan 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. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, awak kapal memiliki arti anak buah kapal (perahu)⁸.

Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda. Pengertian Nakhoda terdapat pada ketentuan Pasal 1 ayat 41 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu: “Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”⁹.

Pengertian Awak Kapal menurut ketentuan Pasa 1 ayat E Konvensi ILO (*International Labour Ogranization*) 188 tentang Pekerjaan Dalam Penangkapan Ikan, yaitu:

“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 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”¹⁰.

ABK (Anak Buah Kapal) atau Awak Kapal terdiri dari beberapa bagian. Masing-masing ABK mempunyai tugas yang berbeda-beda dan bertanggung jawab terhadap Perwira Kapal tergantung dari departemennya masing-masing. Pada *deck departement* pimpinan tetingginya adalah Mualim I (*Chief*

⁸ <http://kbbi.kataweb.id/awak-kapal/> (diakses pada tanggal 10 Januari 2022 pukul 09:10)

⁹ Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 ayat 41

¹⁰ Konvensi ILO 188 Tahun 2007, Pasal 1 huruf E

Officer) sedangkan Mualim I tersebut bertanggung jawab kepada Nakhoda¹¹.

Agar bisa bekerja diatas kapal sebagai awak kapal, seseorang wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut.
2. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun.
3. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.
4. Disijil

D. Nilai Keadilan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, “adil” adalah tidak sewenang-wenang, tidak memihak, tidak berat sebelah. Adil terutama mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma objektif. Keadilan pada dasarnya adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang yang tidak sama. Adil menurut yang satu belum tentu adil bagi yang lainnya, ketika seseorang menegaskan bahwa ia melakukan suatu keadilan, perihal tersebut tentunya harus relevan dengan ketertiban umum dimana suatu skala keadilan diakui. Skala keadilan sangat bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, setiap

¹¹ <https://japragroup.wordpress.com/2017/09/11/apa-itu-abk-anak-buah-kapal/> (diakses pada tanggal 10 Januari 2022 pukul 09:43)

kala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut¹².

Keadilan merupakan salah satu tujuan hukum selain kepastian hukum dan kemanfaatan hukum. Hakekat hukum bertumpu pada ide keadilan dan kekuatan moral. Ide keadilan tidak pernah lepas dari kaitannya dengan hukum, sebab membicarakan hukum, secara jelas atau samar-samar senantiasa merupakan pembicaraan tentang keadilan pula. Di Indonesia, keadilan digambarkan dalam Pancasila sebagai dasar negara, yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam sila lima tersebut terkandung nilai-nilai yang merupakan tujuan dalam hidup bersama. Adapun keadilan tersebut didasari dan dijiwai oleh hakikat keadilan kemanusiaan yaitu keadilan dalam hubungannya manusia dengan dirinya sendiri, manusia dengan manusia lainnya, manusia dengan masyarakat, bangsa, dan negara, serta hubungan manusia dengan Tuhannya¹³.

Nilai-nilai keadilan tersebut haruslah merupakan suatu dasar yang harus diwujudkan dalam hidup bersama kenegaraan untuk mewujudkan tujuan negara, yaitu mewujudkan kesejahteraan seluruh wilayahnya, mencerdaskan seluruh warganya. Demikian pula nilai-nilai keadilan tersebut sebagai dasar dalam pergaulan antar negara sesama bangsa di dunia dan prinsip-prinsip ingin menciptakan ketertiban hidup bersama dalam suatu pergaulan antarbangsa di dunia dengan berdasarkan suatu prinsip kemerdekaan bagi

¹² M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum Cetakan Kedua*, (Jakarta: Kencana, 2014), hlm. 85

¹³ *Ibid*, hlm. 86

setiap bangsa, perdamaian abadi, serta keadilan dalam hidup bersama (keadilan sosial)¹⁴.

Kahar Masyhur¹⁵ menyatakan apa yang disebut adil:

- a. Adil ialah meletakkan sesuatu pada tempatnya.
- b. Adil ialah menerima hak tanpa lebih dan memberikan hak orang lain tanpa kurang.
- c. Adil ialah memberikan hak setiap yang berhak secara lengkap tanpa kurang antara sesama yang berhak, dalam keadaan yang sama, dan penghukuman orang jahat atau yang melanggar hukum, sesuai dengan kesalahan dan pelanggarannya.

Hukum yang berkembang tidak dapat dilepaskan dari tingkat dan pola kehidupan masyarakat, sehingga pemerintah sebagai pemangku pembuat undang-undang harus membuat kebijakan yang sesuai dengan kebutuhan.

Untuk hal tersebut perlu pembaharuan hukum yang sesuai bagi masyarakat¹⁶.

Dalam upaya menciptakan hukum yang berkeadilan, hendaknya mencari hukum yang bersumber dari rasa keadilan masyarakat¹⁷.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 87

¹⁵ Kahar Mashyur, *Membina Moral dan Akhlak*, (Jakarta: Kalam Mulia, 1985), hlm. 77

¹⁶ Sri Endah Wahyuningsih, Rismanto. 2015. *Kebijakan Penegakan Hukum Pidana Terhadap Penanggulangan Money Laundering Dalam Rangka Pembaharuan Hukum Pidana di Indonesia*. Jurnal Pembaharuan Hukum. Vol II. No.1 Januari-April. Hlm. 2

¹⁷ Gunarto.2010. *Rekonstruksi Konsep Kebebasan Hak Berserikat Bagi Serikat Pekerja Pada Hubungan Industrial Berbasis Nilai Keadilan*. Jurnal Dinamika Hukum. Vol. 10 No.3 September. Hlm. 4

BAB III

REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Filosofi Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut

Istilah regulasi Menurut Steewart and Walshe¹, Arti regulasi menurut Steewart and Walshe adalah suatu proses untuk memastikan adanya standar sebagai suatu persyaratan hukum yang dipenuhi untuk layanan tertentu atau kegiatan publik sehingga regulasi dipenuhi. Sementara menurut Collins Dictionary Menurut Collins Dictionary, pengertian regulasi adalah aturan yang dibuat untuk mengontrol cara sesuatu atau cara orang berperilaku.. M. Solly Lubis² mengatakan Wisdom dalam arti regulasi adalah pemikiran / pertimbangan yang mendalam untuk menjadi dasar (landasan) bagi perumusan regulasi. Regulasi adalah seperangkat keputusan yang diambil oleh pelaku-pelaku politik dalam rangka memilih tujuan dan cara untuk pencapaian tujuan.

Keban melihat regulasi sebagai suatu keputusan yang memperbolehkan sesuatu yang sebenarnya dilarang atau sebaliknya, berdasarkan alasan-alasan, seperti pertimbangan kemanusiaan, keadaan darurat, dan sebagainya. Sedangkan regulasi menunjukkan adanya serangkaian alternatif yang dipilih berdasarkan prinsip-prinsip. Regulasi dapat berwujud keputusan berupa UUD dan Program

¹ M. Irfan Islamy, "Reformasi Pelayanan Publik", *Makalah Pelatihan Strategi Pembangunan Sumber Manusia Aparatur Pemerintah dalam Era Globalisasi di Kabupaten Daerah Tingkat II Trenggalek* (1999)

² M. Solly Lubis, *Ilmu Negara*, (Bandung: Mandar Maju, 2007).

Pembangunan Nasional, Keputusan jabarannya berupa Undang-Undang (UU) dan Program Pembangunan Daerah disebut regulasi. Apabila UU disebut sebagai regulasi, Peraturan Pemerintah (PP) dapat disebut regulasi. Seterusnya apabila PP dapat disebut regulasi, dan Keputusan-Keputusan Menteri (Kepmen) dapat dinamakan regulasi, dan sebagainya³.

Pengertian regulasi yang menjadi acuan dalam pembahasan ini pemikiran / pertimbangan dan keputusan yang lebih jauh dan mendalam, bukan keputusan untuk melanggar sesuatu. Walaupun istilah regulasi memiliki perbedaan pengertian seperti dikemukakan diatas, namun kedua kata tersebut mempunyai persamaan pula. Persamaannya adalah regulasi diartikan sebagai suatu tindakan terarah tertentu oleh aktor (pemerintah) berdasarkan pertimbangan-pertimbangan yang memuat aturan (azas, norma) tertentu memecahkan untuk masalah-masalah yang dihadapi masyarakat untuk mencapai tujuan yang diharapkan.

Untuk dapat memahami lebih jelas, berikut beberapa definisi regulasi menurut beberapa ahli, antara lain:

1. **Lasswell dan Kaplan**, mendefinisikan regulasi sebagai suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan tindakan-tindakan yang terarah.
2. **Rakasataya**, mendefinisikan regulasi sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan.

³ Yeremias T. Keban, *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik : Konsep, Teori, dan Isu*, (Yogyakarta: Gava Media, 2008)

3. **Friedrich**, mendefinisikan regulasi sebagai serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan pelaksanaan usulan regulasi tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu.
4. **Anderson**, mendefinisikan regulasi sebagai serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seseorang pelaku atau sekelompok pelaku untuk memecahkan masalah tertentu.
5. **Mac Rae dan Wilde**, mendefinisikan regulasi sebagai serangkaian tindakan yang dipilih dan mempunyai arti penting dalam mempengaruhi sejumlah besar orang.

Definisi-definisi regulasi diatas, selain mempunyai perbedaan tertentu karena masing-masing ahli tersebut memberikan suatu sudut pandang masing-masing,, terdapat suatu persamaan bahwa regulasi tersebut pada dasarnya serangkaian tindakan yang terarah untuk mencapai tujuan tertentu. Dengan istilah lain definisi regulasi oleh ahli diatas diperoleh suatu pengertian umum lebih lengkap mengenai regulasi yaitu “suatu program kegiatan, nilai, taktik dan strategi yang dipilih oleh seorang atau sekelompok orang dan dapat dilaksanakan serta berpengaruh terhadap sejumlah besar orang dalam rangka mencapai tujuan tertentu”.

Berbicara mengenai regulasi tentunya tidak akan terlepas dari keadilan karena regulasi dibuat agar terciptanya keadilan di masyarakat, dalam pembahasan ini lebih mengarah kepada ABK. Keadilan untuk pekerja seperti ABK belum juga

dapat disepakati. Persoalannya adalah bentuk keadilan tidak sejalan dengan pemahaman dan penilaian tentang keadilan. Keadilan merupakan perihal yang sangat sulit untuk diwujudkan. Keadilan merupakan dambaan bagi manusia untuk mendapatkan suatu kehidupan yang layak, yang terpenuhinya hak-hak mereka dalam menjalani kehidupan. Dalam menjalankan kehidupan, manusia merupakan makhluk sosial yang tidak lepas dari kelemahan dan kekurangan. Kelemahan dan kekurangan tersebut yang menyebabkan keadilan sulit untuk diwujudkan karena keadilan adalah milik Tuhan Yang Maha Esa.

Indonesia mempunyai banyak jenjang profesi dalam setiap pekerjaannya. Perihal tersebut yang menyebabkan sulitnya mewujudkan keadilan yang didambakan oleh bangsa yang majemuk seperti yang terjadi di Indonesia, karena definisi dari adil banyak ditafsirkan berbeda antara penafsiran oleh suku bangsa yang satu dengan suku bangsa yang lain. Namun, bangsa Indonesia merupakan bangsa yang hidup dengan banyaknya budaya yang dapat memunculkan peraturan-peraturan yang menjadi pedoman atau landasan bagi terwujudnya keadilan.

Inti dari keadilan sosial dalam prinsip kelima Pancasila, merupakan perwujudan yang terkandung dalam Proklamasi Kemerdekaan sebagaimana tercantum dalam Pembukaan UUD 1945 sesuai dengan kenyataan yang adil. Keadilan sosial didalamnya terkandung juga makna perlindungan hak, persamaan derajat dan kedudukan di hadapan hukum, kesejahteraan umum, serta azas proporsionalitas antara kepentingan individu, kepentingan sosial dan negara.

Hukum merupakan alat untuk menciptakan keadilan. Keadilan didalam hukum merupakan keadilan yang didambakan bagi seluruh masyarakat yang hidup di dalam bingkai hukum tersebut. Berdasarkan perihal tersebut, hukum memerlukan dasar dalam membentuk keadilan yang dapat diterima oleh seluruh ABK. Banyaknya permasalahan tentang hukum, terutama permasalahan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan menimbulkan permasalahan dalam mencapai keadilan.

Dengan menggunakan landasan *fundamentalform*, yaitu Pancasila dalam pembentukan hukum yang baik sehingga Pancasila selalu dan harus dijadikan tonggak utama dalam membentuk peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan jiwa bangsa Indonesia yang memanusiakan manusia yang adil dan beradab serta berkeadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Berdasarkan perihal tersebut, sangat diperlukan pengertian dari keadilan Pancasila untuk memberikan persamaan persepsi tentang keadilan yang akan menjadi dasar terbentuknya hukum yang baik.

Permasalahan yang muncul dalam memaknai hakekat dari Pancasila ini merupakan kendala tersendiri dalam membentuk hukum yang baik. Pancasila bersifat fleksibel, mengikuti perkembangan zaman yang ada. Beberapa ahli berpendapat berbeda tentang hakekat dari Pancasila, sesuai dengan kebutuhan keilmuan yang mereka gunakan. Namun, untuk mengkaji dan meneliti hakekat dari Pancasila tentunya perlu pemahaman yang sama oleh para ahli, sehingga tidak memunculkan multi tafsir dalam memaknai hakekat dari Pancasila.

Tentunya hakekat keadilan didalam Pancasila harus dijabarkan dalam bentuk norma hukum yang bebas dari kepentingan pribadi maupun golongan. Perwujudan kebenaran dari Pancasila ke dalam regulasi, tentunya Pancasila mampu memberikan nilai tersendiri tentang keadilan dalam mewujudkan keadilan hukum bagi para ABK. Keadilan hukum yang bersumber dari Pancasila diharapkan mampu memberikan pengertian tentang arti kebenaran keadilan yang sesungguhnya yang berasal dari bangsa kita sendiri, bukan warisan dari bangsa asing. Keadilan berdasarkan Pancasila harus diwujudkan, dijabarkan, dan direalisasikan ke dalam regulasi agar terwujud keadilan yang memberikan perlindungan hak dan kewajiban bagi ABK dalam bentuk regulasi.

Hukum dan keadilan saling berkaitan karena keadilan diciptakan karena adanya hukum. Dalam kasus ini, regulasi dari pemerintah khususnya yang bergerak di bidang kemaritiman dipandang sebagai tempat bermuaranya segala peraturan yang berkaitan dengan pelaut. Dalam berbagai penanganan kasus hukum yang terjadi diantara pelaut, tidak jarang ditemukan putusan-putusan hukum yang dirasa janggal dan dianggap mengabaikan nilai-nilai keadilan yang semestinya dirasakan dan diterima oleh seluruh ABK.

B. Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut

Regulasi yang baik adalah regulasi yang memenuhi syarat dasar pembentukan regulasi yang dimiliki oleh bangsa Indonesia. Perihal tersebut harus sesuai dengan keadilan berdasarkan Pancasila yang diharapkan terwujud keadilan hukum yang diakui oleh seluruh pelaut tanpa meragukan bentuk keadilan hukum yang ada,

karena keadilan hukum dibentuk berdasarkan prinsip-prinsip pembentukan regulasi yang berdasarkan keadilan Pancasila. Dasar pembentukan regulasi yang berdasarkan keadilan Pancasila harus ditemukan dengan pemikiran dan pemahaman mendalam tentang kebenaran Pancasila sebagai dasar falsafah dan ideologi negara.

Sebelum membahas lebih lanjut, peneliti terlebih dahulu menyusun landasan teori yang akan digunakan guna mempermudah dalam memahami permasalahan, penyebab masalah dan pemecahan masalah yang akan diangkat atau dibahas. Peneliti melakukan penyusunan landasan teori bertujuan untuk memahami secara teori baik yang bersumber dari buku, dokumen, atau sumber sejenis yang berasal dari media cetak maupun internet. Selain itu untuk melengkapi kelengkapan penyusunan landasan teori, digunakan sumber lain yang berasal dari media lain yang mendukung sumber sehingga diperoleh beberapa pengertian yang berkaitan. Untuk itu peneliti akan melakukan tinjauan pustaka berdasarkan dasar-dasar di atas.

1. ILO (*International Labour Organization*)

Organisasi Ketenagakerjaan Internasional (*International Labour Organization* (ILO)) adalah organisasi internasional di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa yang memiliki kewenangan untuk memberikan perlindungan sesuai standar internasional kepada pekerja/buruh. Oleh karena itu ILO mempunyai tugas dan kewajiban untuk menyusun standar ketenagakerjaan internasional (Undang-undang Republik Indonesia Nomor 15 tahun 2016 Tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention*, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006): Penjelasan Umum).

Untuk memberikan perlindungan kepada pelaut dan para awak kapal yang bekerja di kapal yang berbendera asing, ILO telah mengadopsi *Maritime Labour Convention*, 2006 (Konvensi

Ketenagakerjaan Maritim, 2006) pada Sidang Ketenagakerjaan Internasional ke-94 yang telah diselenggarakan di Jenewa pada tanggal 23 Februari 2006, dan mulai berlaku secara internasional pada tanggal 20 Agustus 2013.

2. MLC (*Marine Labour Convention*)

Maritime Labour Convention, 2006 selanjutnya disebut MLC 2006 adalah konvensi ketenagakerjaan maritim (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/3/ 13/DJPL-18, Bab I, Pasal I).MLC bertujuan untuk menciptakan suatu instrumen tunggal yang memuat semua prinsip dan standar ketenagakerjaan internasional yang berlaku di industri pelayaran, untuk selanjutnya dapat diratifikasi oleh Negara Anggota.

Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006) menjadi pilar ke-4 (empat) melengkapi 3 (tiga) pilar yang telah dihasilkan *International Maritime Organization (IMO)* sebelumnya yaitu *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1974, *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973, dan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, 1978 Annex III, IV dan V diadopsi oleh IMO.

3. *Standard Operational Procedure (SOP)*

SOP (*Standard Operational Procedure*) adalah suatu instruksi atau pedoman tertulis yang digunakan oleh suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi (Sulistianto, 2017). SOP adalah Dokumen tertulis yang memuat prosedur kerja secara rinci, tahap demi tahap dan sistematis. SOP memuat serangkaian instruksi secara tertulis tentang kegiatan rutin atau berulang-ulang yang dilakukan oleh sebuah organisasi. Untuk itu SOP juga dilengkapi dengan referensi, lampiran, formulir, diagram dan alur kerja (*flow chart*).

Penyusunan SOP harus jelas, singkat, sistematis, menggunakan bahasa sehari-hari, mudah dimengerti, tidak bermakna ganda, mempunyai urutan dan teknis, urutan prosesnya logis, rujukan penanggung jawab ditujukan kepada jabatan, dan penggunaan diagram alur untuk menjelaskan secara umum.

4. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) Amandemen Manila 2010

STCW merupakan suatu kebijakan dari hasil konvensi internasional dimana mengharuskan para pelaut untuk melengkapi dirinya dengan keahlian dan sertifikasi tertentu sesuai dengan penempatan tugasnya. Konvensi STCW ini telah di amandemen di Manila pada tahun 2010. Semua pelaut dipersyaratkan untuk mengikuti diklat keterampilan berkaitan dengan pengenalan dan kesadaran terhadap keamanan sesuai dengan ketentuan pada seksi A-VI/6 paragraf 1-4 pada *STCW Code*.

- a. Pelatihan Keterampilan Keselamatan Dasar-*Basic Safety Training* (STCW Reg. VI/1-4).
- b. Pelatihan Keterampilan Sekoci Penyelamat dan Perahu Penolong selain Perahu Penolong Cepat-*Survival Craft & Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI/2).
- c. Pelatihan Keterampilan Perahu Penolong Cepat-*Fast Rescue Boats Training* (STCW Reg. VI/2).
- d. Pelatihan Keterampilan Pemadaman Kebakaran Tingkat Lanjut-*Advanced Fire Fighting Training* (STCW Reg. VI/3).
- e. Pelatihan Keterampilan Pertolongan Pertama dan Penanganan Medis-*Medical First Aid and Medical Care Training* (STCW Reg. VI/4).
- f. Pelatihan Keterampilan Pengendalian Massa-*Crowd Management Training* (STCW Reg. V/2).

- g. Pelatihan Keterampilan Penanganan Situasi Krisis *Crisis-Management and Human Behaviour Training* (STCW Reg. V/2).
 - h. Pelatihan Keterampilan Perwira Keamanan Kapal-*Ship Security Officers Training* (STCW Table A-VI/5, B-VI/5).
 - i. Pelatihan Keterampilan Pengoperasian *Electronic Chart and Display System* (ECDIS) (STCW Tabel A-II/1 dan Tabel A-III/1).
 - j. Pelatihan Keterampilan *Bridge Resource Management* (BRM) dan *Engine Resource Management* (ERM) (STCW Tabel A-II/1 dan Tabel A-III/1).
 - k. Pelatihan Keterampilan untuk Rating yang melaksanakan Tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin-*Drill for ratings duly certified to be part of a navigational or Engine Room Watch* (STCW Reg. II/4, III/4).
 - l. Pelatihan Keterampilan untuk Rating yang melaksanakan tugas sebagai *Able Seafarer-Drill for ratings duly certified as able seafarer deck, able seafarer engine* (STCW Reg. II/5 , III/5).
5. Manajemen Keselamatan Internasional (*ISM Code International Safety Management Code*)

ISM Code adalah suatu kode (petunjuk rinci) tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal agar selamat dan menjaga lingkungan laut dari pencemaran. “*According to IMO, the main objective of the ISM Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for their pollution prevention* (IMO, 2016: 8).” Dapat disimpulkan bahwa tujuan ISM Code adalah untuk memberikan standar internasional untuk manajemen keamanan dan operasi kapal dan untuk pencegahan polusi.

ISM Code merupakan produk dari IMO (*International Maritime Organization*) yang diadopsi oleh SOLAS (*Safety of Life at Sea*) di tahun 1994. ISM Code merupakan standar

sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut, *ISM Code* ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. *ISM-Code* membentuk suatu standar international untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan polusi serta untuk penerapan *Safety Management System (SMS)*..

Ada beberapa alasan untuk menjalankan *ISM (International Safety Management) Code* di antaranya:

- a. *ISM Code* menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
- b. *ISM Code* melindungi laut dan lingkungan/ wilayah perairan.
- c. *ISM Code* mendefinisikan tugas secara jelas.
- d. *ISM Code* adalah *mandatory* / wajib dilakukan sebagai aturan yang sudah disepakati secara internasional bagi negara anggota IMO.

Di dalam *International Safety Management (ISM) Code* tahun 2010 Resolusi A.741 (18) bagian A implementasi halaman 14 pada elemen 6 yang membahas “Sumber Daya dan Personil” tertera elemen 6.2 yaitu perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.

Berdasarkan elemen 6.2 tersebut di atas, maka perusahaan apabila dalam menempatkan ABK di kapal setidaknya ABK tersebut harus memiliki sertifikat yang sesuai dengan aturan yang berlaku, ABK harus berkualitas yaitu dapat melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan.

Adapun beberapa faktor penyebab regulasi pemerintah perihal kepemilikan sertifikat bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berkeadilan, antara lain:

1. Terjadi ketimpangan dalam hal kepemilikan sertifikat pelaut, misalnya ABK yang memiliki sertifikat BST KLM tidak dapat mengikuti diklat BST Niaga.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kelautan mengemukakan bahwa seorang pelaut yang hendak menjadi bagian dari Anak Buah Kapal (ABK) harus memiliki kualifikasi keterampilan yang dinyatakan dalam bentuk sertifikat, salah satu contohnya adalah sertifikat BST (*Basic Safety Training*). BST (*Basic Safety Training*) merupakan sertifikat yang berisi tentang pelatihan dasar keselamatan dan pelatihan dalam mencegah suatu musibah yang tidak diinginkan baik itu di darat maupun di laut. Dalam penerbitan BST dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yaitu BST untuk KLM (Kapal Layar Motor) dan BST untuk kapal niaga.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2016 tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan, yang dimaksud dengan Kapal Layar Motor (KLM) adalah kapal layar dengan bahan utama dari kayu berukuran tonase kotor sampai dengan GT 500 dengan mempunyai tenaga pesawat penggerak bantu sampai dengan 535 Tenaga Kuda (TK) yang khusus mengangkut barang dan atau hewan bukan mengangkut penumpang.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran, kapal niaga adalah kapal-kapal laut yang digunakan untuk pengangkutan umum. Dasar pengangkutan umum adalah

pengangkutan dengan pemungutan biaya berdasarkan suatu perjanjian pengangkutan sebagai yang lazim dalam hukum perdata. Selain kapal-kapal tersebut ada pula kapal-kapal yang mengadakan pengangkutan dengan pemungutan biaya yang termaksud dalam suatu perjanjian yang tidak semata-mata mengenai perjanjian pengangkutan, namun perjanjian lain, dalam perjanjian biaya pengangkutan menjadi sebagian daripada harga barang itu.

Dalam pendaftaran untuk mengikuti diklat BST diperlukan beberapa persyaratan, antara lain:

1. KTP atau NIK pada Kartu Keluarga beserta Akta Kelahiran
2. Ijazah SMP/ sederajat
3. Surat keterangan sehat dari rumah sakit atau lembaga kesehatan lainnya yang mendapat pengakuan/ penetapan/ penunjukan dari Dokter yang telah ditunjuk oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Namun, terdapat satu perbedaan dalam persyaratan untuk mengikuti diklat untuk BST Niaga, yaitu bahwa pemilik sertifikat BST KLM tidak diperkenankan untuk mengikuti diklat BST Niaga. Perihal tersebut menyebabkan ketimpangan dan kecemburuan sosial dalam hal kepemilikan sertifikat BST secara tidak langsung.

2. Para ABK tidak dapat mengembangkan karirnya

Pekerjaan mempunyai makna yang sangat penting dalam kehidupan manusia sehingga setiap orang membutuhkan pekerjaan. Pekerjaan dapat dimaknai sebagai sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhna

hidup bagi dirinya dan keluarganya. Dapat juga dimaknai sebagai sarana untuk mengaktualisasi diri sehingga seseorang merasa hidupnya menjadi lebih berharga, baik bagi dirinya, keluarga maupun lingkungannya. Berdasarkan perihal tersebut, hak atas pekerjaan merupakan hak azasi yang melekat pada diri seseorang yang wajib dijunjung tinggi dan dihormati.

Makna dari pentingnya pekerjaan bagi setiap orang tercermin dalam UUD 1945 Pasal 27 ayat (2) yang menyatakan bahwa setiap warga negara Indonesia berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Namun, pada kenyataannya keterbatasan akan upah untuk pekerja, khususnya pelaut menyebabkan banyaknya pelaut mencoba mengembangkan karir di kapal yang lain. Misalnya pelaut yang bekerja di Kapal Layar Motor harus mengembangkan karirnya untuk bekerja di kapal niaga guna meningkatkan kesejahteraan hidupnya. Pengembangan karir adalah proses peningkatan kemampuan kerja individu yang dicapai dalam rangka mencapai karir yang diinginkan⁴. Pengembangan karir (*career development*) adalah suatu kondisi yang menunjukkan adanya peningkatan status seseorang dalam suatu organisasi yang bersangkutan⁵.

1. Besarnya animo pelaut yang bekerja di kapal niaga dan besarnya jumlah pelaut yang bekerja di Kapal Layar motor dari satu segi mempunyai sisi positif, yaitu mengatasi sebagian masalah pengangguran

⁴ Sudiro Achmad, *Perencanaan Sumber Daya Manusia Cetakan Pertama*, (Malang: UB Press, 2011)

⁵ Samsudin Sadili, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Bandung: Pustaka Setia, 2010)

di dalam negeri. Namun di lain sisi terdapat sisi negatifnya, yaitu adanya kesenjangan sosial yang sangat jelas diantara keduanya.

Layar Motor tidak dapat mengembangkan karirnya untuk bekerja di kapal niaga karena pembatasan dalam sertifikat pelautnya. Dengan demikian, perlu dilakukan pengaturan agar pelaut Kapal Layar Motor juga memiliki kesempatan untuk mengembangkan karirnya di kapal niaga.

C. Implementasi Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut

Pada hakekatnya ketentuan-ketentuan hukum yang dibutuhkan dalam masalah ini adalah ketentuan-ketentuan yang mampu mengatur pemberian akses bagi pelaut Kapal Layar Motor. Pemberian akses yang dimaksud didalamnya mengandung prinsip kebebasan. Peraturan yang bertentangan dengan prinsip tersebut memicu terjadinya kecemburuan yang pada akhirnya berdampak pada minimnya minat bagi para calon pelaut yang ingin bekerja di Kapal Layar Motor.

Dengan adanya pembatasan ini, para ABK khususnya yang bekerja di Kapal Layar Motor kemungkinan tidak dapat mengembangkan karirnya untuk di kapal niaga karena untuk dapat bekerja di kapal niaga diperlukan sertifikat BST Niaga.

Bertentangan dengan Pasal 31 Ayat (1) UUD 1945 dimana setiap warga negara berhak mendapat pendidikan dibawah kekuatan hukum tanpa diskriminasi apapun

Menurut Prof Dr. Notonagoro⁶, hak adalah kuasa untuk menerima atau melakukan suatu yang semestinya diterima atau dilakukan selalu oleh pihak tertentu dan tidak dapat oleh pihak lain manapun juga yang pada prinsipnya dapat dituntut secara paksa olehnya. Hak dan kewajiban merupakan suatu yang tidak dapat dipisahkan, namun terjadi pertentangan karena hak dan kewajiban tidak seimbang. Bahwa setiap warga negara memiliki hak dan kewajiban untuk mendapatkan penghidupan yang layak, namun pada kenyataannya banyak warga negara yang belum merasakan kesejahteraan dalam menjalani kehidupannya.

Untuk mencapai keseimbangan antara hak dan kewajiban antara hak dan kewajiban, yaitu dengan cara mengetahui posisi diri kita sendiri. Sebagai seorang warga negara, kita harus mengetahui hak dan kewajibannya seperti yang sudah tercantum dalam hukum dan peraturan-peraturan yang berlaku. Apabila hak dan kewajiban seimbang dan terpenuhi, maka kehidupan masyarakat akan aman dan sejahtera. Sebagaimana telah ditetapkan dalam UUD 1945 pada Pasal 28 yang menetapkan bahwa hak warga negara dan penduduk untuk berserikat dan berkumpul, mengeluarkan pikiran dengan lisan maupun tulisan, dan sebagainya. Pasal ini mencerminkan bahwa negara Indonesia bersifat demokrasi.

⁶ Satipto Raharjo, *Ilmu Hukum Cetakan Kelima*, (Bandung: Aditya Bakti, 2000), hlm. 131

D. Terkait Regulasi Kepemilikan Sertifikat Pelaut Belum Berbasis Nilai

Keadilan

Dalam kehidupan suatu bangsa, pendidikan mempunyai peranan yang sangat penting untuk menjamin perkembangan dan kelangsungan kehidupan bangsa yang bersangkutan. Perjuangan pergerakan kemerdekaan Indonesia yang telah mengantarkan pembentukan suatu pemerintah negara Indonesia untuk “melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia” serta “memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial” menuntut penyelenggaraan dan pengembangan pendidikan yang dapat menjamin perkembangan dan kelangsungan kehidupan bangsa Indonesia.

Selain UUD 1945, terdapat beberapa peraturan internasional yang menjamin hak setiap manusia untuk memperoleh pendidikan, antara lain sebagai berikut :

1. Deklarasi Universal Hak-Hak Asasi Manusia

Pasal 26 ayat (1):

“Setiap orang berhak memperoleh pendidikan. Pendidikan harus dengan cuma-cuma, setidak-tidaknya untuk tingkat sekolah rendah dan pendidikan dasar. Pendidikan rendah harus diwajibkan”

Pendidikan teknik dan kejuruan secara umum harus terbuka bagi semua orang, dan pendidikan tinggi harus dapat dimasuki dengan cara yang sama oleh semua orang, berdasarkan kepantasan. Dalam Deklarasi Universal

Hak-Hak Asasi Manusia yang dideklarasikan oleh Majelis Umum PBB pada tanggal 10 Desember 1948 ini juga dirasa perlu mencantumkan ide pendidikan gratis bagi peserta pendidikan di tingkat rendah dan tingkat dasar, dalam peraturan negara Indonesia yang merupakan usia wajib belajar adalah pendidikan di tingkat dasar namun dalam DUHAM tersebut diatas yang dijadikan acuan wajib belajar adalah pendidikan tingkat rendah.

2. Konvenan Internasional tentang Hak Ekonomi, Sosial dan Budaya

Pasal 13 ayat (1):

“Negara-negara peserta kovenen ini mengakui hak setiap orang atas pendidikan”

Beberapa negara menyetujui bahwa pendidikan harus diarahkan pada perkembangan kepribadian manusia seutuhnya dan kesadaran akan harga dirinya serta memperkuat penghormatan hak asasi dan kebebasan manusia yang mendasar. Mereka selanjutnya setuju bahwa pendidikan harus memungkinkan semua orang untuk berpartisipasi secara efektif dalam suatu masyarakat yang bebas, memajukan saling pengertian, toleransi serta persahabatan antar bangsa dan semua kelompok, ras, etnis atau agama, dan lebih memajukan kegiatan-kegiatan Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk memelihara kedamaian.

Dalam konvenan yang ditetapkan pada tanggal 16 Desember 1966 dan mulai diberlakukan 3 Januari 1976 ini telah diakui adanya hak-hak bagi setiap orang untuk memperoleh pendidikan dan adanya partisipasi dari masyarakat.

3. Konvenan Internasional tentang Hak Ekonomi, Sosial dan Budaya

Pasal 13 ayat (2) huruf a :

“Negara-negara peserta konvenan ini mengakui bahwa untuk mengupayakan hak itu secara penuh: a. Pendidikan dasar harus diwajibkan dan tersedia secara cuma-cuma bagi semua orang”

Dalam konvenan tersebut telah dicantumkan upaya pendidikan gratis di tingkat pendidikan dasar. Peraturan internasional yang mengatur tentang pendidikan ini memang ada setelah Indonesia membuat UUD 1945 dan sebelum PBB mendeklarasikan tentang *Universal Declaration of Human Right* atau Deklarasi Universal Hak-Hak Asasi Manusia yang sebenarnya Indonesia telah mempunyai pemikiran sendiri bahwa setiap warga negaranya berhak mendapatkan pendidikan sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 31 ayat (1) dan (2) UUD 1945 sebelum amandemen.

Menurut Theodorson, diskriminasi adalah perlakuan yang tidak seimbang terhadap perorangan atau kelompok, berdasarkan sesuatu, biasanya bersifat kategorikal, atau atribut-atribut khas seperti berdasarkan ras, kesukubangsaan, agama, atau keanggotaan kelas-kelas sosial. Istilah tersebut biasanya untuk melukiskan, suatu tindakan dari pihak mayoritas yang dominan dalam hubungannya dengan minoritas yang lemah. Sehingga dapat dikatakan bahwa perilaku mereka bersifat tidak bermoral atau tidak demokratis⁷.

⁷ Arianingtyas Futhoni, Aminah R., Sihombing S., *Memahami Diskriminasi*, (Jakarta: ILRC, 2009), hlm. 3

4. Tidak memiliki kebebasan dalam menentukan jenis diklat yang diminati

Indonesia merupakan negara yang sangat melekat dengan kata “keberagaman” yang disebabkan wilayah Indonesia yang sangat beragam dan memiliki banyak perbedaan atau keberagaman, salah satunya keberagaman profesi dalam bidang kepelautan. Kebebasan untuk menentukan profesi dalam perspektif Pancasila sendiri merupakan perihal yang sangat jelas. Pancasila sila pertama yang berbunyi “Ketuhanan yang Maha Esa” tentunya telah mengidentifikasi pluralisme agama di Indonesia. Dalam sila pertama, kita dapat mengetahui bahwa setiap orang berhak memiliki kepercayaan dan Tuhannya masing-masing dengan menghormati satu sama lain dan juga mendapatkan perlakuan yang setara.

Pancasila sendiri merupakan dasar negara yang perlu diikuti dan juga diimplementasikan oleh bangsa Indonesia. Kebebasan dalam beragama itu sendiri termasuk dalam HAM dan peraturan pun sudah dikeluarkan berdasarkan Pasal 27 ayat (1) UUD 1945 yang berisi mengenai hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.

5. Para ABK, khususnya ABK KLM tidak memiliki kesempatan untuk meningkatkan kesejahteraan hidup dan keluarganya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, sejahtera adalah aman sentosa dan makmur. Menurut Wikipedia, sejahtera merupakan kondisi yang baik, situasi manusia dimana orang-orangnya dalam keadaan makmur, dalam

keadaan sehat dan damai. Sejahtera memiliki kunci, didalam Islam kunci sejahtera penduduk adalah iman dan taqwa. Iman dan taqwa dari kesejahteraan, sedangkan kesejahteraan berdasarkan kemaksiatan merupakan kesejahteraan yang semata dan sementara. Kesejahteraan masyarakat yang akan selalu menjadi prioritas, lantas terpinggirkan oleh mengedepankan politik kekuasaan. Menurut Kalsen⁸, reformasi yang berjalan dengan bergilir ini tidak didasarkan pada *core philosophy* bangsa Indonesia, sehingga dapat berakibat pada krisis yang berkepanjangan berupa konflik kekerasan, terorisme, konflik etnis, ras, suku, golongan dan agama.

Berdasarkan pernyataan diatas, peran ideologi Pancasila dalam membangun kesejahteraan bangsa adalah:

Ideologi Pancasila sebagai arah nyata dan kebudayaan hidup masyarakat luas, arahan nyata di dalam masyarakat luas akan menjunjung harga diri, harkat dan martabat sebagai bangsa yang besar yang sejahtera dalam NKRI yang penuh kedamaian.

- a. Pancasila mempunyai tujuan dan nilai luhur yang mempunyai ciri masyarakat yang beradab, bermutu, demokratis, dan berbudaya.
- b. Pancasila yang berfalsafah dasar, yaitu peningkatan tujuan reformasi mewujudkan masyarakat yang sejahtera melalui pemerintah yang

⁸ Asshiddiqie, Jimly dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, (Jakarta: Konstitusi Press, 2006)

berwibawa, bebas KKN dan melaksanakan demokrasi di segala bidang, menjunjung tinggi supremasi hukum dan melaksanakan otonomi daerah.

- c. Ideologi Pancasila sebagai alat pemersatu, yaitu khususnya untuk pemacu upaya pemberdayaan masyarakat mandiri, profesional, sejahtera dan berbudaya.
- d. Pancasila sesungguhnya telah diarahkan sebagai landasan untuk membangun masyarakat yang sejahtera.
- e. Pancasila dijadikan bangsa Indonesia sebagai tujuan dalam berpikir dan bertindak dalam menentukan suatu gagasan.

Pancasila mencakup pengertian tentang ide, gagasan, konsep dan pengertian yang mendasar tentang kehidupan yang dicita-citakan oleh bangsa Indonesia. Kelima sila Pancasila merupakan kesatuan yang bulat sehingga pengertian dan pengamalannya harus meliputi semua nilai yang terkandung didalamnya. Nilai-nilai yang terkandung dalam setiap Pancasila adalah sebagai berikut:

- a. Sila Ketuhanan Yang Maha Esa, mengandung nilai spiritual, memberikan kesempatan yang seluas-luasnya kepada semua masyarakat yang memeluk agama dan penganut kepercayaan kepada Tuhan Yang Maha Esa untuk berkembang di Indonesia.
- b. Sila Kemanusiaan yang Adil dan Beradab, mengandung nilai persamaan derajat maupun hak dan kewajiban, saling mencintai, saling menghormati, keberanian membela kebenaran dan keadilan, toleransi, dan gotong royong.

- c. Sila Persatuan Indonesia, dalam masyarakat Indonesia yang pluralistik mengandung nilai persatuan bangsa dan persatuan wilayah yang merupakan faktor pengkait yang menjamin keutuhan atas dasar Bhinneka Tunggal Ika. Nilai ini mengutamakan kepentingan dan keselamatan bangsa dan negara diatas kepentingan pribadi atau golongan.
- d. Sila Kerakyatan yang Dipimpin oleh Hikmat Kebijaksanaan Dalam Permusyawaratan atau Perwakilan, menunjukkan bahwa kedaulatan berada di tangan rakyat yang diwujudkan oleh persatuan nasional yang nyata (*real*) dan wajar. Nilai ini mengutamakan kepentingan negara dan bangsa dengan mempertahankan penghargaan atas kepentingan pribadi dan golongan, musyawarah untuk mufakat, kebenaran dan keadilan.
- e. Sila Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia, mengandung nilai keadilan, keseimbangan antara hak dan kewajiban, penghargaan terhadap hak orang lain, gotong royong dalam suasana kekeluargaan, ringan tangan dan kerja keras untuk bersama-sama mewujudkan kemajuan yang merata dan berkeadilan sosial.

Kesejahteraan merupakan titik ukur bagi masyarakat yang berarti bahwa telah berada pada kondisi yang sejahtera. Pengertian sejahtera itu sendiri adalah kondisi manusia dimana orang-orangnya dalam keadaan makmur, dalam keadaan sehat, dan damai, sehingga untuk mencapai kondisi itu orang tersebut memerlukan suatu usaha sesuai kemampuan yang dimilikinya. Para ahli ekonomi melihat kesejahteraan sebagai indikasi dari pendapatan individu (*flow of income*) dan daya beli (*purchasing of power*) masyarakat. Berdasarkan

pemahaman ini, konsep kesejahteraan memiliki pengertian yang sempit karena dengan hanya melihat pendapatan sebagai indikator kemakmuran ekonomi berarti kesejahteraan dilihat sebagai lawan dari kondisi kemiskinan⁹.

Pembangunan kesejahteraan sosial merupakan perwujudan dari upaya mencapai tujuan bangsa yang diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sila kelima Pancasila menyatakan bahwa keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan negara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Permasalahan kesejahteraan sosial yang berkembang dewasa ini di sektor kelautan khususnya bagi para pelaut menunjukkan bahwa ada pelaut yang belum terpenuhi hak atas kebutuhan dasarnya secara layak karena belum memperoleh pelayanan sosial dan negara. Akibatnya masih ada pelaut yang mengalami hambatan pelaksanaan fungsi sosial sehingga tidak dapat menjalani kehidupan secara layak dan bermartabat.

⁹ A. Widiastuti, "Analisis Hubungan Antara Produktivitas Pekerja dan Tingkat Pendidikan Pekerja Terhadap Kesejahteraan Keluarga di Jawa Tengah Tahun 2009" dalam *Economics Development Analysis Journal*, (Semarang: Universitas Negeri Semarang, 2012)

Pendapatan dan penerimaan keluarga adalah seluruh pendapatan dan penerimaan yang diterima oleh seluruh anggota rumah tangga ekonomi.

Pendapatan itu sendiri terdiri atas:

- a. Pendapatan dari upah atau gaji, yang mencakup upah atau gaji yang diterima seluruh rumah tangga ekonomi yang bekerja sebagai buruh dan imbalan bagi pekerjaan yang dilakukan untuk suatu perusahaan atau majikan atau instansi tersebut, baik uang maupun barang atau jasa.
- b. Pendapatan dari hasil usaha seluruh anggota rumah tangga yang berupa pendapatan kotor, yaitu selisih nilai jual barang dan jasa yang diproduksi dengan biaya produksinya.
- c. Pendapatan lainnya, yaitu pendapatan diluar upah atau gaji yang menyangkut usaha dari :
 - 1) Perkiraan sewa rumah milik sendiri;
 - 2) Bunga, deviden atau royalti, sewa atau kontrak, gedung, bangunan, peralatan dan sebagainya;
 - 3) Buah hasil usaha (hasil usaha sampingan yang dijual);
 - 4) Pensiunan dan klaim asuransi jiwa;
 - 5) Kiriman famili atau pihak lain secara rutin, ikatan dinas, beasiswa, dan sebagainya.

BAB IV

KELEMAHAN-KELEMAHAN DALAM REGULASI KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) SAAT INI

A. Kelemahan-Kelemahan Substansi Hukum

Kelemahan-kelemahan dalam substansi hukum dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut dipengaruhi oleh ketimpangan sosial. Jonathan Haughton mendefinisikan ketimpangan sosial sebagai bentuk ketidakadilan yang terjadi dalam proses pembangunan¹. Ketimpangan sosial dapat terjadi karena faktor dari dalam maupun dari luar masyarakat. Perihal tersebut maksudnya adalah suatu ketimpangan sosial dapat terjadi akibat faktor internal maupun eksternal. Apabila diperinci, setidaknya ada 6 (enam) jenis faktor penyebab ketimpangan sosial di masyarakat, antara lain sebagai berikut:

1. Kondisi demografis

Secara etimologi, demografi berasal dari Bahasa Latin, yaitu “*demograhie*” yang terdiri dari 2 (dua) kata “*demos*” dan “*raphien*”. “*Demos*” berarti penduduk dan “*graphien*” berarti catatan atau bahasan tentang sesuatu. Sehingga secara etimologi makna demografi adalah catatan atau bahasan mengenai penduduk suatu daerah dalam kurun waktu tertentu. Pengertian demografi secara umum adalah suatu cabang ilmu

¹ Jonathan Haughton dan Shahidur R. Khandker. *Pedoman Tentang Kemiskinan dan Ketimpangan Terjemahan Oleh Tim Penerjemah World Bank*. (Jakarta: Salemba Empat, 2012).

yang mempelajari jumlah, persebaran wilayah, dan komposisi penduduk. Perubahan dan penyebab perubahan tersebut yang biasanya timbul karena kelahiran, perpindahan penduduk, dan mobilitas sosial².

Kondisi demografis suatu masyarakat dengan yang lainnya sangat berbeda. Letak perbedaan tersebut dapat dilihat dari beberapa hal, seperti jumlah penduduk, komposisi penduduk, dan persebaran penduduk. Apabila jumlah penduduk yang besar tidak sebanding dengan fasilitas yang ada, misalnya lapangan pekerjaan, seharusnya akan menimbulkan ketimpangan dalam perihal kesejahteraan. Komposisi penduduk menurut umur dan jenis kelamin juga dapat menjadi salah satu pemicu ketimpangan. Perihal serupa dapat dipicu oleh persebaran penduduk yang tidak merata.

2. Kondisi pendidikan

Dengan perkembangan zaman di dunia pendidikan yang terus berubah dengan signifikan sehingga banyak merubah pola pikir pendidik, dari pola pikir yang awam dan kaku menjadi lebih modern. Menyikapi hal tersebut pakar-pakar pendidikan mengkritisi dengan cara mengungkapkan dan teori pendidikan yang sebenarnya untuk mencapai tujuan pendidikan yang sesungguhnya.

² <https://pengertiandefinisi.com/pengertian-demografi-menurut-para-ahli/>. Diakses tanggal 14 Agustus 2022.

Tujuan pendidikan adalah menciptakan seseorang yang berkualitas dan berkarakter sehingga memiliki pandangan yang luas kedepan untuk mencapai suatu cita- cita yang di harapkan dan mampu beradaptasi secara cepat dan tepat di dalam berbagai lingkungan. Karena pendidikan itu sendiri memotivasi diri kita untuk lebih baik dalam segala aspek kehidupan.

Pada dasarnya pengertian pendidikan adalah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya dan masyarakat³. Menurut kamus Bahasa Indonesia Kata pendidikan berasal dari kata 'didik' dan mendapat imbuhan 'pe' dan akhiran 'an', maka kata ini mempunyai arti proses atau cara atau perbuatan mendidik. Secara bahasa definisi pendidikan adalah proses perubahan sikap dan tata laku seseorang atau kelompok orang dalam usaha mendewasakan manusia melalui upaya pengajaran dan pelatihan.

Menurut Ki Hajar Dewantara (Bapak Pendidikan Nasional Indonesia) menjelaskan tentang pengertian pendidikan yaitu: Pendidikan yaitu tuntutan di dalam hidup tumbuhnya anak-anak, adapun maksudnya, pendidikan yaitu menuntun segala kekuatan kodrat yang ada pada anak-

³ Undang-Undang SISDIKNAS No.20 tahun 2003

anak itu, agar mereka sebagai manusia dan sebagai anggota masyarakat dapatlah mencapai keselamatan dan kebahagiaan setinggi-tingginya. Pendidikan adalah usaha sadar untuk menyiapkan peserta didik melalui kegiatan bimbingan, pengajaran, dan atau latihan bagi peranannya di masa yang akan datang.

Menurut UU No. 20 tahun 2003, pendidikan adalah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta ketrampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa, dan Negara. Sedangkan pengertian pendidikan menurut H. Horne, adalah proses yang terus menerus (abadi) dari penyesuaian yang lebih tinggi bagi makhluk manusia yang telah berkembang secara fisik dan mental, yang bebas dan sadar kepada Tuhan, seperti termanifestasi dalam alam sekitar intelektual, emosional dan kemanusiaan dari manusia⁴.

Idealisme pada pendidikan mengedepankan nilai-nilai humanisme yang mendasar. Sehingga dengan nilai-nilai tersebut mampu membentuk

⁴ <http://www.smkn1perhentianraja.sch.id/read/5/pengertian-pendidikan-menurut-ahli#:~:text=Menurut%20UU%20No.%2020%20tahun,akhlak%20mulia%2C%20serta%20ketrampilan%20yang>. Diakses tanggal 14 Agustus 2022 pukul 23:39

manusia-manusia berkualitas. Perlu di ketahui banyaknya realita di lapangan yang kualitas sumber daya manusia di Indonesia ini sangat jauh dari harapan. Anies Baswedan pernah menyampaikan pada silaturahmi dengan dinas jakarta pada tanggal 01 Desember 2014, menyatakan bahwa pendidikan di Indonesia berada dalam posisi gawat darurat. Beberapa kasus yang menggambarkan kondisi tersebut diantaranya ialah:

1. Rendahnya layanan pendidikan di Indonesia
2. Rendahnya mutu pendidikan di Indonesia
3. Rendahnya mutu pendidikan tinggi di Indonesia
4. Rendahnya kemampuan literasi anak-anak Indonesia

Secara praktis kenyataan ini menunjukkan bahwa pendidikan di Indonesia dewasa ini mengalami banyak tantangan dan masalah, sudah seharusnya reformasi pendidikan harus dilakukan karena seiring langkah dan tuntunan zaman, agar bangsa indonesia tidak terlindas akibat ketidakberdayaannya. Oleh karena itu pemerintah harus menjamin peningkatan kualitas pendidikan indonesia⁵. Pasal 31 UUD 1945 pada ayat (1) menyatakan setiap warga negara berhak mendapat pendidikan, pada ayat (2) menyatakan setiap warga negara wajib mengikuti pendidikan dasar, dan pemerintah wajib membiayainya. Lalu, pada Undang-Undang

⁵ Suparno Eko Widodo. *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015).

Republik Indonesia Nomer 39 tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia huruf (A) menyatakan bahwa manusia sebagai makhluk ciptaan Tuhan Yang Maha Esa yang mengemban tugas mengelola dan memelihara alam semesta dengan penuh ketakwaan dan penuh tanggung jawab untuk kesejahteraan umat manusia, oleh penciptaNya dianugerahi Hak Asasi untuk menjamin keberadaan hakikat dan martabat kemuliaan dirinya serta keharmonisan lingkungannya⁶.

Pemerataan pendidikan yang dilaksanakan di berbagai daerah Indonesia mempunyai bermacam-macam kendala dalam melaksanakannya. Permasalahan tersebut di sebabkan oleh daerah pedesaan yang terpencil dan jauh dari perkotaan dalam mengakses layanan pendidikan yang masih belum terdistribusi secara merata⁷. Menurut Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, ada beberapa permasalahan yang dihadapi dalam mencapai target pembangunan pendidikan, yaitu salah satunya adalah akses pendidikan yang belum merata, masih rendahnya proporsi guru yang memiliki kualifikasi akademik S1/D4 dan belum meratanya distribusi guru yang berdampak pada rendahnya rasio guru dan murid. Dan belum optimalnya pelayanan pendidikan sebagai akibat akses terbatasnya sarana dan prasarana pendidikan. Belum maksimalnya perluasan akses dan pemerataan pendidikan, dan masih rendahnya kualitas dan kuantitas guru.

⁶ UU RI Nomor 39 Tahun 1999

⁷ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Tahun 2004

3. Kondisi kesehatan

Menurut Undang-Undang No. 23 Tahun 1992, yang dimaksud dengan kesehatan adalah keadaan sejahtera dari badan, jiwa, dan sosial yang memungkinkan setiap orang hidup produktif secara sosial dan ekonomis⁸. Menurut WHO Tahun 1947, kesehatan adalah keadaan sejahtera, sempurna dari fisik, mental, dan sosial yang tidak terbatas hanya pada bebas dari penyakit atau kelemahan saja. Menurut While, kesehatan adalah keadaan dimana seseorang pada waktu diperiksa oleh ahlinya tidak mempunyai keluhan ataupun tidak terdapat tanda-tanda suatu penyakit atau kelainan.

Kesehatan diwujudkan dengan berbagai upaya, salah satunya adalah penyelenggaraan pelayanan kesehatan. Pengertian pelayanan kesehatan disini adalah setiap upaya yang diselenggarakan secara tersendiri atau bersama-sama dalam suatu organisasi untuk meningkatkan dan memelihara kesehatan, mencegah dan menyembuhkan penyakit serta memulihkan kesehatan perorangan, keluarga, kelompok dan ataupun masyarakat.

Secara umum pelayanan kesehatan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam yaitu pelayanan kesehatan personal (*personal health services*) atau sering disebut sebagai pelayanan kedokteran (*medical service*) dan pelayanan kesehatan lingkungan (*environmental health services*) atau sering disebut sebagai pelayanan kesehatan masyarakat (*public health services*). Sasaran utama pelayanan kedokteran adalah perseorangan dan

⁸ Undang-Undang No. 23 Tahun 1992

keluarga sedangkan sasaran utama pelayanan kesehatan masyarakat adalah kelompok dan masyarakat.

Menurut Leavel dan Clark, apabila pelayanan kesehatan tersebut terutama ditujukan untuk menyembuhkan penyakit (*curative*) dan memulihkan kesehatan (*rehabilitative*) sehingga disebut dengan nama pelayanan kedokteran sedangkan apabila pelayanan kesehatan tersebut terutama ditujukan untuk meningkatkan kesehatan (*promotive*) dan mencegah penyakit (*preventive*) maka disebut dengan nama pelayanan kesehatan masyarakat⁹.

Ketimpangan sosial di bidang kesehatan dapat muncul apabila penyebaran fasilitas kesehatan tidak merata di setiap daerah. Perlu diingat, kesehatan merupakan kebutuhan mendasar setiap orang dan menjadi indikator kesejahteraan. Tingkat kesejahteraan dapat didefinisikan sebagai kondisi agregat dari kepuasan individu-individu. Pengertian dasar itu mengantarkan kepada pemahaman kompleks yang terbagi dalam dua arena perdebatan. Pertama adalah apa lingkup dari substansi kesejahteraan kedua adalah bagaimana intensitas substansi tersebut bisa direpresentasikan agregat.

⁹ H.R. Leavell dan E.G. Clark. *Preventive Medicine for Doctor in His Community*. (New York: McGraw-Hill Book Company, 1965)

Kesejahteraan merupakan sejumlah kepuasan yang diperoleh seseorang dari hasil mengkonsumsi pendapatan yang diterima. Namun demikian tingkatan dari kesejahteraan itu sendiri merupakan sesuatu yang bersifat relatif karena tergantung dari besarnya kepuasan yang diperoleh dari hasil mengkonsumsi pendapatan tersebut. Menurut Sunarti, kesejahteraan adalah suatu tata kehidupan dan penghidupan sosial, material, maupun spiritual yang diliputi rasa keselamatan, kesusilaan dan ketentraman lahir batin yang memungkinkan setiap warga negara untuk mengadakan usaha-usaha pemenuhan kebutuhan jasmani, rohani dan sosial yang sebaik-baiknya bagi diri, rumah tangga serta masyarakat¹⁰.

Kesejahteraan merupakan sejumlah kepuasan yang yang diperoleh seseorang dari hasil mengkonsumsi pendapatan yang diterima, namun tingkatan dari kesejahteraan itu sendiri merupakan sesuatu yang bersifat relative karena tergantung dari besarnya kepuasan yang diperoleh dari hasil mengkonsumsi pendapatan tersebut. Keterkaitan antara konsep kesejahteraan dan konsep kebutuhan adalah dengan terpenuhinya kebutuhan-kebutuhan tersebut, maka seseorang sudah dinilai sejahtera , karena tingkat kebutuhan tersebut secara tidak langsung sejalan dengan indikator kesejahteraan¹¹.

¹⁰ Sunarti. *Kontribusi Samsat Keliling Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Pada UP3AD Beserta Samsat Kota Surakarta*. (Surakarta : Universitas Sebelas Maret, 2012)

¹¹ Aditya Pratama. *Pengaruh Kompensasi Lingkungan Kerja dan Beban Kerja Terhadap Loyalitas Karyawan Melalui Kepuasan Kerja*. (Studi kasus Pada Karyawan PT Kawasan Berikat Nusantara Persero Jakarta, 2012).

Kesejahteraan adalah sebuah tata kehidupan dan penghidupan sosial. Material maupun spiritual yang diikuti dengan rasa keselamatan, kesusilaan dan ketentraman diri, rumah tangga serta masyarakat lahir dan batin yang memungkinkan setiap warga Negara dapat melakukan usaha pemenuhan kebutuhan jasmanai, rohani dan soial yang sebaik-baiknya bagi diri sendiri, rumah tangga, serta masyarakat dengan menjunjung tinggi hak-hak asasi¹².

Kesejahteraan merupakan titik ukur bagi masyarakat yang berarti bahwa telah berada pada kondisi yang sejahtera. Pengertian sejahtera itu sendiri adalah kondisi manusia dimana orang-orangnya dalam keadaan makmur, dalam keadaan sehat, dan damai, sehingga untuk mencapai kondisi itu orang tersebut memerlukan suatu usaha sesuai kemampuan yang dimilikinya. Para ahli ekonomi melihat kesejahteraan sebagai indikasi dari pendapatan individu (*flow of income*) dan daya beli (*purchasing of power*) masyarakat. Berdasarkan pemahaman ini, konsep kesejahteraan memiliki pengertian yang sempit karena dengan hanya melihat pendapatan sebagai indikator kemakmuran ekonomi berarti kesejahteraan dilihat sebagai lawan dari kondisi kemiskinan”.

¹² Ihsanuddin Liony Wijayanti. *Strategi Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Nelayan Kecamatan Pademawu Kabupaten Pamekasan.* (Jurnal Agriekonomika, 2013)

Adapun menurut Imron, kesejahteraan hidup masyarakat dipahami sebagai kesejahteraan sosial¹³. Imron menambahkan pada Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang No.11 tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial: “Kesejahteraan Sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya”¹⁴. Terdapat beberapa indikator peningkatan kesejahteraan hidup masyarakat, di antaranya adalah (1) adanya kenaikan penghasilan secara kuantitatif; (2) adanya kesehatan keluarga yang lebih baik secara kualitatif; dan (3) adanya investasi ekonomis keluarga berupa tabungan. Di Indonesia kesejahteraan sosial sering dipandang sebagai tujuan atau kondisi kehidupan yang sejahtera, yakni terpenuhinya kebutuhan pokok manusia.

Meskipun tidak ada suatu batasan substansi yang tegas tentang kesejahteraan, namun tingkat kesejahteraan mencakup pangan, pendidikan, kesehatan, dan seringkali diperluas kepada perlindungan social lainnya seperti kesempatan kerja, perlindungan hari tua, keterbebasan dari kemiskinan, dan sebagainya. Indikator yang digunakan untuk mengetahui tingkat kesejahteraan ada sepuluh, yaitu umur, jumlah tanggungan, pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal, fasilitas tempat tinggal, kesehatan anggota keluarga, kemudahan

¹³ Ali Imron. *Manajemen Peserta Didik Berbasis Sekolah*. (Bumi Aksara: Jakarta, 2012).

¹⁴ Undang-Undang No.11 tahun 2009

mendapatkan pelayanan kesehatan, kemudahan memasukkan anak ke jenjang pendidikan dan kemudahan mendapatkan fasilitas.

4. Kondisi ekonomi

Pendapatan adalah jumlah kegunaan yang dapat dihasilkan melalui usaha. Pada hakikatnya jumlah uang yang diterima oleh seorang produsen (nelayan/petani ikan) untuk produk yang dijualnya tergantung dari jumlah uang yang harus dikeluarkan oleh konsumen, jumlah produk yang dipasarkan dan biaya-biaya untuk menggerakkan produk ke pasar. Pendapatan dan penerimaan keluarga adalah seluruh pendapatan dan penerimaan yang diterima oleh seluruh anggota rumah tangga ekonomi. Pendapatan itu sendiri terdiri atas:

- a. Pendapatan dari upah atau gaji, yang mencakup upah atau gaji yang diterima seluruh rumah tangga ekonomi yang bekerja sebagai buruh dan imbalan bagi pekerjaan yang dilakukan untuk suatu perusahaan atau majikan atau instansi tersebut, baik uang maupun barang atau jasa.
- b. Pendapatan dari hasil usaha seluruh anggota rumah tangga yang berupa pendapatan kotor, yaitu selisih nilai jual barang dan jasa yang diproduksi dengan biaya produksinya.
- c. Pendapatan lainnya, yaitu pendapatan di luar upah atau gaji yang menyangkut usaha dari :
 1. Perkiraan sewa rumah milik sendiri;

2. Bunga, deviden atau royalti, sewa atau kontrak, gedung, bangunan, peralatan dan sebagainya;
3. Buah hasil usaha (hasil usaha sampingan yang dijual);
4. Pensiunan dan klaim asuransi jiwa;
5. Kiriman famili atau pihak lain secara rutin, ikatan dinas, beasiswa, dan sebagainya.

Soekartawi¹⁵ menyebutkan beberapa definisi yang berkaitan dengan pendapatan, yaitu:

- a. Penerimaan tunai, yaitu nilai uang yang diterima dari penjualan produk
- b. Pengeluaran tunai, yaitu jumlah uang yang dibayarkan untuk pembelian barang dan jasa bagi industri
- c. Pendapatan tunai, yaitu selisih antar penerimaan tunai dengan pengeluaran tunai
- d. Penerimaan kotor, yaitu produksi total usaha dalam jangka waktu tertentu, baik yang dijual maupun yang tidak dijual
- e. Pengeluaran total usaha, yaitu nilai semua masukan yang habis terpakai atau dikeluarkan dalam produksi termasuk biaya yang diperhitungkan

¹⁵ Soekartawi *Analisis Usaha Tani*. (Jakarta: UI Press, 2006)

f. Pendapatan bersih usaha, yaitu selisih antara penerimaan kotor dan pengeluaran total usaha

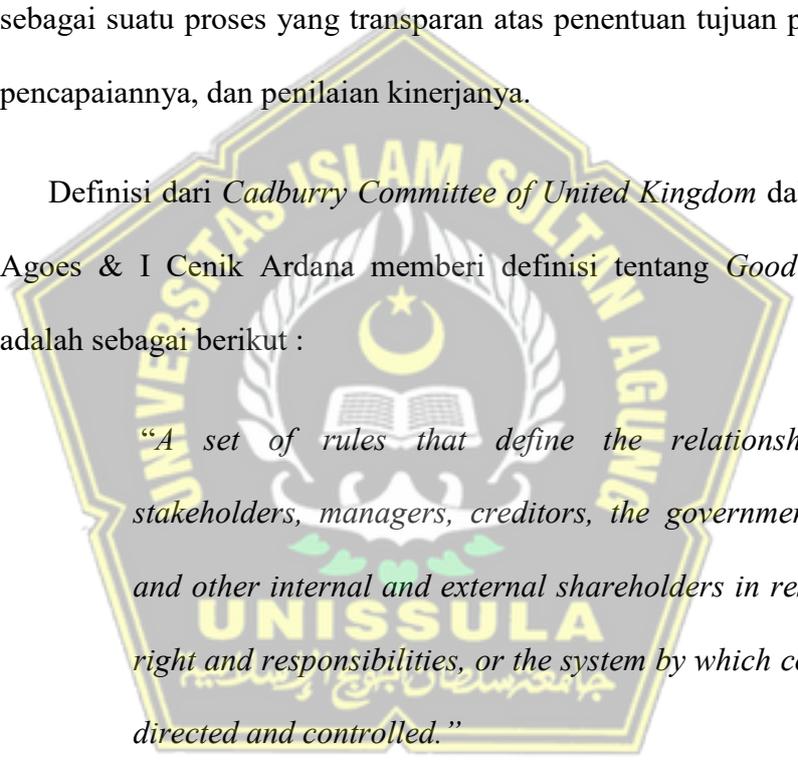
Adanya perbedaan dalam kepemilikan sumber daya dan faktor produksi antar-daerah maupun antar-kelompok merupakan salah satu faktor yang bisa mempengaruhi perbedaan tingkat kesejahteraan masyarakat.

5. Faktor struktural

Faktor ini berkaitan dengan tata kelola dan kebijakan pemerintahan dalam menangani persoalan di tengah masyarakat. Sehingga ketimpangan sosial juga dapat terjadi akibat kesalahan dalam tata kelola pemerintahan atau kebijakan yang tidak tepat. Untuk menghasilkan pemerintahan yang baik dan bersih maka perlu diterapkan konsep *Good Government Governance* (tata kelola pemerintahan yang baik) secara nyata. *Good Government Governance* merupakan tata kelola pemerintahan yang baik yang sudah diperkenalkan oleh pemerintah Indonesia. Menurut Komite Nasional Kebijakan *Governance* berpendapat bahwa pemerintahan di Indonesia mempunyai tanggung jawab dalam menerapkan standar *Good Government Governance* (tata kelola pemerintahan yang baik) yang telah diterapkan standar internasional.

Menurut Mardiasmo¹⁶ mendefinisikan *Good Governance* sebagai suatu konsep pendekatan yang berorientasi kepada pembangunan sektor publik kepada pemerintahan yang baik. Pengertian *Good Governance* menurut Sukrisno Agoes adalah sebagai suatu sistem yang mengatur hubungan peran Dewan Komisaris, peran Direksi, pemegang saham, dan pemangku kepentingan lainnya¹⁷. Tata Kelola pemerintahan yang baik juga disebut sebagai suatu proses yang transparan atas penentuan tujuan pemerintahan, pencapaiannya, dan penilaian kinerjanya.

Definisi dari *Cadbury Committee of United Kingdom* dalam Sukrisno Agoes & I Cenik Ardana memberi definisi tentang *Good Governance* adalah sebagai berikut :



“A set of rules that define the relationship between stakeholders, managers, creditors, the government, employees, and other internal and external shareholders in respect to their right and responsibilities, or the system by which companies are directed and controlled.”

Kutipan diatas dapat diartikan bahwa *good governance* adalah seperangkat peraturan yang mengatur hubungan antara pemegang saham,

¹⁶ Mardiasmo. *Akutansi Sektor Publik*. (Yogyakarta: Andi Yogyakarta, 2009)

¹⁷ Sukrisno Agoes. *Auditing (Pemeriksaan Akuntan) oleh Kantor Akuntan Publik Edisi 4*. (Jakarta: Salemba Empat, 2011)

pengurus (pengelola), pihak kreditur, pemerintah, karyawan, serta para pemegang kepentingan internal dan eksternal lainnya yang berkaitan dengan hak-hak dan kewajiban mereka atau dengan kata lain suatu system yang mengarahkan dan mengendalikan.

Menurut *World Bank* dalam Muindro Renyowijoyo¹⁸ mendefinisikan *good governance* adalah :

“The way statement is used in managing and social resources for development of society.”

Kutipan diatas dapat diartikan bahwa *good governance* lebih menekankan pada cara pemerintah mengelola sumber daya sosial dan ekonomi untuk kepentingan pembangunan masyarakat.

Sementara itu menurut *United Nation Development Program (UNDP)* dalam Renyowijoyo Muindro mendefinisikan *good governance* adalah :

“The exercise of political, economic and administrative authority to manage a nation’s affair at all levels.”

Kutipan diatas dapat diartikan bahwa *good governance* lebih menekankan pada aspek politik, ekonomi dan administratif dalam pengelolaan negara.

¹⁸ Muindro Renyowijoyo. *Akutansi Sektor Publik Organisasi Nir Laba*. (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2013)

Sehingga dapat dilihat bahwa definisi yang dikemukakan menurut *World Bank* lebih pada cara pemerintahan dalam mengelola sumber daya sosial dan ekonomi untuk kepentingan pembangunan masyarakat, sedangkan menurut UNDP lebih menekankan pada aspek politik, ekonomi dan administrative dalam pengelolaan negara. *Politic governance* mengacu pada proses pembuatan kebijakan (*policy/strategy formulation*). *Economic governance* mengacu pada proses pembuatan keputusan di bidang ekonomi yang berimplikasi pada masalah pemerataan, penurunan kemiskinan, dan peningkatan kualitas hidup. *Administrative governance* mengacu pada system implementasi kebijakan.

Apabila mengacu pada program *World Bank* dan UNDP, orientasi pembangunan sektor publik adalah menciptakan *good government governance*, *World Bank* mendefinisikan *good government governance* sebagai penyelenggaraan manajemen pembangunan yang solid dan bertanggungjawab yang sejalan dengan prinsip demokrasi dan pasar efisien, penghindaran salah alokasi dan investasi, dan pencegahan korupsi baik secara politik maupun administratif, menjalankan disiplin anggaran serta penciptaan legal dengan kerangka politik (*politic framework*) bagi tumbuhnya aktivitas usaha.

Implementasi *Good Government Governance (GGG)* dalam pemerintah daerah secara sederhana adalah dengan menerapkan prinsip *Good Government Governance (GGG)* ke dalam sistem dan pengelolaan pemerintahan daerah dengan baik dan benar. *Good Government*

Governance (GGG) sebagai suatu konsep dalam menjalankan pemerintahan tidak berhenti hanya sampai pemahaman saja, melainkan harus benar-benar diimplementasikan dalam langkah kongkret sehingga dapat memberikan manfaat pada seluruh pihak yang berkepentingan dengan pemerintahan.

Dari faktor-faktor tersebut, maka dibutuhkan substansi hukum yang bertujuan untuk menciptakan sebuah sistem hukum nasional yang rasional, transparan, demokratis, otonom dan responsif terhadap regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi anak buah kapal (ABK). Seringkali substansi hukum yang termuat di dalam suatu produk perundang-undangan dipengaruhi oleh kepentingan-kepentingan kelompok tertentu. Sehingga hukum yang dihasilkan tidak *responsif* terhadap perkembangan masyarakat. Akibat yang lebih luas adalah hukum dijadikan sebagai alat kekuasaan dan bukan sebagai pengontrol kekuasaan atau membatasi kesewenangan yang sedang berkuasa. Hal ini sering terjadi dalam peraturan kebijakan kepemilikan sertifikat pelaut. Dampak yang terjadi adalah peluang kerja meningkat tetapi kesejahteraan tenaga kerja tidak diperhatikan dikarenakan bayaran yang tidak sesuai.

B. Kelemahan-Kelemahan Struktur Hukum

Struktur hukum adalah pola yang memperlihatkan tentang bagaimana hukum itu dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Fokus perhatiannya adalah pada bagaimana penegak hukum pengadilan, pembuat hukum serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan, apakah sesuai atau

justru menyimpang dari mekanisme dan prosedur yang sudah diatur oleh ketentuan formalnya. Pada dasarnya dengan melihat mekanisme bekerjanya para lembaga pembuat aturan, lembaga penerap sanksi dan lembaga pemegang peranan tentunya akan dapat dilihat berbagai hal yang berkaitan faktor-faktor yang mempengaruhi bekerjanya para lembaga. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi bekerjanya lembaga pembuat aturan dapat dilihat sebagai berikut:

1. Politik

Lembaga pembuat aturan dalam hal ini adalah Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan perguruan tinggi pelayaran di Indonesia yaitu Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang yang mendasarkan pada alasan politik dalam pembuatan peraturan pembuatan sertifikat. Politik ini berkaitan dengan peraturan tata pembuatan sertifikat. Politik merupakan faktor yang utama dalam mempengaruhi lembaga yang terkait dalam membuat maupun menjalankan pembuatan sertifikat. Politik pada dasarnya menurut Miriam Budiardjo memiliki beberapa konsep pokok. Beberapa konsep pokok politik tersebut adalah: politik berkaitan dengan negara (*state*), kekuasaan (*power*), pengambilan keputusan (*decision making*), kebijaksanaan umum (*public policy*), pembagian (*distribution*) dan alokasi (*allocation*).

Proses politik sebagai faktor yang mempengaruhi bekerjanya lembaga pembuat aturan pada dasarnya dapat dimulai dari kerja sama BPSDM

perhubungan dengan PIP Semarang dalam menetapkan aturan pembuatan sertifikat. Pembuatan sertifikat ini dibutuhkan untuk menciptakan peluang kerja dan mensejahterakan masyarakat terutama yang akan bekerja di Kapal Layar Motor.

Dalam keterkaitan politik, dibutuhkan suatu kebijakan manajerial. Kebijakan manajerial adalah penggarisan terhadap sebuah bidang utama (*major area*) pemerintahan. Kebijakan ini adalah sebuah penjabaran dari kebijakan umum yang digunakan untuk merumuskan strategi dan administrasi publik serta prosedur didalam bidang tersebut. Wewenang kebijakan manajerial berada di tangan Menteri. Perihal tersebut berdasarkan kebijakan pada tingkat di atasnya yang hasilnya akan dirumuskan didalam beberapa bentuk, seperti bentuk Peraturan Menteri, Keputusan Menteri, dan Instruksi Menteri yang semuanya dirumuskan didalam bidang pemerintahan yang dipertanggungjawabkan kepadanya. Dalam keadaan tertentu, Menteri juga akan mengeluarkan sebuah Surat Edaran Menteri.

2. Ekonomi

Ekonomi merupakan faktor penunjang dalam struktur hukum. Faktor ekonomi juga dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi negara dalam pembuatan sertifikat. Hal ini merupakan salah satu program kerja pemerintah dalam mensejahterakan masyarakat khususnya dibidang pelaut dan memajukan Indonesia dalam insan maritim. Pemerintah

memerintahkan Dirjen Perhubungan Laut untuk memperhatikan kesejahteraan pelaut untuk meningkatkan perekonomian negara. Untuk mendukung program kerja tersebut, diperlukan suatu kebijakan umum (strategi) sebagai berikut :

- a. Undang-Undang (UU), yang kekuasaan pembuatnya terletak di tangan Presiden dengan persetujuan DPR atau Peraturan Pemerintah Pengganti UU / Perpu dalam hal ihwal kegentingan yang memaksa;
- b. Peraturan Pemerintah (PP), untuk mengatur pelaksanaan UU yang wewenang penerbitannya berada di tangan Presiden;
- c. Keputusan Presiden (Kepres) atau Instruksi Presiden (Inpres), yang berisi kebijakan penyelenggaraan pemerintahan yang wewenang pengeluarannya berada di tangan Presiden;
- d. Maklumat Presiden, dalam keadaan tertentu Presiden dapat mengeluarkan Maklumat Presiden.

Setelah terciptanya suatu kebijakan umum, maka diperlukan suatu kebijakan teknis operasional.

3. Budaya

Budaya pada dasarnya merupakan perkembangan pemikiran dan akal budi manusia yang menghasilkan tata nilai. Budaya yang mempengaruhi bekerjanya lembaga pembuat aturan tentunya masih berkaitan dengan

budaya politik yang mendasari pembuatan peraturan tata tertib. Alan R. Ball¹⁹ memberikan gambaran bahwa budaya politik merupakan seperangkat sikap, keyakinan, simbol-simbol, dan nilai-nilai yang dimiliki masyarakat yang berhubungan dengan sistem politik dan isu-isu politik.

Dalam hal ini budaya politik terdiri dari sikap, keyakinan, dan tata nilai yang berlaku pada seluruh anggota masyarakat dan melekat pada kebiasaan hidup masyarakat. Sedangkan Gabriel A. Almond dan G. Bingham Powell Jr.²⁰ menyatakan, bahwa budaya politik merupakan dimensi psikologi dari sistem politik yang bersumber dari perilaku lahiriah manusia berdasarkan penalaran-penalaran yang sadar. Artinya budaya politik menjadi lingkungan psikologis bagi terselenggaranya dinamika politik dan terjadinya proses pembuatan kebijakan publik.

Dalam hal ini budaya politik lebih mengedepankan pada aspek perilaku non-aktual, seperti orientasi, sikap, nilai, maupun keyakinan. Berdasarkan beberapa konsep, budaya politik dapat diidentifikasi sebagai berikut:

¹⁹ G.M. Jacobs, G.S. Lee, and J. Ball. *Learning Cooperative via Cooperative Learning: A Source a Lesson Plans for Teacher Education on Cooperative Learning*. (Singapore: SEAMEO Regional Language Centre, 2002)

²⁰ Gabriel A. Almond. *The Politics of the Developing Areas*. (Princeton: Princeton University Press, 1960)

- a. Budaya politik merupakan aspek politik dari nilai-nilai yang terdiri atas pengetahuan, adat istiadat, tahayul atau mitos, yang dikenal dan diakui oleh sebagian besar masyarakat.
- b. Budaya politik dapat dilihat dari aspek doktrin yang menekankan pada materi, seperti sosialisme, demokrasi, atau nasionalisme dan dari aspek generik atau menekankan pada analisis bentuk, ciri-ciri, dan peranan, seperti militan, terbuka, tertutup.
- c. Hakikat dan ciri budaya politik menyangkut masalah nilai-nilai, yaitu prinsip dasar yang melandasi suatu pandangan hidup yang berhubungan dengan suatu tujuan yang ingin dicapai.
- d. Bentuk budaya politik menyangkut sikap dan norma, yaitu sikap terbuka dan tertutup, dan tingkat militan seseorang terhadap orang lain dalam pergaulan masyarakat, pola kepemimpinan (konformitas atau mendorong inisiatif kebebasan, sikap terhadap mobilitas, (mempertahankan *status quo* atau mendorong mobilitas), prioritas kebijakan (menekankan ekonomi atau politik).

C. Kelemahan-Kelemahan Kultur Hukum

Semua masyarakat mengenal cara-cara kontrol sosial yang kita berikan kualifikasi yuridis. Namun cara-cara itu tidak diberi arti yang sama oleh masyarakat-masyarakat itu. Masyarakat tertentu segera menuntut dari hukum agar menjamin nilai-nilai yang oleh mereka dianggap pokok. Setiap masyarakat tidak melihat dunia secara sama, seringkali nilai-nilai yang

diutamakan itu berbeda-beda satu sama lain. Demikian pula halnya dengan isi hukum tiap-tiap masyarakat. Dalam antropologi tidak dapat membatasi diri pada penelitian isi peraturan-peraturan hukum dan bentuk-bentuk sanksinya, tapi yang perlu diketahui dengan jelas adalah proses pembentukan hukumnya.

Manusia dalam kehidupan bermasyarakat telah dibekali untuk berlaku dan menjunjung tinggi nilai-nilai budaya tertentu. Nilai-nilai budaya, yang oleh orang dalam masyarakat tertentu harus dijunjung tinggi, belum tentu dianggap penting oleh warga masyarakat lain. Nilai-nilai budaya tercakup secara lebih konkrit dalam norma-norma sosial, yang diajarkan kepada setiap warga masyarakat supaya dapat menjadi pedoman berlaku pada waktu melakukan berbagai peranan dalam berbagai situasi sosial.

Norma-norma sosial sebagian tergantung dalam kaitan dengan norma lain, dan menjelma menjadi pranata atau lembaga sosial yang semuanya lebih mempermudah manusia mewujudkan perilaku yang sesuai dengan tuntutan masyarakatnya atau yang sesuai dengan gambaran ideal mengenai cara hidup yang dianut dalam kelompoknya. Gambaran ideal atau disain hidup atau cetak biru ini yang merupakan kebudayaan dari masyarakat tersebut, yang hendak dilestarikan melalui cara hidup warga masyarakat dan salah satu cara untuk mendorong para anggota masyarakat agar melestarikan kebudayaan itu adalah hukum.

Antropologi hukum menerima kehadiran hukum sebagai suatu yang sangat vital, seperti mempertahankan kelangsungan hidup masyarakat,

mengatur produksi dan distribusi kekayaan dan caracara untuk melindungi masyarakat dari gangguan, baik dari dalam maupun dari luar. Dengan demikian, hukum diterima dari sudut pandang yang sangat luas, khususnya mengenai tempat dan peranannya dalam masyarakat. Bagi ilmu hukum pada umumnya, pendekatan antropologi ini telah menambahkan perspektif baru yang lebih luas yaitu apabila studi tentang hukum itu hendak mencapai tingkat ketepatan yang tinggi, maka dituntut suatu penglihatan yang menyeluruh terhadap masyarakat.

Studi hukum tidak dapat membatasi diri hanya kepada pengamatan terhadap bentuk-bentuk dan lembaga-lembaga yang ada pada suatu waktu tertentu. Sistem hukum tidak muncul secara terisolasi dari segi-segi lain kehidupan masyarakat, melainkan harus sistem-sistem hukum itu merupakan bagian dari pola kultur suatu bangsa dan hukum terintegrasikan di dalamnya. Hukum merupakan bentuk dan manifestasi sosio cultural. Paradigma sistem hukum yang diperkenalkan oleh Lawrence M.Friedman terdiri atas tiga komponen, yaitu komponen struktural, komponen substansi dan komponen budaya hukum.

Menurut Edward Burnett Tylor, kebudayaan merupakan sistem kompleks yang mencakup pengetahuan, kepercayaan, kesenian, moral, hukum, adat istiadat, kemampuan, serta kebiasaan-kebiasaan yang didapatkan oleh manusia sebagai anggota masyarakat. Branislaw Malinowski mendefinisikan kebudayaan sebagai penyelesaian manusia terhadap lingkungan hidupnya sesuai dengan tradisi yang terbaik. Dalam hal ini, Malinowski menekankan

bahwa hubungan manusia dengan alam semesta dapat digeneralisasikan secara lintas budaya.

Antropolog ternama dunia, Clifford Geertz menyatakan kebudayaan merupakan sistem keteraturan dari makna dan simbol-simbol. Simbol-simbol tersebut kemudian diterjemahkan dan diinterpretasikan sehingga dapat mengontrol perilaku, sumber-sumber ekstrasomatik informasi, memantapkan individu, pengembangan pengetahuan sampai cara bersikap. Roger juga mendefinisikan makna kebudayaan melalui 2 (dua) pendekatan, yaitu pendekatan adaptif dan ideasional. Pendekatan adaptif adalah konteks perilaku dan pikiran sedangkan pendekatan ideasional kebudayaan adalah semata-mata sebagai konteks pikiran.

Antropolog asal Indonesia, Koentjaraningrat juga mendefinisikan kebudayaan sebagai seluruh sistem gagasan dan rasa, tindakan, serta karya yang dihasilkan manusia dalam kehidupan bermasyarakat yang dijadikan miliknya dengan cara belajar. Jadi, kebudayaan berkaitan dengan 3 (tiga) hal yang saling terkait, yaitu: 1). Hal-hal yang bersifat abstrak seperti sistem gagasan, pengetahuan, kesenian, nilai dan lain-lain; 2) Hal-hal yang bersifat nyata (konkrit), yaitu perilaku yang sudah terpolo misalnya kebiasaan dan lain-lain; 3) Hal-hal yang berkaitan dengan benda-benda fisik sebagai perwujudan dari gagasan dan karya manusia. Wakil Presiden Pertama RI, Moh. Hatta mengatakan:

“Kebudayaan adalah ciptaan hidup dari suatu bangsa. Kebudayaan banyak sekali macamnya. Menjadi pertanyaan

apakah agama itu suatu ciptaan manusia atau bukan. Keduanya bagi saya bukan soal. Agama adalah juga suatu kebudayaan karena dengan beragama manusia dapat hidup dengan senang. Karenanya saya katakan agama adalah bagian daripada kebudayaan...”

Kluckhohn mengemukakan bahwa kebudayaan terdiri atas 7 (tujuh) unsur, antara lain sebagai berikut:

1. Peralatan dan perlengkapan hidup manusia
2. Mata pencaharian hidup dan sistem-sistem ekonomi
3. Sistem kemasyarakatan (sistem kekerabatan, organisasi politik, sistem hukum, sistem perkawinan)
4. Bahasa (lisan maupun tulisan)
5. Kesenian
6. Sistem pengetahuan
7. Religi (suatu kepercayaan)

Pembagian unsur-unsur kebudayaan itu mengandung arti bahwa dalam garis besarnya setiap kebudayaan memiliki sekurang-kurangnya unsur-unsur yang sama. Sekalipun ada perbedaan tetapi dianggap bukan perbedaan yang bersifat prinsip. Masing-masing unsur kebudayaan dibentuk oleh satuan-satuan yang lebih kecil (subunsur) yang disebut kompleks kebudayaan. Kompleks kebudayaan dibentuk oleh satuan-satuan yang lebih kecil lagi yang disebut tema-tema budaya. Tema-tema budaya dibentuk oleh satuan-satuan yang lebih kecil, demikian seterusnya.

Unsur-unsur kebudayaan menjelma dalam tiap macam wujud kebudayaan yang menurut Koentjaraningrat terdiri atas:

1. Wujud kebudayaan sebagai suatu kompleks dari ide-ide, gagasan, nilai-nilai, norma-norma, peraturan, dan sebagainya
2. Wujud kebudayaan sebagai kompleks aktivitas serta tindakan berpola dari manusia dalam masyarakat
3. Wujud kebudayaan sebagai benda-benda hasil karya manusia

Ketiga wujud kebudayaan haruslah dilihat sebagai suatu yang sistemik karena ide atau gagasan sebagai wujud kebudayaan ideal mempengaruhi perilaku manusia dan perilaku manusia dapat menghasilkan benda-benda fisik sebagai hasil karya manusia. Berdasarkan perihal tersebut, ketiga wujud kebudayaan akan selalu terdapat pada tiap unsur kebudayaan. Wujud kebudayaan yang akan dibicarakan adalah wujud kebudayaan yang disebut pertama yaitu "*cultural system*" (sistem budaya). Sistem budaya merupakan bagian ideal dari kebudayaan karena berkaitan dengan ide-ide, gagasan-gagasan, atau nilai-nilai itu mengatur dan memberi arah kepada perilaku, tindakan, perbuatan dan karya manusia. Nilai-nilai budaya, ide atau gagasan tersebut mengarahkan dan menentukan bagaimana suatu masyarakat mempersepsi, bersikap, dan bertindak terhadap setiap gejala yang terdapat dalam kehidupan manusia karenanya nilai-nilai budaya memberi orientasi terhadap bagaimana seharusnya masyarakat bersikap dan bertindak sebagai respon terhadap suatu gejala sosial.

Dapat disimpulkan bahwa aneka ragam persepsi, sikap, dan perilaku masyarakat terhadap substansi hukum (mematuhi, mengabaikan, dan atau melanggarnya) sangat bergantung pada nilai-nilai budaya yang hidup dan melandasi budaya hukum masyarakat tersebut. M. Sastraprateja mengemukakan bahwa “orang bertindak berdasarkan nilai yang diyakininya. Dan ini selalu diulang dan menjadi kaidah hidupnya. Semakin kuat nilai yang dipilih, semakin kuat pengaruh nilai itu atas kehidupannya.” Persepsi, sikap, dan perilaku suatu masyarakat terhadap hukum dan sistem hukum ditentukan oleh nilai-nilai budayanya. Nilai-nilai budaya yang diyakini menentukan bagaimana perilakunya terhadap hukum. Jadi, karena tiap masyarakat atau tiap bangsa mempunyai nilai-nilai budaya yang berbeda, maka akan berbeda pula budaya hukum antara suatu masyarakat dengan masyarakat lainnya. Dalam hubungan ini, Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa “Setiap masyarakat, setiap negara, setiap komunitas mempunyai budaya hukum.”

Ada 2 (dua) hal yang mungkin terjadi berkaitan dengan hubungan antara nilai-nilai budaya dengan budaya hukum. Pertama, masyarakat akan cenderung mematuhi substansi hukum jika nilai-nilai substansi hukum itu menunjukkan kesesuaian dengan nilai-nilai budayanya. Kedua, akan terjadi pelanggaran terhadap substansi hukum jika nilai-nilai budaya masyarakat tersebut bertentangan dengan nilai-nilai substansi hukum meski hal itu ditetapkan oleh negara (badan yang berwenang). Dengan demikian, dapat dipahami apabila nilai-nilai budaya yang diyakini suatu kelompok, suku atau

bangsa sangat besar pengaruhnya terhadap budaya hukum kelompok, suku atau bangsa yang bersangkutan. Dengan perkataan lain, budaya hukum pada dasarnya merupakan gambaran dari persepsi, sikap dan perilaku kelompok, suku atau bangsa terhadap hukum dan sistem hukumnya. Perilaku itu dapat berwujud dalam bentuk mematuhi, melanggar, dan menghindari aturan hukum.

Komponen struktural, merupakan bagian dari sistem hukum yang bergerak dalam suatu mekanisme, termasuk dalam komponen ini antara lain lembaga pembuat undang-undang, pengadilan dan lembaga yang diberi wewenang untuk menerapkan hukum serta lembaga yang diberi wewenang untuk melakukan penindakan terhadap pihak yang melanggar ketentuan hukum. Komponen substansi yaitu hasil nyata yang diterbitkan oleh sistem hukum. Hasil ini dapat berwujud hukum *in-concreto* atau kaidah hukum khusus dan kaidah hukum *in-abstracto* atau kaidah hukum umum. Budaya hukum diartikan keseluruhan sistem nilai serta sikap yang mempengaruhi hukum. Pembagian sistem hukum ke dalam tiga komponen ini untuk menganalisis bekerjanya suatu sistem hukum atau sistem hukum yang sedang beroperasi dalam studi tentang hukum dan masyarakat.

Budaya hukum sebagai respon kolektif masing-masing masyarakat adat, terkait dengan batas usia kawin dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1974 disikapi berbeda berdasarkan nilai-nilai yang hidup di masing-masing masyarakat. Peraturan tersebut menjadi hukum yang hidup (*living law*) apabila nilai-nilai masyarakat tersebut mendukungnya, demikian pula

sebaliknya. Antropologi hukum sebagai ilmu dipengaruhi oleh Antropologi dan Ilmu Hukum, sehingga sebagai “anak”, ia memiliki “bapak” Antropologi dan “ibu” Ilmu Hukum, sehingga memahami Antropologi dan Ilmu Hukum adalah prasyarat untuk dapat mengerti Antropologi Hukum. Antropologi Hukum sebagai ilmu mempelajari perilaku manusia dengan segala aspeknya yang terkait dengan norma-norma hukum tertulis dan tidak tertulis secara empiris.

Budaya hukum diartikan keseluruhan sistem nilai serta sikap yang mempengaruhi hukum. Pembagian sistem hukum ke dalam tiga komponen ini untuk menganalisis bekerjanya suatu sistem hukum atau sistem hukum yang sedang beroperasi dalam studi tentang hukum dan masyarakat. Berbicara mengenai sistem hukum, berarti hukum merupakan satu mata rantai yang memiliki perannya masing-masing, dalam artian bahwa dalam sistem terdapat sub sistem yang saling mendukung dan tidak bercerai berai antara satu sub sistem dengan sub sistem lainnya. Dengan demikian dalam sistem hukum tetap terdapat hubungan dengan sistem di luar lingkungan hukum.

Jika suatu masyarakat diperhatikan, maka akan nampak walaupun sifat-sifat individu berbeda-beda, namun para warga keseluruhannya akan memberikan reaksi yang sama terhadap gejala-gejala tertentu. Dengan adanya reaksi yang sama itu maka mereka memiliki sikap yang umum sama. Hal-hal yang merupakan milik bersama tersebut dalam antropologi budaya dinamakan kebudayaan. Ditarik dari pengertian yang demikian, maka budaya hukum merupakan salah satu bagian dari kebudayaan manusia yang demikian

luas. Budaya hukum adalah tanggapan umum yang sama dari masyarakat tertentu terhadap gejala-gejala hukum. Tanggapan itu merupakan kesatuan pandangan terhadap nilai-nilai dan perilaku hukum. Jadi suatu budaya hukum menunjukkan tentang pola perilaku individu sebagai anggota masyarakat yang menggambarkan tanggapan (orientasi) yang sama terhadap kehidupan hukum yang dihayati masyarakat bersangkutan.

Diketahuinya budaya hukum masyarakat setempat merupakan bahan informasi yang penting, artinya untuk lebih mengenal susunan masyarakat setempat, sistem hukum, konsepsi hukum, norma-norma hukum dan perilaku manusia. Budaya hukum bukan merupakan budaya pribadi melainkan budaya menyeluruh dari masyarakat tertentu sebagai satu kesatuan sikap dan perilaku. Oleh karenanya dalam membicarakan budaya hukum tidak terlepas dari keadaan masyarakat, sistem dan susunan masyarakat yang mengandung budaya hukum tersebut. Budaya hukum merupakan tanggapan yang bersifat penerimaan-penerimaan atau penolakan terhadap suatu peristiwa hukum. Ia menunjukkan sikap perilaku manusia terhadap masalah hukum dan peristiwa hukum yang terbawa ke dalam masyarakat.

Tipe budaya hukum dapat dikelompokkan dalam tiga wujud perilaku manusia dalam kehidupan masyarakat yaitu: 1) Budaya parokial (*parochial culture*), 2) Budaya subjek (*subject culture*), 3) Budaya partisipant (*participant culture*) Pada masyarakat parokial (picik), cara berpikir para anggota masyarakatnya masih terbatas, tanggapannya terhadap hukum hanya terbatas dalam lingkungannya sendiri. Masyarakat demikian masih bertahan

pada tradisi hukumnya sendiri, kaidahkaidah hukum yang telah digariskan leluhur merupakan azimat yang pantang diubah. Jika ada yang berperilaku menyimpang, akan mendapat kutukan. Masyarakat tipe ini memiliki ketergantungan yang tinggi pada pemimpin.

Apabila pemimpin bersifat egosentris, maka ia lebih mementingkan dirinya sendiri. Sebaliknya jika sifat pemimpinnya altruis maka warga masyarakatnya mendapatkan perhatian, karena ia menempatkan dirinya sebagai primus inter pares, yang utama di antara yang sama. Pada umumnya, masyarakat yang sederhana, sifat budaya hukumnya etnosentris, lebih mengutamakan dan membanggakan budaya hukum sendiri dan menganggap hukum sendiri lebih baik dari hukum orang lain. Dalam masyarakat budaya subjek (takluk), cara berpikir anggota masyarakat sudah ada perhatian, sudah timbul kesadaran hukum yang umum terhadap keluaran dari penguasa yang lebih tinggi. Masukan dari masyarakat masih sangat kecil atau belum ada sama sekali. Ini disebabkan pengetahuan, pengalaman dan pergaulan anggota masyarakat masih terbatas dan ada rasa takut pada ancaman-ancaman tersembunyi dari penguasa.

Orientasi pandangan mereka terhadap aspek hukum yang baru sudah ada, sudah ada sikap menerima atau menolak, walaupun cara pengungkapannya bersifat pasif, tidak terang-terangan atau masih tersembunyi. Tipe masyarakat yang bersifat menaklukkan diri ini, menganggap dirinya tidak berdaya mempengaruhi, apalagi berusaha mengubah sistem hukum, norma hukum yang dihadapinya, walaupun apa yang dirasakan bertentangan dengan

kepentingan pribadi dan masyarakatnya. Pada masyarakat budaya partisipan (berperan serta), cara berpikir dan berperilaku anggota masyarakatnya berbedabeda. Ada yang masih berbudaya takluk, namun sudah banyak yang merasa berhak dan berkewajiban berperan serta karena ia merasa sebagai bagian dari kehidupan hukum yang umum.

Disini masyarakat sudah merasa mempunyai kedudukan, hak dan kewajiban yang sama dalam hukum dan pemerintahan. Ia tidak mau dikucilkan dari kegiatan tanggapan terhadap masukan dan keluaran hukum, ikut menilai setiap peristiwa hukum dan peradilan, merasa terlibat dalam kehidupan hukum baik yang menyangkut kepentingan umum maupun kepentingan keluarga dan dirinya sendiri. Biasanya dalam masyarakat demikian, pengetahuan dan pengalaman anggotanya sudah luas, sudah ada perkumpulan organisasi, baik yang susunannya berdiri sendiri maupun yang mempunyai hubungan dengan daerah lain dan dari atas ke bawah.

Kultur hukum adalah tuntutan atau permintaan dari rakyat atau pemakai jasa hukum. Tuntutan atau permintaan tersebut lazimnya didorong oleh kepentingan, pengetahuan, pengalaman, ide, sikap, keyakinan, harapan dan pendapat atau penilaian mengenai hukum dan institusi penegaknya. Pemerintah menerapkan aturan yang tertulis dalam peraturan Menteri Perhubungan Indonesia pasal 5 dan 6 nomor 70 PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut. Hal ini bertujuan untuk membangun perekonomian negara di bidang insan maritim.

Untuk menjalankan peraturan tersebut, terdapat beberapa kelemahan yang sering terjadi di kalangan masyarakat terutama di bidang pengurusan sertifikat. Melalui BPSDM Perhubungan, Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang ditunjuk sebagai lokasi diklat dalam mengurus segala perihal mengenai sertifikat, pelatihan kepada masyarakat, dan pengetahuan mengenai laut dan kapal. Hal ini dikarenakan atas tuntutan dan permintaan rakyat sendiri.

Dalam kepengurusan sertifikat tersebut, terdapat beberapa kecurangan sehingga dapat menyebabkan kelemahan terhadap kultur hukum. Salah satu kecurangan tersebut adalah terdapat oknum (calo) dalam pembuatan sertifikat. Hal ini menyebabkan terjadinya peredaran sertifikat palsu dan sangat merugikan masyarakat. Ini terjadi karena kurangnya wawasan masyarakat dan mudah terpengaruh dengan adanya rayuan dari calo sertifikat tersebut. Untuk mencegah adanya calo sertifikat tersebut, pemerintah mengeluarkan ancaman hukuman yang terdapat dalam pasal 263 KUHP ayat 1 dengan ancaman pidana 6 tahun.

Fungsi hukum pidana adalah untuk melindungi sekaligus untuk menjaga keseimbangan pelbagai kepentingan (masyarakat, negara, pelaku tindak pidana dan korban tindak pidana). Terjadi perluasan optik perkembangan ilmu hukum pidana dan kriminologi, yakni perhatiannya tidak hanya tertuju kepada kejahatan dan pembuatnya seperti dulu-dulu, akan tetapi juga kepada

orang-orang selain pembuat yaitu, korban, orang-orang yang menyaksikan,
anggota masyarakat lainnya²¹



²¹ Eko Sopyono. (2012). *Kebijakan Perumusan Sitem Pemidanaan Yang Berorientasi Pada Korban*, MMH, Jilid 41 No. 1 Januari 2012

BAB V

REKONSTRUKSI REGULASI KEPEMILIKAN SETIFIKAT PELAUT BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK) BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Perbandingan di berbagai negara terkait kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK)

Sertifikat *BST (Basic Safety Training)* adalah sertifikat dasar yang paling banyak diminati banyak orang yang ingin terjun ke dunia maritim. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut, yang dimaksud dengan Sertifikat Keahlian Pelaut (*Certificate of Competency/COC*) adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira, Operator Radio GMDSS, sesuai dengan ketentuan pada *Chapter II, III dan IV* Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat. Selain itu, Direktur Jenderal menerbitkan pengakuan pengukuhan sertifikat negara lain (*Certificate of Recognition*) terhadap sertifikat kompetensi dan sertifikat untuk kapal *tanker* yang diterbitkan menurut *Regulation V/1-1 dan V/1-2* Konvensi STCW 1978 dan amandemennya yang akan bekerja di kapal berbendera Indonesia berdasarkan *MoU (Memorandum of Undertaking)* dengan negara lain.

Untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut, peserta program pendidikan dapat mengikuti ujian keahlian pelaut apabila program studinya telah

memiliki/mendapatkan pengesahan (*approval*) dari Direktur Jenderal. Direktur Jenderal juga menetapkan penataan sertifikat kompetensi untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dan kapal/perahu layar motor (KLM) yang berlayar pada perairan lokal.

Direktur Jenderal dapat memberikan dispensasi persyaratan kompetensi minimal bagi sertifikat perwira jaga dan Nakhoda pada kapal dengan ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) dan berlayar pada daerah pelayaran lokal dengan jabatan Nakhoda, Mualim I, dan Perwira Jaga dengan mempertimbangkan aspek keselamatan terhadap kapal-kapal yang beroperasi pada perairan tersebut dan pencegahan pencemaran dari kapal. Dispensasi persyaratan kompetensi tersebut minimal berupa kurikulum dan silabus yang tidak mengacu pada STCW 1978.

Untuk standar kegiatan Sertifikat Keahlian Pelaut (*Certificate of Competency / COC*) di kapal niaga diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 12 Tahun 2021. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan menjelaskan bahwa kualifikasi keahlian dan keterampilan tidak berlaku terhadap pelaut yang bekerja pada kapal layar motor, kapal layar, kapal motor dengan ukuran kurang dari 35 GT (tiga puluh lima *Gross Tonnage*), kapal pesiar pribadi yang dipergunakan tidak untuk berniaga, kapal khusus. Namun dikarenakan tingginya angka kecelakaan fatal yang menyebabkan kematian awak kapal dan pekerja pada kapal penangkap ikan dan/atau nelayan serta meningkatkan keselamatan pelayaran rakyat, maka diperlukan Standar

Non-Konvensi Pelatihan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training/BST*) Khusus yang sesuai dengan kondisi masyarakat.

The International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarer 1978 (STCW 1978) yang sebagaimana telah diamandemen pada 1995, merupakan konvensi yang mengatur standar pendidikan dan pelatihan, sertifikasi untuk perwira jaga. Ketentuan STCW 1978 berlaku terhadap pelaut, institusi pendidikan dan pelatihan pelaut yang diatur oleh otoritas maritim nasional. Di dalam dunia perkapalan, kita akan mendengar istilah CVS (*Convention Vessel Standard*) dan NCVS (*Non Convention Vessel Standard*).

Secara umum, keduanya memiliki perbedaan dalam persyaratan kelaiklautannya. Sedangkan dari aspek regulasi, CVS merujuk pada aturan konvensi internasional, utamanya adalah SOLAS, MARPOL, *Load-Line* dan konvensi internasional lainnya. Sementara NCVS merujuk pada aturan nasional yang disusun negara bendera (*flag-state*) masing-masing. Di Indonesia, peraturan mengenai NCVS sudah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan KM.65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia dan SK Dirjen Perhubungan Laut No. UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Pemberlakuan Standard dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia. Selain itu NCVS juga ditujukan bagi kapal-kapal berbobot 73 – 500 GT (tujuh puluh tiga sampai lima ratus *Gross Tonnage*) yang melakukan kegiatan pelayaran domestik dan internasional, sedangkan CVS diwajibkan bagi kapal-kapal yang memiliki

bobot diatas 500 GT (lima ratus *Gross Tonnage*) yang berlayar di perairan internasional.

Salah satu contoh dari NCVS adalah Kapal Layar Motor (KLM) dan CVS adalah kapal niaga. Berdasarkan dari persyaratan kelaiklautannya, sertifikasi yang dimiliki oleh Anak Buah Kapal (ABK) dari masing-masing kapal sangatlah berbeda. Ditinjau dari sisi keterampilan dan ekonominya pelaut dari Kapal Niaga lebih unggul daripada pelaut di Kapal Layar Motor. Sehingga perihal tersebut yang mendorong pelaut Kapal Layar Motor untuk berkarir juga di Kapal Niaga karena yang paling diharapkan adalah perekonomian dalam kehidupannya dapat mengalami peningkatan. Seharusnya permintaan tersebut diperbolehkan karena diharapkan dengan memiliki 2 (dua) jenis sertifikat *Basic Safety Training* (BST), seorang pelaut dapat memiliki kemampuan untuk mengendalikan lebih dari satu jenis kapal. Sertifikat *Basic Safety Training* (BST) sangat diperlukan sebagai salah satu syarat pembuatan buku pelaut bagi pelaut KLM. Namun sampai saat ini masih belum ada regulasi yang jelas mengenai kepemilikan sertifikat *Basic Safety Training* (BST) Kapal Niaga bagi pelaut yang memiliki sertifikat *Basic Safety Training* (BST) Kapal Layar Motor (KLM) dan masih berupa kebijakan-kebijakan yang bersifat sementara.

Jadi menurut beberapa ulasan di atas ada 2 jenis sertifikat *Basic Safety Training* (BST) yaitu BST Kapal Niaga dan BST Kapal Layar Motor (BST KLM). Dan yang terjadi saat ini di Indonesia adalah bagi pemilik sertifikat BST KLM tidak dapat mengambil diklat atau tidak dapat mempunyai sertifikat BST Niaga. Sedangkan di negara luar seperti di Korea dan di Cina para pelaut yang

memiliki sertifikat BST KLM dapat bekerja di sana yang notabene adalah lautan atau perairan Internasional.

Pada penelitian ini, Peneliti akan mengambil ALAM (Akademi Laut Malaysia) sebagai referensi dalam meneliti regulasi yang diterapkan terkait dengan kepemilikan sertifikat kepelautan bagi Anak Buah Kapal (ABK). Peneliti mengambil ALAM (Akademi Maritim Malaysia) dikarenakan akademi tersebut pernah mendapatkan penghargaan sebagai *Best Maritime Training Institue* pada tahun 2015 dalam hari Maritim Sedunia.

ALAM (Akademi Laut Malaysia) adalah akademi pelatihan maritim terkemuka di Malaysia yang telah berdiri sejak tahun 1977. Pada awalnya ALAM (Akademi Maritim Malaysia) bernama *Maritime Training Centre / Pusat Latihan Maritim (MTC)* yang tujuannya untuk menangani isu keperluan latihan dan persediaan masyarakat Malaysia dalam industri maritim. Akademi ini dipelopori oleh badan, bukan keuntungan yang disebut MATES (*Malaysian Training and Education for Seaman / Latihan dan Pelatihan Pendidikan untuk Pelaut Malaysia*). Kemudian pada tahun 1981, MTC mendapat penghargaan berupa perubahan status menjadi akademi oleh Tun Dr. Mahathir Mohammad dan berubah nama menjadi ALAM (Akademi Maritim Malaysia).

Dengan memiliki visi memberikan pendidikan dan pelatihan secara konsisten yang lebih baik dalam membentuk generasi penerus pemimpin maritim global, ALAM (Akademi Maritim Malaysia) juga memiliki beberapa misi, diantaranya:

1. Untuk memberikan yang terbaik kepada para peserta didik
2. Untuk memperkenalkan keunggulan dalam individu maupun tim dari karyawan
3. Untuk menciptakan perbedaan positif dalam kehidupan bermasyarakat
4. Untuk peduli terhadap lingkungan dan bertanggungjawab dalam bekerja
5. Untuk memberikan kepercayaan terhadap *shareholders*

ALAM (Akademi Maritim Malaysia) tidak hanya sebuah pelatihan maritim saja, namun ada beberapa perbedaan dengan akademi maritim lainnya. ALAM (Akademi Maritim Malaysia) dipercaya dapat membangun komunitas, jaringan dalam bersosialisasi dengan pembelajaran yang berkelanjutan bersama para instruktur. ALAM (Akademi Maritim Malaysia) tidak hanya memberikan dorongan untuk unggul dalam pendidikan namun juga mengembangkan potensi yang terdapat dalam masing-masing individu. Di zaman dimana kecepatan dan kecerdasan sangat dibutuhkan, ALAM (Akademi Maritim Malaysia) akan terus mengembangkan kurikulumnya untuk menyesuaikan dengan kerasnya industri maritim dan untuk membentuk pemimpin maritim yang selanjutnya.

ALAM (Akademi Maritim Malaysia) memiliki luas sekitar 67 hektar yang terletak di tengah dataran hijau yang menghadap ke Selat Malaka, selat terpanjang di dunia. Dengan kondisi tersebut diharapkan para siswa dapat mendapatkan pengalaman terbaik dalam proses belajarnya.

B. Rekonstruksi nilai keadilan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK)

1. Pancasila

Pengertian Pancasila sebagai Dasar Negara sesuai dengan bunyi Pembukaan Undang-undang Dasar 1945 Alinea IV yang secara jelas menyatakan bahwa Pancasila merupakan norma dasar atau fundamental Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai dasar Negara Pancasila dipergunakan untuk mengatur seluruh tatanan kehidupan bangsa dan Negara Indonesia, artinya segala sesuatu yang berhubungan dengan pelaksanaan system ketatanegaraan Negara Kesatuan Republik Indonesia harus berdasarkan Pancasila. Hal ini menjelaskan semua peraturan yang berlaku di Negara Republik Indonesia harus bersumberkan kepada Pancasila. Berbagai persoalan keadilan yang muncul di dalam masyarakat mampu dijawab dengan Pancasila yang mempunyai karakter atau sifat yang fleksibel dan mampu memberikan tuntutan jaman dalam mengikuti globalisasi perubahan jaman. Pancasila mampu memberikan nilai-nilai keadilan sebagai pembaharuan hukum di Indonesia .

Nilai yang tertuang dalam sila pertama, kedua dan kelima menjadikan tujuan Negara untuk menciptakan keadilan dalam konteks kehidupan bersama. Kemanusiaan yang adil dan beradab merupakan dasar dari perlindungan hak asasi yaitu memanusiaikan manusia secara beradab tanpa mengurangi haknya sedikitpun, sedangkan keadilan social dengan konsep

keadilan yang digunakan untuk membedakan keadilan social dengan konsep keadilan dalam hukum. Makna dari sila pertama, kedua dan kelima mengandung makna keadilan yang berupa nilai keadilan, tentunya harus diwujudkan dalam kehidupan bersama. Keadilan tersebut dijiwai dan didasari oleh hakekat keadilan social yaitu keadilan dalam hubungan manusia dengan dirinya sendiri, hubungan manusia dengan sesama, hubungan manusia dengan bangsa dan negaranya kemudian hubungan manusia dengan Tuhannya.

2. Ketetapan MPR

Keadilan yang tertuang dalam Ketetapan MPR tidak akan lepas dari nilai-nilai yang terkandung dalam pancasila. Menurut Ketetapan MPR-RI Nomor XVII/MPR/1998 tentang hak asasi Manusia menugaskan kepada lembaga-lembaga tinggi Negara dan seluruh aparatur pemerintah untuk menghormati, menegakkan, dan menyebarluaskan pemahaman mengenai hak asasi manusia kepada seluruh masyarakat serta segera meratifikasi berbagai instrument Perserikatan. Ketetapan tersebut menjelaskan bahwa setiap orang berhak memiliki haknya dan tidak membeda-bedakan. Hal ini berkaitan dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang tentang Kepelautan, yang mana pemilik sertifikat *Basic Safety Training* untuk Kapal Layar Motor (BST KLM) tidak dapat menggunakan sertifikatnya untuk bekerja di perusahaan niaga dalam negeri. Jadi harus juga mengambil diklat untuk agar memilik sertifikat *Basic Safety Training* untuk Kapal Niaga.

C. Rekonstruksi norma hukum regulasi Kepemilikan sertifikat Pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK)

Dengan meletakkan aturan-aturan tentang sertifikasi para pelaut, pemilik sertifikat *BST* KLM berhak mendapatkan hak mereka untuk menggunakan sertifikat mereka sebagaimana mestinya.

1. Tabel Rekontruksi Aturan tentang regulasi kepemilikan sertifikat pelaut

No	SEBELUM DIREKONSTRUKSI	KELEMAHAN- KELEMAHAN	SETELAH DIREKONSTRUKSI
1.	<p>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 126 dimana sertifikat keselamatan terdiri atas:</p> <p>1. Sertifikat keselamatan kapal penumpang;</p> <p>2. Sertifikat keselamatan kapal</p>	<p>Sertifikat kelaikkan dan pengawakan kapal hanya diberikan kepada kapal penangkap ikan</p>	<p>Sertifikat kelaikkan dan pengawakan kapal juga diberikan kepada kapal penumpang dan kapal barang, Dan juga diberikan sertifikat keselamatan terhadap:</p> <p>1. Kapal penumpang;</p> <p>2. Kapal Barang;</p> <p>3. Kapal</p>

	barang; 3. Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan		penangkap ikan.
2.	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Bab III, Pengawakan Kapal Niaga dan Kewenangan Jabatan. Pasal 4 ayat (2) Jenis sertifikat keterampilan pelaut sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (2) huruf b terdiri dari: a. Sertifikat Keterampilan Dasar b. Sertifikat	Mengacu pada pasal tersebut tidak adanya kepastian antara sertifikat Basic Safety Training untuk Kapal Niaga dan Basic Safety Training untuk Kapal Layar Motor (BST KLM)	Sebagai alternatif pemilik sertifikat <i>BST</i> KLM mengajukan penghapusan data awal lalu mendaftar ulang sebagai peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga.

	<p>Keterampilan Khusus</p> <p>Pasal 6 ayat (1)</p> <p>Sertifikat keterampilan dasar pelaut sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (2)</p> <p>huruf a adalah Sertifikat Keterampilan Dasar Keselamatan (Basic safety Training)</p>		
3.	<p>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut. Yang dimaksud dengan Sertifikat Keahlian Pelaut (<i>Certificate of Competency/COC</i>)</p>	<p>Ini berlaku hanya untuk orang-orang yang mengambil ijazah keahlian lewat lembaga/sekolah khusus yang nantinya akan menjadi seorang perwira pelayaran.</p>	<p>Penyetaraan kedudukan yang mana <i>rating</i> (ijazah IV/V) dapat mengambil peran sebagai seorang perwira di kapal tertentu dengan sertifikat-sertifikat yang mereka miliki.</p>

<p>adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira Operator Radio GMDSS, sesuai dengan ketentuan pada <i>Chapter II, III dan IV</i> Konvensi <i>STCW1978</i>, beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat.</p>		
--	--	--

3. Hukum Progresif

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai rekonstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai regulasi, terlebih dahulu akan dibahas mengenai penerapan hukum progresif dalam penemuan hukum untuk menciptakan regulasi. Hukum merupakan bagian dari karya cipta manusia yang dimanfaatkan untuk menegakkan martabat manusia. Manusia tidak menghamba kepada abjad dan titik koma yang terdapat dalam Undang-Undang sebagai buah perwujudan nalar, namun hukum yang menghamba kepada kepentingan manusia untuk menegakkan nilai-nilai kemanusiaan. Hukum tidak hanya produk rasio, namun bagian dari intuisi. Relevansinya dengan nilai dasar kebangsaan adalah mewujudkan konsepsi regulasi yang beradab, seperti sila kedua dalam Pancasila.

Fungsi kaidah hukum pada hakekatnya adalah untuk melindungi kepentingan manusia. Kaidah hukum bertugas mengusahakan keseimbangan tatanan di dalam masyarakat dan kepastian hukum agar tujuannya tercapai, yaitu ketertiban masyarakat. Agar kepentingan manusia terlindungi, maka hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung secara normal dan damai namun dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar tersebut harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah, hukum menjadi kenyataan. Penegakkan hukum merupakan *sokoguru* (tiang utama) yang memperkokoh fundamen yang menunjang kesejahteraan hidup masyarakat, dalam berbagai aspek

kehidupan. Menurut Soerjono Soekanto, inti dari proses penegakan hukum (yang baik) adalah penerapan yang serasi dari nilai-nilai dan kaidah-kaidah yang kemudian terwujud dalam perilaku. Pola perilaku tersebut tidak terbatas pada warga masyarakat saja, namun mencakup juga golongan “*pattern setting group*” yang dapat diartikan sebagai golongan penegak hukum dalam arti sempit.

Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum dan tidak didasarkan atas kekuasaan. Hukum harus dijadikan panglima dalam menjalankan roda kehidupan berbangsa dan bernegara. Disamping kepastian dan regulasi hukum juga berfungsi untuk kesejahteraan hidup manusia. Sehingga boleh dikatakan bahwa ber hukum adalah sebagai medan dan perjuangan manusia dalam konteks mencari kebahagiaan hidup. Prof. Satjipto Rahardjo mengatakan:

“..., baik faktor; peranan manusia, maupun masyarakat, ditampilkan kedepan, sehingga hukum lebih tampil sebagai medan pergulatan dan perjuangan manusia. Hukum dan bekerjanya hukum seyogyanya dilihat dalam konteks hukum itu sendiri. Hukum tidak ada untuk diri dan keperluannya sendiri, melainkan untuk manusia, khususnya kebahagiaan manusia”.

Dalam menegakkan hukum ada 3 (tiga) unsur yang harus diperhatikan, yaitu: kepastian hukum (*rechtssicherheit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*), dan regulasi (*gerechtigkeid*). Ketiga unsur tersebut oleh Gustav Radburch

dikatakan sebagai penopang cita hukum (*ideedes rechts*). Cita hukum ini akan membimbing manusia dalam kehidupannya berhukum. Ketiga nilai dasar tersebut harus ada secara seimbang, namun seringkali ketiga nilai dasar tersebut tidak selalu berada dalam hubungan yang harmonis satu sama lain, melainkan berhadapan, bertentangan, ketegangan (*spannungsverhaltnis*) satu sama lain. Dalam hal terjadi pertentangan demikian yang semestinya diutamakan adalah regulasi.

Hukum dan regulasi merupakan dua buah sisi mata uang yang tidak dapat dipisahkan, hukum bertujuan untuk mewujudkan regulasi dan regulasi tanpa hukum ibarat macan ompong. Namun untuk mendapatkan regulasi maka pencari regulasi harus melalui prosedur-prosedur yang tidak adil. Sehingga hukum menjadi momok yang menakutkan bagi masyarakat, hukum bukan lagi untuk membahagiakan namun malah menyengsarakan masyarakat. Hukum gagal memberikan regulasi di tengah masyarakat. Supremasi hukum yang selama ini didengungkan hanyalah sebagai tanda (*sign*) tanpa makna. Teks-teks hukum hanya permainan bahasa (*language of game*) yang cenderung menipu dan mengecewakan.

Salah satu penyebab yang terjadi didalam dunia hukum adalah karena masih terjerembab kepada paradigma tunggal positivisme yang sudah tidak fungsional lagi sebagai analisis dan kontrol yang sejalan dengan tabel hidup karakteristik manusia yang senyatanya pada konteks dinamis dan multi kepentingan baik pada proses maupun pada peristiwa hukumnya sehingga hukum hanya dipahami dalam artian yang sangat sempit, yakni hanya

dimaknai sebatas undang-undang, sedangkan nilai-nilai diluar undang-undang tidak dimaknai sebagai sebuah hukum.

Menurut Satjipto Rahadjo, penegakan hukum progresif adalah menjalankan hukum tidak hanya sekedar kata-kata hitam-putih dari peraturan (*according to the letter*), melainkan menurut semangat dan makna lebih dalam (*to very meaning*) dari undang-undang atau hukum. Penegakan hukum tidak hanya kecerdasan intelektual melainkan dengan kecerdasan spiritual. Dengan kata lain, penegakan hukum yang dilakukan dengan penuh determinasi, empati, dedikasi, komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.

Hukum berfungsi melindungi kepentingan manusia, untuk itu agar manusia terlindungi maka hukum harus ditegakka. Dalam menegakkan hukum dalam sebuah putusan peradilan (hakim), ada 3 (tiga) unsur sebagai nilai dasar yang harus selalu diperhatikan. Pertama, nilai yuridis (kepastian hukum), dengan tujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat. Kedua, sosiologis (kemanfaatan), tujuan ditegakkannya hukum masyarakat harus pula memperoleh manfaat dan jangan justru menimbulkan keresahan masyarakat. Ketiga, filosofis (regulasi) yakni dengan hukum ditegakkan masyarakat akan memperoleh regulasi. Hakim yang cerdas akan dapat mengkompromikan ketiga nilai tersebut apabila terjadi pertentangan.

Progresif berasal dari kata *progress* yang berarti kemajuan. Hukum haruslah mampu mengikuti perubahan dan menjawab perkembangan zaman

serta melayani masyarakat yang bersandar pada aspek moralitas. Hukum progresif setidaknya ditopang oleh tiga dasar pemikiran tentang hukum, yaitu: pertama, hukum adalah untuk umat manusia, bukan manusia untuk hukum. Pemikiran ini menempatkan bahwa yang menjadi titik sentral dari hukum bukanlah hukum itu sendiri, melainkan manusia. Kedua, hukum progresif menolak status *quo* dalam berhukum. Status *quo* berhukum berarti hukum adalah tolak ukur untuk semuanya dan ia sejalan dengan sikap positivistik, normatif, dan legalistik. Sekali undang-undang menyatakan seperti itu, kita tidak bisa berbuat banyak, kecuali undang-undangnya dirubah terlebih dahulu. Status *quo* yang dipertahankan lewat azas kepastian hukum itu tidak hanya membekukan hukum namun juga berpotensi besar membekukan masyarakat. Ketiga, hukum progresif memberikan perhatian besar terhadap peranan perilaku manusia dalam berhukum. Penegakan hukum tergantung kepada integritas SDM penegak hukum. Sepanjang sejarah peradaban manusia, peran sentral hukum dalam upaya menciptakan suasana yang memungkinkan manusia merasa terlindungi, hidup berdampingan secara damai dan menjaga eksistensinya dunia telah diakui.

Regulasi adalah inti atau hakekat hukum. Kedailan tidak hanya dapat dirumuskan secara matematis bahwa yang dinamakan adil apabila seseorang mendapatkan bagian yang sama dengan orang lain. Demikian pula, regulasi tidak cukup dimaknai dengan simbol angka sebagaimana tertulis dalam sanksi-sanksi KUHP karena regulasi sesungguhnya terdapat dibalik sesuatu yang tampak dalam angka tersebut (*metafisis*), terumus secara filosofis oleh

petugas hukum / hakim. Dalam sistem hukum dimanapun di dunia, regulasi selalu menjadi objek perburuan, khususnya melalui lembaga pengadilannya. Regulasi adalah hal yang mendasar bagi bekerjanya suatu sistem hukum. Sistem hukum tersebut sesungguhnya merupakan suatu struktur atau kelengkapan untuk mencapai konsep regulasi yang telah disepakati bersama.

Merumuskan konsep regulasi progresif adalah sebagaimana dapat menciptakan regulasi yang substantif dan bukan regulasi prosedur. Akibat dari hukum modern yang memberikan perhatian besar terhadap aspek prosedur, maka hukum di Indonesia dihadapkan pada dua pilihan besar antara pengadilan yang menekankan pada prosedur atau pada substansi. Regulasi progresif bukanlah regulasi yang menekan pada prosedur melainkan regulasi substantif.

Kerusakan dan kemerosotan dalam perburuan regulasi melalui hukum modern disebabkan permainan prosedur yang menyebabkan timbulnya pertanyaan “apakah pengadilan itu mencari regulasi atau kemenangan?”. Proses pengadilan di negara yang sangat sarat dengan prosedur (*heavily proceduralized*) menjalankan prosedur dengan baik ditempatkan diatas segalanya, bahkan diatas penanganan substansi (*accuracy of substance*). Sistem seperti itu memancing sindiran terjadinya *trials without truth*. Regulasi progresif semakin jauh dari cita-cita “pengadilan yang cepat, sederhana, dan biaya ringan” apabila membiarkan regulasi didominasi oleh “permainan” prosedur. Proses pengadilan yang disebut *fair trial* di negeri ini

hendaknya berani ditafsirkan sebagai pengadilan dimana hakim memegang kendali aktif untuk mencari kebenaran.

Kehadiran hukum progresif bukanlah sesuatu yang kebetulan, bukan sesuatu yang lahir tanpa sebab, dan juga bukan sesuatu yang jatuh dari langit. Hukum progresif adalah bagian dari proses pencarian kebenaran (*searching for the truth*) yang tidak pernah berhenti. Hukum progresif yang dapat dipandang sebagai konsep yang sedang mencari jati diri, bertolak dari realitas empirik tentang bekerjanya hukum di masyarakat, berupa ketidakpuasan dan keprihatian terhadap kinerja dan kualitas penegakan hukum dan *setting* Indonesia akhir abad ke-20.

Agenda besar gagasan hukum progresif adalah menempatkan manusia sebagai sentralitas utama dari seluruh perbincangan mengenai hukum. Dengan regulasi hukum progresif mengajak untuk memperhatikan faktor perilaku manusia. Berdasarkan perihal tersebut, hukum progresif menempatkan perpaduan antara faktor peraturan dan perilaku penegak hukum di dalam masyarakat. Disinilah arti penting pemahaman gagasan hukum progresif, bahwa konsep “hukum terbaik” mesti diletakkan dalam konteks keterpaduan yang bersifat utuh (*holistik*) dalam memahami permasalahan kemanusiaan. Dengan demikian, gagasan hukum progresif tidak semata-mata hanya memahami sistem hukum pada sifat yang *dogmatic*, selain itu juga aspek perilaku sosial pada sifat yang empirik sehingga diharapkan melihat permasalahan kemanusiaan secara utuh berorientasi regulasi substantif.

Hukum progresif menolak segala anggapan bahwa institusi hukum sebagai institusi yang final dan mutlak, sebaliknya hukum progresif percaya bahwa institusi hukum selalu berada dalam proses untuk terus menjadi (*law as a process, law in the making*). Anggapan ini dijelaskan oleh Satjipto Rahardjo sebagai berikut:

“Hukum progresif tidak memahami hukum sebagai institusi yang mutlak secara final, melainkan sangat ditentukan oleh kemampuannya untuk mengabdikan kepada manusia. Dalam konteks pemikiran yang demikian itu, hukum selalu berada dalam proses untuk terus menjadi. Hukum adalah institusi yang secara terus menerus membangun dan mengubah dirinya menuju kepada tingkat kesempurnaan yang lebih baik. Kualitas kesempurnaan disini bisa diverifikasi ke dalam faktor-faktor regulasi, kesejahteraan, kepedulian kepada rakyat dan lain-lain. Inilah hakekat hukum yang selalu dalam proses menjadi (*law as a process, law in the making*)”

Dalam konteks tersebut, hukum akan tampak selalu bergerak, berubah, mengikuti dinamika kehidupan manusia. Akibatnya hal ini akan mempengaruhi pada cara berhukum kita, yang tidak akan sekedar terjebak dalam ritme “kepastian hukum”, *status quo* dan hukum sebagai skema yang final, melainkan suatu kehidupan hukum yang selalu mengalir dan dinamis baik itu melalui perubahan undang-undang maupun pada kultur hukumnya. Pada saat kita menerima hukum sebagai sebuah skema yang final, maka hukum

tidak lagi tampil sebagai solusi bagi persoalan kemanusiaan, melainkan manusialah yang dipaksa untuk memenuhi kepentingan kepastian hukum.

Dasar filosofi dari hukum progresif adalah suatu institusi yang bertujuan mengantarkan manusia kepada kehidupan yang adil, sejahtera dan membuat manusia bahagia. Hukum progresif berangkat dari asumsi dasar bahwa hukum adalah untuk manusia dan bukan sebaliknya. Berdasarkan perihal tersebut, maka kelahiran hukum bukan untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas, yaitu: untuk harga diri manusia, kebahagiaan, kesejahteraan dan kemuliaan manusia. Itulah sebabnya ketika terjadi permasalahan didalam hukum, maka hukumlah yang harus ditinjau dan diperbaiki, bukan manusia yang dipaksa untuk dimasukkan ke dalam skema hukum.

Pernyataan bahwa hukum adalah untuk manusia, dalam artian hukum hanyalah sebagai “alat” untuk mencapai kehidupan yang adil, sejahtera dan bahagia, bagi manusia. Berdasarkan perihal tersebut, menurut hukum progresif, hukum bukanlah tujuan dari manusia, melainkan hukum hanyalah alat sehingga regulasi substantif yang harus lebih didahulukan ketimbang regulasi prosedural, perihal ini semata-mata agar dapat menampilkan hukum menjadi solusia bagi permasalahan kemanusiaan.

Mengutamakan faktor perilaku (manusia) dan kemanusiaan diatas aktor peraturan, berarti melakukan pergeseran pola pikir, sikap dan perilaku dari aras legalistik-positivistik ke aras kemanusiaan secara utuh (holistik), yaitu

manusia sebagai pribadi (individu) dan makhluk sosial. Dalam konteks demikian, maka setiap manusia mempunyai tanggung jawab individu dan tanggung jawab sosial untuk memberikan regulasi kepada siapapun. Hukum progresif menempatkan diri sebagai kekuatan “pembebasan” yaitu membebaskan diri dari tipe, cara berpikir, azas, dan teori hukum yang legalistik-positivistik. Dengan ciri ini, “pembebasan” itu hukum progresif lebih mengutamakan “tujuan” daripada “prosedur”. Dalam konteks ini, untuk melakukan penegakan hukum, maka diperlukan langkah-langkah kreatif, inovatif, dan apabila diperlukan melakukan “mobilisasi hukum” maupun “*rule breaking*”.

Paradigma “pembebasan” yang dimaksud disini bukan berarti menjurus kepada tindakan anarki, sebab apapun yang dilakukan harus tetap didasarkan pada “logika kepatutan sosial” dan “logika regulasi” serta tidak semata-mata berdasarkan “logika peraturan” saja. Disinilah hukum progresif tersebut menjunjung tinggi nilai moralitas karena hati nurani ditempatkan sebagai penggera, pendorong sekaligus pengendali “paradigma pembebasan” tersebut. Dengan begitu, paradigma hukum progresif bahwa “hukum untuk manusia, dan bukan sebaliknya” akan membuat hukum progresif merasa bebas untuk mencari dan menemukan format, pikiran, azas, serta aksi yang tepat untuk mewujudkannya.

Menurut Scholten, penemuan hukum (*rechtsvinding*) berbeda dengan penerapan hukum (*rechtstoepassing*) karena disini ditemukan sesuatu yang baru. Penemuan hukum dapat dilakukan baik melalui penafsiran atau

analogi, maupun penghalusan hukum (*rechtsverwijning*). Penegakan hukum tidak hanya dilakukan dengan logika penerapan hukum yang mengandalkan penggunaan logika (*een hanteren van logische figuren*), melainkan melibatkan penilaian, memasuki ranah pemberian makna . Melalui silogisme dan kesimpulan logis, tidak akan ditemukan sesuatu yang baru, seperti yang dikehendaki oleh penemuan hukum.

Menurut Sudikno Mertokusumo, penemuan hukum adalah proses pembentukan hukum oleh hakim atau petugas-petugas hukum lainnya yang diberi tugas melaksanakan hukum terhadap peristiwa-peristiwa konkrit. Lebih konkrit lagi dapat dikatakan bahwa penemuan hukum adalah konkretisasi, kretalisasi atau individualisasi peraturan hukum atau *das sollen*, yang bersifat umum dengan mengingat peristiwa konkrit atau *das sein*. Peristiwa konkrit tersebut harus dihubungkan dengan peraturan hukumnya agar dapat tercakup oleh peraturan hukum tersebut. Sebaliknya peraturan hukumnya harus disesuaikan dengan peristiwa konkritnya agar dapat diterapkan.

D. BADAN PERLINDUNGAN PEKERJA IMIGRAN INDONESIA (BP2MI)

Badan Perlindungan Pekerja Imigran Indonesia (BP2MI), sebelumnya bernama Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI), adalah sebuah lembaga Pemerintah Non Departemen di Indonesia yang mempunyai fungsi pelaksanaan kebijakan di bidang penempatan dan perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di luar negeri secara

terkoordinasi dan terintegrasi. Lembaga ini pertama kali dibentuk sebagai BNP2TKI berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 90 Tahun 2006 sebelum digantikan oleh BP2MI melalui Peraturan Presiden Nomor 90 Tahun 2019. Badan ini diketuai oleh Benny Rhamdani yang dilantik pada tanggal 15 April 2020.

Adapun tugas pokok BP2MI adalah:

1. Melakukan penempatan atas dasar perjanjian secara tertulis antara Pemerintah dengan Pemerintah negara pengguna TKI atau pengguna berbadan hukum di negara tujuan penempatan.
2. Memberikan pelayanan, mengkoordinasikan, dan melakukan pengawasan mengenai: dokumen; pembekalan akhir pemberangkatan (PAP); penyelesaian masalah; sumber-sumber pembiayaan; pemberangkatan sampai pemulangan; peningkatan kualitas calon TKI; informasi; kualitas pelaksana penempatan TKI; dan peningkatan kesejahteraan TKI dan keluarganya.

Keanggotaan BNP2TKI terdiri dari wakil-wakil instansi Pemerintah terkait. Dalam melaksanakan tugasnya, BNP2TKI dapat melibatkan tenaga-tenaga profesional.

- **SEJARAH**

Pada masa sebelum kemerdekaan Indonesia, migrasi Tenaga Kerja Indonesia (TKI) ke luar negeri dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda melalui penempatan buruh kontrak ke negara Suriname, Amerika Selatan, yang juga merupakan wilayah koloni Belanda. Bahan yang diperoleh dari Direktorat Sosialisasi dan Kelembagaan Penempatan Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI (BNP2TKI) menyebutkan, sejak 1980 pemerintah Belanda mulai mengirim sejumlah besar kuli kontrak asal Jawa bahkan Madura, Sunda, dan Batak untuk dipekerjakan di perkebunan di Suriname. Tujuannya untuk mengganti tugas para budak asal Afrika yang telah dibebaskan pada 1 Juli 1863 sebagai wujud pelaksanaan politik penghapusan perbudakan sehingga para budak tersebut beralih profesi serta bebas memilih lapangan kerja yang dikehendaki. Dampak pembebasan para budak tersebut membuat perkebunan di Suriname terlantar dan mengakibatkan perekonomian Suriname yang bergantung dari hasil perkebunan turun drastis.

Adapun dasar pemerintah Belanda memilih TKI asal Jawa adalah rendahnya tingkat perekonomian penduduk pribumi (Jawa) akibat meletusnya Gunung Merapi dan padatnya penduduk di Pulau Jawa. Gelombang pertama pengiriman TKI oleh Belanda diberangkatkan dari Batavia (Jakarta) pada 21 Mei 1890 dengan Kapal SS Koningin Emma. Pelayaran jarak jauh ini singgah di negeri Belanda dan tiba di Suriname pada 9 Agustus 1890. Jumlah TKI gelombang pertama sebanyak 94 orang

terdiri dari 61 pria dewasa, 31 wanita, dan 2 anak-anak. Kegiatan pengiriman TKI ke Suriname yang sudah berjalan sejak 1890 sampai 1939 mencapai 32.986 orang dengan menggunakan 77 kapal laut

- **KEMENTERIAN PERBURUHAN ERA KEMERDEKAAN**

Pada 3 Juli 1947 menjadi tanggal bersejarah bagi lembaga Kementerian Perburuhan dalam era kemerdekaan Indonesia. Melalui Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 1947 dibentuk lembaga yang mengurus masalah perburuhan di Indonesia dengan nama Kementerian Perburuhan. Pada masa awal Orde Baru, Kementerian Perburuhan diganti dengan Departemen Tenaga Kerja, Transmigrasi, dan Koperasi sampai berakhirnya Kabinet Pembangunan III. Mulai Kabinet Pembangunan IV berubah menjadi Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi, sementara Koperasi membentuk kementeriannya sendiri.

Selanjutnya dapat dikatakan, pada masa kemerdekaan Indonesia hingga akhir 1960-an, penempatan Tenaga Kerja Indonesia ke luar negeri belum melibatkan pemerintah, namun dilakukan secara orang perorang, kekerabatan, dan bersifat tradisional. Negara tujuan utamanya adalah Malaysia dan Arab Saudi yang berdasarkan hubungan agama (haji) serta lintas batas negara. Untuk Arab Saudi, para pekerja Indonesia pada umumnya dibawa oleh mereka yang mengurus orang naik haji/umroh atau oleh orang Indonesia yang sudah lama tinggal atau menetap di Arab Saudi.

Adapun warga negara Indonesia yang bekerja di Malaysia sebagian besar datang begitu saja ke wilayah Malaysia tanpa membawa surat dokumen apapun, karena memang sejak dahulu telah terjadi lintas batas tradisional antara dua negara tersebut. Hanya pada masa konfrontasi kedua negara pada era Orde Lama, kegiatan pelintas batas asal Indonesia menurun namun masih tetap ada.

- **PENEMPATAN TKI DENGAN KEBIJAKAN PEMERINTAH**

Penempatan TKI yang didasarkan pada kebijakan pemerintah Indonesia baru terjadi pada 1970 yang dilaksanakan oleh Departemen Tenaga Kerja, Transmigrasi, dan Koperasi dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 4 Tahun 1970 melalui Program Antarkerja Antardaerah (AKAD) dan Antarkerja Antarnegara (AKAN), dan sejak itu pula penempatan TKI ke luar negeri melibatkan pihak swasta (perusahaan perantara jasa TKI atau pelaksana penempatan TKI swasta).

Program AKAN ditangani oleh pejabat kepala seksi setingkat eselon IV dan bertanggung jawab langsung kepada Direktorat Jenderal Pembinaan dan Penggunaan (Bina Guna). Program/Seksi AKAN membentuk Divisi atau Satuan Tugas Timur Tengah dan Satuan Tugas Asia Pasifik. Sementara itu pelayanan penempatan TKI ke luar negeri di daerah dilaksanakan oleh Kantor Wilayah Depnakertranskop untuk tingkat provinsi dan Kantor Depnakertranskop Tingkat II untuk Kabupaten. Kegiatan yang dinaungi oleh Dirjen Bina Guna ini berlangsung hingga 1986.

Selanjutnya pada 1986 terjadi penggabungan dua Direktorat Jenderal, yaitu Direktorat Jenderal Bina Guna dan Direktorat Jenderal Pembinaan dan Perlindungan (Bina Lindung) menjadi Direktorat Jenderal Pembinaan dan Penempatan (Binapenta). Pada tahun 1986 ini, Seksi AKAN berubah menjadi “Pusat AKAN” yang berada di bawah Sekretariat Jenderal Depnakertrans. Pusat AKAN dipimpin oleh pejabat setingkat eselon II dan bertugas melaksanakan penempatan TKI ke luar negeri. Di daerah pada tingkat provinsi/kanwil, kegiatan penempatan TKI dilaksanakan oleh “Balai AKAN”.

Pada 1994, Pusat AKAN dibubarkan dan fungsinya diganti Direktorat Ekspor Jasa TKI (eselon II) dibawah Direktorat Jenderal Binapenta. Namun pada tahun 1999 Direktorat Ekspor Jasa TKI diubah menjadi Direktorat Penempatan Tenaga Kerja Luar Negeri (PTKLN). Dalam upaya meningkatkan kualitas penempatan dan keamanan perlindungan TKI, telah dibentuk pulan Badan Koordinasi Penempatan TKI (BKPTKI) pada 16 April 1999 melalui Keppres No. 29 Tahun 1999 yang keanggotaannya terdiri 9 instansi terkait lintas sektoral pelayanan TKI untuk meningkatkan program penempatan dan perlindungan tenaga kerja luar negeri sesuai lingkup tugas masing-masing.

Pada tahun 2001, Direktorat Jenderal Binapenta dibubarkan dan diganti Direktorat Jenderal Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Luar Negeri (PPTKLN) sekaligus membubarkan Direktorat PTKLN. Direktorat Jenderal PPTKLN membentuk struktur Direktorat Sosialisasi dan

Penempatan untuk pelayanan penempatan TKI ke luar negeri. Sejak kehadiran Direktorat Jenderal PPTKLN, pelayanan penempatan TKI di tingkat provinsi/kanwil dijalankan oleh BP2TKI.

Pada tahun 2004 lahir Undang-Undang No. 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri, yang pada Pasal 94 ayat (1) dan (2) mengamanatkan pembentukan badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI). Kemudian disusul dengan lahirnya Peraturan Presiden (Pepres) No. 81 Tahun 2006 tentang Pembentukan BNP2TKI yang struktur operasional kerjanya melibatkan unsur-unsur instansi pemerintah pusat terkait pelayanan TKI, antara lain Kemenlu, Kemenhub, Kemenakertrans, Kepolisian, Kemensos, Kemendiknas, Kemenkes, Imigrasi (Kemenhukan), Sesneg, dan lain-lain.

Pada tahun 2006 pemerintah mulai melaksanakan penempatan TKI program *Government to Government* (G to G) atau antarpemerintah ke Korea Selatan melalui Direktorat Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Luar Negeri (PPTKLN) di bawah Direktorat Jenderal PPTKLN Depnakertrans. Pada 2007 awal ditunjuk Mohammad Jumhur Hidayat sebagai Kepala BNP2TKI melalui Keppres No. 2 Tahun 2007 yang kewenangannya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden.

Tidak lama setelah Keppres pengangkatan tersebut yang disusul pelantikan Jumhur selaku Kepala BNP2TKI, dikeluarkan Peraturan Kepala

BNP2TKI No. 1 Tahun 2007 tentang Struktur Organisasi BNP2TKI yang meliputi unsur-unsur instansi pemerintah tingkat pusat terkait pelayanan TKI. Dasar peraturan ini adalah Instruksi Presiden (Inpres) No. 6 Tahun 2006 tentang Kebijakan Reformasi Sistem Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia.

Dengan kehadiran BNP2TKI ini sehingga segala urusan kegiatan penempatan dan perlindungan TKI berada dalam otoritas BNP2TKI yang berkoordinasi Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi namun tanggung jawab tugasnya kepada Presiden. Akibat kehadiran BNP2TKI pula, keberadaan Direktorat Jenderal PPTKLN otomatis bubar berikut Direktorat PPTKLN karena fungsinya telah beralih ke BNP2TKI. Program penempatan TKI G to G ke Korea dilanjutkan oleh BNP2TKI, bahkan program tersebut diperluas BNP2TKI bekerjasama pemerintah Jepang untuk penempatan G to G TKI perawat pada 2008, baik untuk perawat rumah sakit maupun perawat lanjut usia.

Dalam hal ini BP2MI juga bekerjasama dengan sekolah menengah dan para stakeholder yang menyiapkan tenaga kerja dari Indonesia untuk dikirim ke Korea dan Cina untuk kerja di kapal ikan dan juga bekerja di darat atau di pabrik. Bagi peserta pelaut kapal ikan tersebut mereka harus memiliki persyaratan beberapa dokumen penting, diantaranya adalah Paspor, Visa dan salah satunya yang tidak kalah penting adalah sertifikat pelaut yaitu Basic Safety Training untuk Kapal Layar Motor (BST KLM). Jadi sebelum para tenaga kerja ini dikirim, harus mengikuti kegiatan diklat keterampilan

terlebih dulu di kampus pelayaran atau di tempat diklat. Kami ambil contoh adalah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, dimana sebuah kampus pelayaran dibawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan diklat untuk pelaut. Baik Pendidikan untuk taruna pembentukan, juga untuk short course bagi para peserta yang ingin menjadi rating di atas kapal.

- **DIKLAT PEMBERDAYAAN MASYARAKAT (DPM)**

Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM) merupakan salah satu jenis Diklat Transportasi yang pembiayaannya dibebankan pada anggaran Kementerian Perhubungan dan/atau sumber lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang diperuntukkan bagi masyarakat transportasi.

- **DASAR PENYELENGGARAAN**

1. Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2016 tentang Revitalisasi Sekolah Menengah Kejuruan Dalam Rangka Peningkatan Kualitas dan Daya Saing Sumber Daya Manusia Indonesia, tanggal 9 September 2016;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 84 Tahun 2009 tentang Tata Cara Pemberian Bantuan Pendidikan dan Pelatihan Serta Beasiswa di Bidang Transportasi, sebagaimana diubah terakhir kali melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 84 Tahun 2009

tentang Tata Cara Pemberian Bantuan Pendidikan dan Pelatihan Serta Beasiswa di Bidang Transportasi;

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut, sebagaimana diubah terakhir kali melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.140 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut;

4. Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor: PK.05/BPSDMP-2017 tentang Pendidikan dan Pelatihan Transportasi bagi Masyarakat;

5. Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor: PK.03/BPSDMP-2018 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Pemberdayaan Masyarakat.

▪ **TUJUAN DPM**

1. Meningkatkan kualitas SDM Indonesia yang merupakan salah satu Program Prioritas Nasional. Program Prioritas Nasional merupakan program yang diselenggarakan oleh SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah) yang merupakan program prioritas, baik secara langsung maupun tidak langsung mendukung capaian prioritas pembangunan daerah dan berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan dasar serta syarat layanan minimal.

2. Menciptakan SDM di bidang pelayaran yang sadar akan keselamatan dan keamanan transportasi.

▪ **JENIS DIKLAT**

1. *Basic Safety Training* (BST) Kapal Niaga selama 9 hari
2. *Security Awareness Training* (SAT) selama 1 hari
3. *Advanced Fire Fighting* (AFF) selama 4 hari
4. *Seafarer With Designated Security Duties* (SDSD) selama 2 hari
5. *Basic Safety Training* (BST) Kapal Layar Motor (KLM) selama 3 hari
6. Surat Keterangan Kecakapan (SKK) 60 mil selama 3 hari

▪ **PESERTA**

1. Masyarakat umum
2. Siswa dari sekolah kejuruan
3. Taruna akademi maritim / pelayaran
4. ASN yang bekerja terkait bidang transportasi laut

▪ **PERSYARATAN**

1. Warga Negara Indonesia;
2. Sudah berusia 16 tahun pada saat mendaftar dengan menyerahkan *fotocopy* Akte Kelahiran / Surat Kenal Lahir;

3. Berbadan sehat yang dinyatakan dengan Surat Keterangan Sehat diterbitkan dengan Surat Keterangan Sehat diterbitkan PIP Semarang;
4. Berijazah minimal Sekolah Dasar (SD) dan/atau mampu membaca dan menulis dibuktikan dengan Surat Keterangan dari Pemerintah Daerah setempat;
5. Bagi peserta berasal dari masyarakat yang tidak mampu membiayai pendidikan dan pelatihan dengan menyerahkan Surat Keterangan Tidak Mampu (asli) yang ditandatangani Kelurahan dan Kecamatan serta ditujukan untuk mengikuti Diklat Pemberdayaan Masyarakat
6. Bagi peserta dari SMK dan ASN, mendaftar secara kolektif dan menyerahkan surat dari sekolah/instansi;
7. Bagi peserta dari nelayan, mendaftar secara kolektif melalui paguyuban / kelompok nelayan dengan dilengkapi surat permohonan;
8. Menyerahkan biodata peserta (sesuai format tersedia);
9. Menyerahkan Surat Pernyataan bermaterai (sesuai format tersedia).

BAB VI

PENUTUP

Pada bab ini penulis akan menyampaikan Simpulan dan Saran-saran kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan berkaitan serta implikasinya , adapun rinciannya sebagaimana berikut:

A. Simpulan

Disertasi ini ditulis secara akademik beralasan, karena terjadinya kesenjangan antara teori dan praktik, antara nilai sila ke-5 Pancasila, amanat undang-undang 1945, undang-undang HAM, maka itu menjadi kelemahan pasal tersebut. Sehingga kesimpulan pada Disertasi ini adalah sebagai berikut:

1. Regulasi kepemilikan sertifikat bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berkeadilan :

Dimana masih terjadi ketimpangan dalam hal kepemilikan sertifikat pelaut, misalnya ABK yang memiliki sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) tidak dapat mengikuti diklat BST Niaga. Dan juga para ABK tidak dapat mengembangkan karirnya, serta masih adanya bertentangan dengan Pasal 31 Ayat (1) UUD 1945 dimana setiap warga negara berhak mendapat pendidikan dibawah kekuatan hukum tanpa diskriminasi apapun, yaitu tidak memiliki kebebasan dalam menentukan jenis diklat yang diminati, dan para ABK, khususnya ABK KLM tidak

memiliki kesempatan untuk meningkatkan kesejahteraan hidup dan keluarganya.

2. Kelemahan dalam penerapan regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) :

Masih didapatkan di lapangan dimana Prosedur dalam pengambilan sertifikat yang belum dimengerti dan dipahami bagi masyarakat yang ingin mengambil sertifikat *Basic Safety Training* (BST). Dan juga perencanaan dalam menentukan dan pengembangan karir bagi pemilik sertifikat *Basic Safety Training* Kapal Layar Motor (BST KLM) terkendala karena penerbitan sertifikat *Basic Safety Training* (BST) kapal niaga belum dapat diproses. Serta belum meratanya informasi dan pemberlakuan dari penerapan regulasi pada masyarakat yang ingin mengambil sertifikat *Basic Safety Training* (BST).

3. Rekonstruksi regulasi kepemilikan sertifikat bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berkeadilan :

Diharapkan adanya rekonstruksi regulasi yang dapat menciptakan peluang kerja di sektor kepelautan secara merata. Dan juga melakukan perencanaan dalam menentukan dan pengembangan karir. Serta adanya konstruksi kebijakan tentang kepemilikan sertifikat kepelautan bagi awak kapal.

B. Saran

Dari hasil penelitian atau disertasi ini agar bermanfaat nantinya anatara lain kepada ;

1. Kepada semua pelaut agar senantiasa memperjuangkan hak-haknya yang dirasa kurang berkeadilan;
2. Kepada para pembuat kebijakan agar mengutamakan penegakkan keadilan dalam membuat kebijakan;
3. Dan untuk Pemerintah sekiranya dapat memberikan kelenturan atau kebebasan kepada warga negara dalam hal ini adalah pelaut untuk bisa mengembangkan baik karir maupun ekonominya dengan cara menempuh diklat di atas nya, sehingga tidak ada ketimpangan untuk keadilan yang merata. Dan sebaiknya regulasi mengenai pembatasan kepemilikan sertifikat segera dilakukan revisi agar semua pelaut dapat memiliki kesempatan untuk memilikinya.

C. Implikasi Disertasi

Pada penerapan Disertasi ini memiliki implikasi atau keterlibatan dari hubungan antara dua pernyataan yaitu pada paradigma dan praktis, sebagai berikut:

a. Teoritis

Berdasarkan sudut pandang Anak Buah Kapal (ABK), jabatan merupakan suatu perihal yang sangat penting karena setiap orang menginginkan suatu jabatan yang sesuai dengan keinginannya dan menginginkan jabatan yang setinggi mungkin sesuai dengan

kemampuannya. Jabatan yang lebih tinggi biasanya mengakibatkan upah yang lebih besar, tanggung jawab yang lebih besar, dan pengetahuan yang lebih baik, yang biasanya diharapkan pekerja.

b. Praktis

Dalam perencanaan Anak Buah Kapal (ABK) yang telah memiliki sertifikat *Basic Safety Training* (BST) pada Kapal Layar Motor (KLM) dalam meniti karir di dunia kerja agar memperoleh jabatan lebih tinggi terdapat kendala yang terjadi dalam memperoleh sertifikat *Basic Safety Training* (BST) pada kapal niaga.

Dalam rangka memberikan keadilan bagi pelaut dalam memperoleh sertifikat kepelautan, pemerintah juga memberikan diklat dan sertifikasi bagi para pelaut khususnya awak kapal tradisional. Kementerian Perhubungan, Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa kegiatan diklat dan sertifikasi kapal dilakukan agar masyarakat yang sehari-harinya beraktivitas di laut dapat memahami tentang keselamatan pelayaran dan memiliki keterampilan dan kecakapan saat melaut. Kementerian Perhubungan juga mengungkapkan, walaupun para pemilik kapal tradisional telah memiliki keahlian alami dalam melaut, namun demikian tetap harus dibekali dengan diklat khusus tentang keselamatan pelayaran untuk mengurangi resiko kecelakaan di laut.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Achmad, Sudiro. (2011). *Perencanaan Sumber Daya Manusia Cetakan Pertama*. UB Press: Malang.
- Agoes, Sukrisno. (2011). *Auditing (Pemeriksaan Akuntan) oleh Kantor Akuntan Publik Edisi 4*. Salemba Empat: Jakarta
- Ali, Achmad. (2009). *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*. Kencana: Jakarta.
- Almond, Gabriel A. (1960). *The Politics of the Developing Areas*. Princeton University Press: Princeton
- Alwi, Hasan. (2007). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*. PT. Balai Pustaka: Jakarta.
- Anis Mashdurohatun. (2016). *Mengembangkan Fungsi Sosial Hak Cipta Indonesia*. UNS Press: Surakarta. Hlm. 210-211.
- Asshiddiqie, Jimly dan Ali Safa'at. (2006). *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Konstitusi Press: Jakarta.
- Futhoni, Arianingtyas, Aminah R., Sihombing S. (2009). *Memahami Diskriminasi*. ILRC: Jakarta.
- Haughton, Jonathan dan Shahidur R. Khandker. (2012). *Pedoman Tentang Kemiskinan dan Ketimpangan Terjemahan Oleh tim Penerjemah World Bank*. Salemba Empat: Jakarta.
- Imron, Ali. (2012). *Manajemen Peserta Didik Berbasis Sekolah*. Bumi Aksara: Jakarta.
- Irwansyah Irwansyah. (2020). *Penelitian Hukum: Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel*. Yogyakarta: Mirra Buana Media, hlm. 164.

- Jacobs, G.M., Lee G.S., and Ball, J. (2002). *Learning Cooperative via Cooperative Learning: A Source a Lesson Plans for Teacher Education on Cooperative Learning*. SEAMEO Regional Language Centre: Singapore
- Kansil, C.S.T. 2017. *Pengantar Ilmu Hukum*. Balai Pustaka: Jakarta.
- Keban, Yeremias T. (2008). *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep, Teori, dan Isu*. Gava Media: Yogyakarta.
- Kelsen, Hans. 2018. *Teori Umum Tentang Hukum dan Negara*. Nusa Media: Bandung.
- Kusumaatmadja, Mochtar. (2018). *Hukum, Masyarakat, dan Pembangunan*. Binacipta: Bandung.
- _____. (2019). *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*. Alumni: Bandung.
- Lubis, M. Solly. (2007). *Ilmu Negara*. Mandar Maju: Bandung.
- Mardiasmo. (2009). *Akutansi Sektor Publik*. Andi Yogyakarta: Yogyakarta
- Mashyur, Kahar. (1985). *Membina Moral dan Akhlak*. Kalam Mulia: Jakarta.
- Pratama, Aditya. (2012). *Pengaruh Kompensasi Lingkungan Kerja dan Beban Kerja Terhadap Loyalitas Karyawan Melalui Kepuasan Kerja*. Jakarta.
- Pusat Bahasa. (2005). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*. PT. Balai Pustaka: Jakarta.
- Raharjo, Satjipto. (2000). *Ilmu Hukum Cetakan Kelima*. Aditya Bakti: Bandung.
- Renyowijoyo, Muindro. (2013). *Akutansi Sektor Publik Organisasi Nir Laba*. Mitra Wacana Media: Jakarta
- Sadili, Samsudin. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Pustaka Setia: Bandung.
- Santoso, M. Agus. (2014). *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*. Kencana: Jakarta.

- Soekartawi. (2006). *Analisis Usaha Tani*. UI Press: Jakarta
- Sugiarto, Umar Said. (2017). *Pengantar Hukum Indonesia*. Sinar Grafika: Malang.
- Sunarti. (2012). *Kontribusi Samsat Keliling Terhadap Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor Pada UP3AD Beserta Samsat Kota Surakarta*. Universitas Sebelas Maret: Surakarta.
- Suwandi, Sarwiji. (2008). *Semantik Pengantar Kajian Maha*. Media Perkasa: Yogyakarta.
- Warasih, Esmi. (2005). *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Suryanadaru: Semarang.
- Widodo, Suparno Eko. (2015). *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang No. 23 Tahun 1992
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 39 Tahun 1999
- Undang-Undang SISDIKNAS No. 20 Tahun 2003
- Undang-Undang Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- Undang-Undang No.11 tahun 2009
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Tahun 2004
- Konvensi ILO 188 Tahun 2007
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikat Serta Dinas Jaga Pelaut.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.*

Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat.

JURNAL DAN MAKALAH

Aedi, Ahmad Ulil and FX Aji Samekto. (2018). *Rekonstruksi Azas Kesamaan di Hadapan Hukum (Equality Before The Law) (Suatu Kajian Khusus Putusan Mahkamah Konstitusi Perkara 21-22/PUU-V/2007 Dalam Perspektif Filsafat Hukum. Law Reform* 8 No. 2 hlm. 1.

Bambang Tri Bawono. 2015. *Tinjauan Yuridis Hak-Hak Tersangka Dalam Pemeriksaan Pendahuluan*, Jurnal Pembaharuan Hukum Vol. II. No 1. Januari-April

Eko Soponyono. (2012). *Kebijakan Perumusan Sitem Pemidanaan Yang Berorientasi Pada Korban*, MMH, Jilid 41 No. 1 Januari 2012

Gunarto.2010. *Rekonstruksi Konsep Kebebasan Hak Berserikat Bagi Serikat Pekerja Pada Hubungan Industrial Berbasis Nilai Keadilan*. Jurnal Dinamika Hukum. Vol. 10 No.3 September. Hlm. 4

Helmi, Muhammad Ishar. (2018). *Penerapan Azas Equality Before the Law Dalam Sistem Peradilan Militer*. Jurnal Citra Hukum Vol. I No. 2.

Sri Endah Wahyuningsih, Rismanto. 2015. *Kebijakan Penegakan Hukum Pidana Terhadap Penanggulangan Money Laundering Dalam Rangka Pembaharuan Hukum Pidana di Indonesia*. Jurnal Pembaharuan Hukum. Vol II. No.1 Januari-April

Walukow, Julita Melissa. (2013). *Perwujudan Prinsip Equality Before The Law Bagi Narapidana di Dalam Lembaga Permasyarakatan di Indonesia. Lex et Societatis I* No. 1.

Widiastuti, A. (2012). *Analisis Hubungan Antara Produktivitas Pekerja dan Tingkat Pendidikan Pekerja Terhadap Kesejahteraan Keluarga di Jawa Tengah Tahun 2009*. *Economics Development Analysis Journal*

Wijayanti, Ihsanuddin Liony. (2013). *Strategi Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Nelayan Kecamatan Pademawu Kabupaten Pamekasan*. *Jurnal Agriekonomika*

Islamy, M. Irfan. (1999). *Makalah Pelatihan Strategi Pembangunan Sumber Manusia Aparatur Pemerintah Dalam Era Globalisasi di Kabupaten Daerah Tingkat II Trenggalek*. Reformasi Pelayanan Publik.

WEBSITE

<http://kbbi.kataweb.id/awak-kapal/> (diakses pada tanggal 10 Januari 2022 pukul 09:10)

<https://japragroup.wordpress.com/2017/09/11/apa-itu-abk-anak-buah-kapal/> (diakses pada tanggal 10 Januari 2022 pukul 09:43)

Kompas Dunia, *Penelitian: Dunia Kekurangan Pasokan Pelaut Professional Layani Rantai Pasokan Global*.
<https://www.kompas.tv/article/196742/penelitian-dunia-kekurangan-pasokan-pelaut-profesional-layani-rantai-pasokan-global>, pada tanggal 12 November 2021 pukul 10:12

Tomi Sudjatmiko, *Menhub Buka Diklat Pemberdayaan Masyarakat*.
<https://www.krjogja.com/peristiwa/nasional/menhub-buka-diklat-pemberdayaan-masyarakat/>, pada tanggal 11 November 2021 pukul 10:16.

<https://pengertiandefinisi.com/pengertian-demografi-menurut-para-ahli/>. Diakses tanggal 14 Agustus 2022.

<http://www.smkn1perhentianraja.sch.id/read/5/pengertian-pendidikan-menurut-ahli#:~:text=Menurut%20UU%20No.%2020%20tahun,akhlak%20mulia%2>

[C%20serta%20ketampilan%20yang](#). Diakses tanggal 14 Agustus 2022
pukul 23:39



LEMBAR WAWANCARA

Nama : Agus Adi Wibowo
Jabatan : Staf Unit Sertifikasi
Instansi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan staf sertifikasi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, adalah sebagai berikut :

1. Apakah ada permasalahan bagi peserta diklat pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) saat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN)?

Jawab : Siap, betul ada permasalahan dimana banyak peserta diklat pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) protes karena tidak dapat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN).

2. Apa hambatan yang jadi penghalang bagi mereka sehingga tidak bisa mendaftar?

Jawab : Pada saat kami masukkan data peserta diklat yaitu berupa Nomor Induk Kependudukan (NIK) pada aplikasi pendaftaran, tertolak oleh sistem, dikarenakan NIK mereka sudah terdaftar sebagai pemilik sertifikat BST KLM .

3. Apa harapan anda ke depan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada ini?

Jawab : Sistem aplikasi pendaftaran dirubah dan diberikan kesempatan kepada mereka peserta diklat pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) untuk dapat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN). Sehingga nanti memiliki dua sertifikat BST yaitu BST KLM dan BST KN.

LEMBAR WAWANCARA

Nama : Alfian Eka Nurrohman
Jabatan : Peserta Diklat (Anak Buah Kapal)
Instansi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan peserta diklat (anak buah kapal) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, adalah sebagai berikut :

1. Apakah ada permasalahan pada saat anda mendaftar menjadi peserta diklat?

Jawab : Siap, betul ada permasalahan dimana saya tidak bisa mendaftar menjadi peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN), dikarenakan saya sudah memiliki sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM).

2. Kenapa anda bermaksud mendaftar menjadi peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN) padahal sudah memiliki sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM)?

Jawab : Kami pemilik sertifikat BST KLM yang hanya bisa bekerja di atas kapal ikan, pingin bisa merubah nasib terutama perekonomian dengan bisa bekerja di atas kapal niaga, dan persyaratannya harus memiliki sertifikat BST KN .

3. Apa harapan anda ke depan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada ini?

Jawab : Tolong diberikan kesempatan kepada kami pemilik sertifikat Basic Safety Training Kapal Layar Motor (BST KLM) untuk dapat mendaftar diklat Basic Safety Training Kapal Niaga (BST KN). Sehingga nanti memiliki dua sertifikat BST yaitu BST KLM dan BST KN.

Universitas



Universitas

Universitas

Universitas

Universitas

Editor Niswita Lailian

Universitas Islam Sultan Agung

No. KTY

217080110300017

UNISSULA

Maria Permata

03-043748123

Tanggal Pengambilan Ujian

10/01/2024

10/01/2024

Jenis Ujian

Tea

Nama dan Gelar

SUNANDA

Kemampuan

(Materi: Bahasa Inggris)

Alamat

BOJOLINGRANG

Provinsi

40131 TACANT

Kabupaten/Kota

40131 TACANT

Masukkan

40131 TACANT

Masukkan/Desk

75111110

RT

001

66

001

Skala Pop



NIK/NIS / Tidak ada yg berlaku

NIK/No Induk

No KTP
XXXXXXXXXX

Alamat

Nama Puser
Kew. Prodi

Alamat Email
Tempat Lahir

NO/ALAMAT
Jenis Kelamin
- RUMAH SAKIT/RS

Alamat Kontak
No

Keanggotaan
- RUMAH SAKIT/RS

Alamat

Prinsipal
- RUMAH SAKIT/RS

Subkegiatan/Unit

Sosialisai
Keuangan

Sekolah/Dinas
Kategori

IT
IC

PK
DIN

Kode Pos



SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri/ Serial No.
CP4149067

Nomor Sertifikat / Certificate No.
6222022819140320

Dengan ini menyatakan bahwa
This is to certify that

Nama
Name

ALFIAN EKA NURROHMAN

Tempat dan tanggal lahir
Place and date of birth

PATI, 21 July 2002

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi
has completed approved training and passed the assessment of

Basic Safety Training Untuk KLM/Kapal Perikanan Pelayaran Dalam Negeri dan ZEEI

yang dilaksanakan oleh : PIP Semarang

which has held by

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amendemenya, Peraturan : Nasional

in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : National

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.

which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

di : Semarang

at : 19 October 2020 to 21 October 2020

Semarang, 15 December 2020

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
D.D. Director General of Sea Transportation
POLITERNIK Kepala/Direktur/Kepala
BIDANG PELAYANAN Principal/Director/Head
SEMARANG



PIP Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



Bertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance





SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No.

CP4492828

Dengan ini dinyatakan bahwa

This is to certify that

Nama

Name

Tempat dan tanggal lahir

Place and date of birth

HENDRI RIVANTO

MAGELANG 15 July 2003

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi

has completed approved training and passed the assessment of

BASIC SAFETY TRAINING

yang dilaksanakan oleh :

which has held by

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amendemennya, Peraturan : Section A -V/I STCW 2010

is accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation :

yang telah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi,

which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Semarang, 06 August 2021

di : Semarang

at : 21 June 2021 to 29 June 2021

di : Semarang

at : 21 June 2021 to 29 June 2021

Tandatangan Pemilik

Signature of the Holder



PIP Semarang



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc



Nomor Sertifikat / Certificate No.
6212121888010321

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

**REKONSTRUKSI REGULASI
KEPEMILIKAN SERTIFIKAT PELAUT
BAGI ANAK BUAH KAPAL (ABK)**



TAHAP EVALUASI

1. SASARAN EVALUASI

- a. Untuk menganalisis berbagai penyebab regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) belum berbasis nilai keadilan.
- b. Untuk menganalisis kelemahan-kelemahan dalam regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) saat ini.
- c. Untuk menganalisis bentuk rekonstruksi regulasi kepemilikan sertifikat pelaut bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang berbasis nilai keadilan.

2. HASIL EVALUASI

- a. Hasil evaluasi pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, pada Bab III, Pasal 4 ayat (2) ; Pasal 3 ayat (2) dan Pasal 6 ayat (1), belum dibedakan dan diatur secara pasti antara sertifikat Basic Safety Training untuk Kapal Niaga dan Basic Safety Training untuk Kapal Layar Motor (BST KLM)
- b. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut, disebutkan bahwa : Yang dimaksud dengan Sertifikat Keahlian Pelaut (*Certificate of Competency/COC*) adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira Operator Radio GMDSS, sesuai dengan ketentuan pada *Chapter II, III dan IV* Konvensi *STCW1978*, beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat.

Hasil evaluasi menyatakan bahwa : peraturan tersebut ditujukan bagi para perwira pelayaran niaga, yang berhasil mendapatkan gelar sebagai ahli nautika tingkat tertentu melalui pendidikan akademi/kelembagaan khusus.

- c. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 126, disebutkan bahwa sertifikat keselamatan terdiri atas:
 - 1) Sertifikat keselamatan kapal penumpang;
 - 2) Sertifikat keselamatan kapal barang;
 - 3) Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan

Hasil evaluasi menyatakan bahwa :

Sertifikat kelaikkan dan pengawakan kapal hanya diberikan kepada kapal penangkap ikan.

3. STRATEGI PEMECAHAN MASALAH

- a. Pemilik sertifikat *BST* KLM mengajukan penghapusan data awal
- b. Melaksanakan program penyetaraan kedudukan ijazah.
- c. Sertifikat kelaikkan dan pengawakan kapal tidak hanya diberikan kepada kapal penangkap ikan

TAHAP REKONSTRUKSI

1. PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 7 TAHUN 2000

Awal : tidak adanya kepastian antara sertifikat Basic Safety Training untuk Kapal Niaga dan Basic Safety Training untuk Kapal Layar Motor (*BST* KLM)

Hasil : pemilik sertifikat *BST* KLM mengajukan penghapusan data awal lalu mendaftar ulang sebagai peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga

Alasan Perubahan :

- a. Adanya kejelasan perbedaan *BST* Kapal Niaga dan *BST* KLM
- b. Adanya solusi bagi pemilik *BST* KLM yang ingin bekerja sebagai awak kapal di kapal niaga.

2. PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 70 TAHUN 2013

Awal : peraturan tersebut ditujukan bagi para perwira pelayaran niaga, yang berhasil mendapatkan gelar sebagai ahli nautika tingkat tertentu melalui pendidikan akademi/kelembagaan khusus.

Hasil : Pelaut dengan kedudukan pekerjaan di atas kapal sebagai *rating*, memiliki kesempatan untuk menjadi perwira pelayan niaga. Hal tersebut dapat dilakukan dengan penyetaraan kedudukan. *Rating* dengan ijazah keahlian tingkat IV/V dapat berperan sebagai perwira pelayaran niaga, pada tipe kapal tertentu, dengan berbagai sertifikat pendukung lain yang mereka miliki.

Alasan Perubahan : Himbauan bagi pelaut dengan kapasitas pekerjaan sebagai *rating* yang memiliki ijazah keahlian tingkat IV/V memiliki kesempatan untuk bekerja dengan kedudukan sebagai perwira pelayaran niaga pada kapal bertipe tertentu, dengan dilengkapi berbagai sertifikat pendukung yang lain.

3. UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17 TAHUN 2008

Awal : Sertifikat kelaikkan dan pengawakan kapal hanya diberikan kepada kapal penangkap ikan

Hasil : Sertifikat kelaikkan dan pengawakan kapal tidak hanya diberikan kepada kapal penangkap ikan, akan tetapi juga diberikan kepada kapal penumpang dan kapal barang

Alasan Perubahan : Sertifikat kelaikkan dan pengawakan merupakan sertifikat yang dibutuhkan oleh semua tipe/jenis kapal.

4. DIAGRAM ANALISISIS

Diagram Analisisisi dalam kegiatan rekonstruksi yang dilakukan adalah sebagai berikut

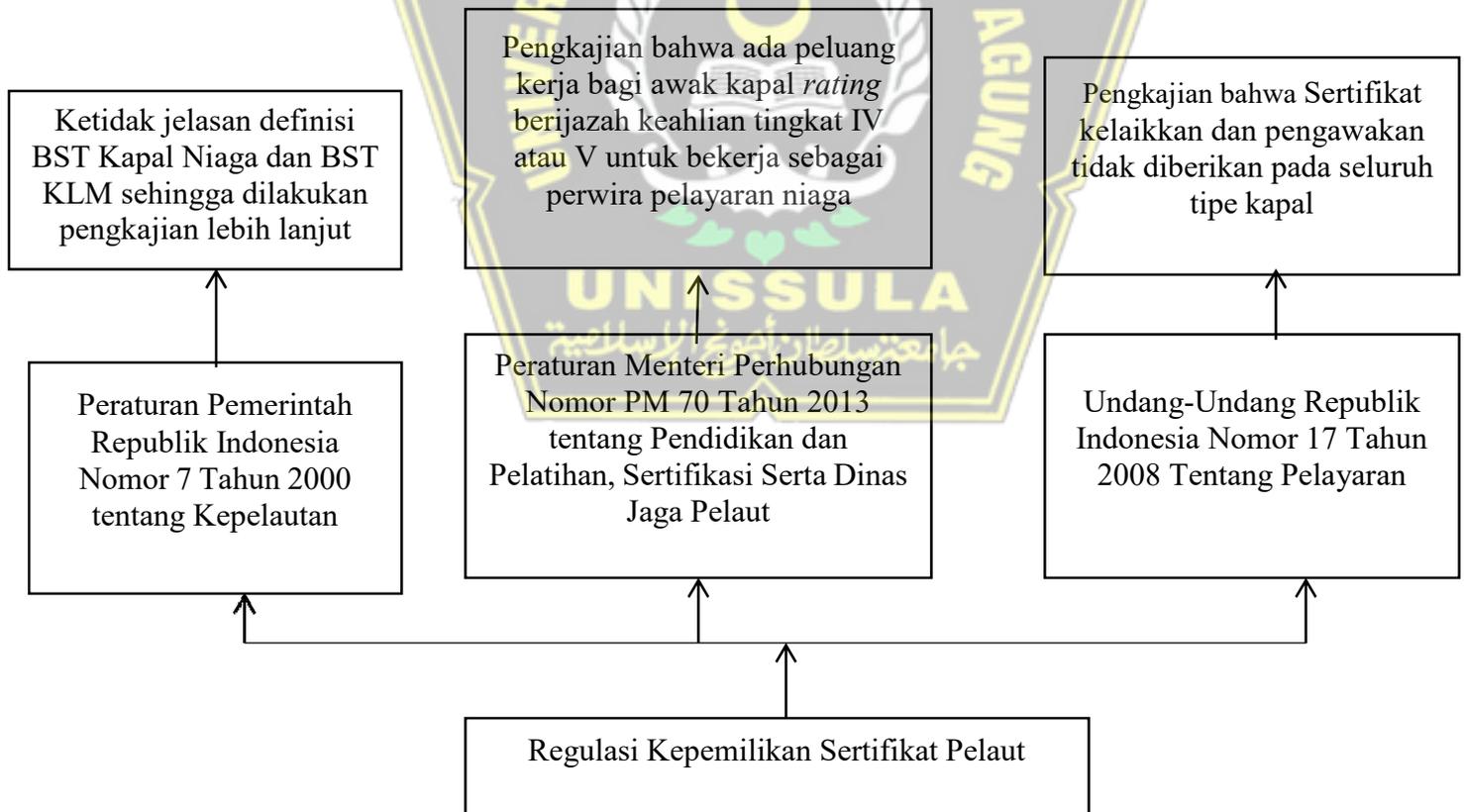


Diagram 1 . Regulasi Kepemilikan Serfifikat pelaut

Sumber : Diolah dari berbagai sumber guna keperluan penelitian dalam disertasi, 2022

SUMBER

Republik Indonesia. 2000. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Jakarta

Republik Indonesia. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Jakarta.

Pemerintah Indonesia. 2008. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekretariat Negara. Jakarta.



Tabel Rekonstruksi Aturan tentang regulasi kepemilikan sertifikat pelaut

No	SEBELUM DIREKONSTRUKSI	KELEMAHAN- KELEMAHAN	SETELAH DIREKONSTRUKSI
1	<p>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 126 dimana sertifikat keselamatan terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sertifikat keselamatan kapal penumpang; 2. Sertifikat keselamatan kapal barang; 3. Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan 	<p>Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal hanya diberikan kepada kapal penangkap ikan</p>	<p>Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal juga diberikan kepada kapal penumpang dan kapal barang, Dan juga diberikan sertifikat keselamatan terhadap:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kapal penumpang; 2. Kapal Barang; <p>Kapal penangkap ikan.</p>
2.	<p>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia</p>	<p>Mengacu pada pasal tersebut tidak adanya</p>	<p>Sebagai alternatif</p>

<p>Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.</p> <p>Bab III, Pengawakan Kapal Niaga dan Kewenangan Jabatan.</p> <p>Pasal 4 ayat (2) Jenis sertifikat keterampilan pelaut sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (2) huruf b terdiri dari:</p> <p>a. Sertifikat Keterampilan Dasar</p> <p>b. Sertifikat Keterampilan Khusus</p> <p>Pasal 6 ayat (1) Sertifikat keterampilan dasar pelaut sebagaimana dimaksud</p>	<p>kepastian antara sertifikat Basic Safety Training untuk Kapal Niaga dan Basic Safety Training untuk Kapal Layar Motor (BST KLM)</p>	<p>pemilik sertifikat <i>BST</i> KLM mengajukan penghapusan data awal lalu mendaftar ulang sebagai peserta diklat Basic Safety Training Kapal Niaga.</p>
--	--	--

	dalam pasal 4 ayat (2) huruf a adalah Sertifikat Keterampilan Dasar Keselamatan (Basic safety Training)		
3.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut. Yang dimaksud dengan Sertifikat Keahlian Pelaut (<i>Certificate of Competency/COC</i>) adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira Operator Radio GMDSS, sesuai dengan	Ini berlaku hanya untuk orang-orang yang mengambil ijazah keahlian lewat lembaga/sekolah khusus yang nantinya akan menjadi seorang perwira pelayaran.	Penyetaraan kedudukan yang mana <i>rating</i> (ijazah IV/V dapat mengambil peran sebagai seorang perwira di kapal tertentu dengan sertifikat-sertifikat yang mereka miliki.

<p>ketentuan pada <i>Chapter II, III dan IV</i> Konvensi <i>STCW1978</i>, beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat.</p>		
---	--	--



