



## Implementasi Hukum Maritim Internasional dalam Penyelesaian Sengketa Bisnis Pengusaha Kapal dan Anak Buah Kapal

### Implementation of International Maritime Law in Resolving Business Disputes Between Shipowners and Seafarers

Aulia Uyun Asalina<sup>1</sup>✉, Zaenal Arifin<sup>2</sup>, Kukuh Sudarmanto<sup>3</sup>, Endah Pujiastuti<sup>4</sup>

<sup>1234</sup> Magister Hukum, Universitas Semarang, Semarang, Indonesia

✉ aulyauyun50@gmail.com

#### Abstract

*This study aims to assess the effectiveness of international maritime law instruments in resolving business disputes between shipowners and seafarers (crew), while formulating a juridical solution model oriented toward legal protection and access to justice. The core problem lies in the ineffective implementation of the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) and the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) in cross-jurisdictional practice, which often results in the protection of seafarers' rights remaining largely normative rather than operational. This research employs normative legal methodology using statutory and case approaches to examine the relationship between substantive maritime labour protection standards and the jurisdictional framework of flag states and port states. The findings reveal a structural gap between international legal norms and enforcement capacity, driven by weak flag state supervision, the prevalence of flags of convenience, disparities in national regulations, and limited access of seafarers to dispute resolution mechanisms. The study proposes an integrative model based on systemic integration between MLC 2006 and UNCLOS 1982 as a framework to strengthen multilayer enforcement and national regulatory harmonization. The novelty of this research lies in its analytical construction linking international legal instruments with the operational design of maritime business dispute resolution mechanisms.*

**Keywords:** Business Dispute Resolution; International Maritime Law; Legal Protection; Seafarers.

#### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menilai efektivitas implementasi instrumen hukum maritim internasional dalam penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan Anak Buah Kapal (ABK), sekaligus merumuskan model solusi yuridis yang berorientasi pada perlindungan hukum dan *access to justice*. Permasalahan utama terletak pada ketidakefektifan penerapan Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) dan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) dalam praktik lintas yurisdiksi, yang menyebabkan perlindungan hak ABK sering berhenti pada tataran normatif. Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus untuk menganalisis relasi antara standar perlindungan ketenagakerjaan maritim dan struktur yurisdiksi negara bendera serta negara pelabuhan. Hasil penelitian menunjukkan adanya kesenjangan antara norma internasional dan kapasitas penegakan hukum, yang dipengaruhi oleh lemahnya pengawasan negara bendera, praktik *flags of convenience*, disparitas regulasi nasional, serta keterbatasan akses ABK terhadap mekanisme penyelesaian sengketa. Temuan ini menghasilkan model integratif berbasis *systemic integration* antara MLC 2006 dan UNCLOS 1982 sebagai kerangka penguatan *multilayer enforcement* dan harmonisasi kebijakan nasional. Kebaruan penelitian terletak pada konstruksi analitis yang menghubungkan instrumen hukum internasional dengan desain mekanisme penyelesaian sengketa bisnis maritim secara operasional.

**Kata kunci:** Anak Buah Kapal; Hukum Maritim Internasional; Penyelesaian Sengketa Bisnis; Perlindungan Hukum.

## 1. PENDAHULUAN

Industri pelayaran merupakan sektor strategis dalam perdagangan internasional, mengingat lebih dari sembilan puluh persen distribusi barang dunia dilakukan melalui transportasi laut.<sup>1</sup> Karakteristik industri ini yang bersifat lintas batas menjadikannya sangat kompleks dari sisi hukum, karena melibatkan berbagai yurisdiksi dan aktor, mulai dari negara bendera, negara pelabuhan, perusahaan pelayaran, *manning agency*, hingga organisasi internasional ketenagakerjaan. Kompleksitas tersebut menciptakan kerentanan terhadap munculnya sengketa bisnis, khususnya antara pengusaha kapal dan anak buah kapal (ABK), yang sering berkaitan dengan pelanggaran hak ketenagakerjaan, keselamatan kerja, serta pemenuhan kontrak kerja laut. Kontrak kerja laut merupakan dasar hubungan hukum antara ABK dan pengusaha kapal. Namun, dalam praktiknya masih banyak kontrak yang disusun secara sepihak dan tidak sepenuhnya mengacu pada standar internasional, khususnya Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006). Ketimpangan posisi tawar ABK menyebabkan hak dan kewajiban sering kali tidak dinegosiasikan secara adil, sehingga memperbesar potensi terjadinya sengketa bisnis maritim.<sup>2</sup>

Indonesia sebagai salah satu negara pemasok ABK terbesar di dunia telah menunjukkan komitmen normatif dengan meratifikasi MLC 2006 melalui Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2016. Meskipun demikian, implementasi di lapangan masih menghadapi berbagai kendala, seperti lemahnya pengawasan, kurangnya harmonisasi regulasi nasional dengan instrumen internasional, serta terbatasnya akses ABK terhadap mekanisme penyelesaian sengketa yang efektif dan terjangkau.<sup>3</sup>

Dalam konteks global, perlindungan ABK merupakan isu fundamental yang berkaitan langsung dengan keberlanjutan industri pelayaran. International Labour Organization (ILO) dan International Maritime Organization (IMO) menegaskan bahwa kesejahteraan dan keselamatan pelaut merupakan prasyarat utama bagi stabilitas industri maritim. Namun, realitas kerja ABK yang berisiko tinggi, termasuk potensi eksploitasi, diskriminasi, dan kecelakaan kerja, menunjukkan masih adanya kesenjangan antara norma hukum internasional dan praktik di lapangan. Permasalahan semakin kompleks ketika sengketa bisnis maritim terjadi dalam yurisdiksi multinasional. Negara bendera memiliki kewajiban utama melakukan pengawasan terhadap kapal yang mengibarkan benderanya, tetapi praktik *flags of convenience* sering kali menyebabkan lemahnya penegakan hukum. Di sisi lain, yurisdiksi negara pelabuhan bersifat

---

<sup>1</sup> Lisna Rahayu et al., "Maritime Transport Governance Challenges in the Global South," *Elsevier: Marine Policy* 163 (2024), <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106147>.

<sup>2</sup> Deniece M. Aiken, Jonne Kotta, and Ulla Pirita Tapaninen, "Exploring the Multifaceted Challenges and Complexities Involved in the Effective Implementation of Maritime Conventions," *MDPI* 17, no. 2 (2025): 478, <https://doi.org/10.3390/su17020478>.

<sup>3</sup> Budi Purnomo et al., "Implementation of MLC 2006 for Indonesian Seafarers: A Gap Analysis in Aspects of Health Care and Social Security of Seafarers on Board," *Journal of Proceedings Series*, no. 4 (2020), <https://doi.org/10.12962/j23546026.y2020i4.7932>.

terbatas secara teritorial dan temporal, sehingga tidak mampu memberikan perlindungan berkelanjutan bagi ABK selama kapal beroperasi di laut lepas. Selain itu, peran *manning agency* sebagai perantara perekrutan ABK turut memunculkan persoalan hukum tersendiri. Sejumlah kasus menunjukkan adanya praktik pemotongan upah, biaya rekrutmen berlebihan, dan pengabaian keluhan ABK ketika terjadi perselisihan kerja. Kondisi ini menunjukkan perlunya regulasi dan pengawasan yang lebih ketat terhadap aktivitas perekrutan dan penempatan ABK.<sup>4</sup>

Permasalahan hukum utama dalam konteks ini terletak pada ketidakefektifan implementasi instrumen hukum maritim internasional dalam praktik penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan ABK. Meskipun Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) dan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) telah menyediakan kerangka normatif yang komprehensif, dalam praktiknya instrumen tersebut belum mampu menjamin penyelesaian sengketa yang cepat, adil, dan aksesibel bagi ABK, khususnya dalam situasi lintas yurisdiksi. Ketidaksinkronan antara norma internasional dan mekanisme penegakan hukum nasional menyebabkan perlindungan hukum bagi ABK sering berhenti pada tataran deklaratif.

Di sisi lain, negara pelabuhan yang sering menjadi tempat berlabuhnya kapal bisa memiliki regulasi lebih progresif dan otoritas lebih kuat untuk menegakkan hukum. Namun, yurisdiksi negara pelabuhan hanya berlaku saat kapal berada dalam wilayah perairannya, sehingga tidak dapat memberikan perlindungan berkelanjutan bagi ABK di tengah laut. Perbedaan yurisdiksi ini sering dimanfaatkan oleh pengusaha yang tidak bertanggung jawab untuk menghindari kewajiban hukum terhadap pekerjanya. Selain yurisdiksi negara bendera dan negara pelabuhan, peran *manning agency* sebagai perantara dalam perekrutan ABK juga kerap menjadi sorotan. Banyak kasus menunjukkan adanya praktik pemotongan gaji, pengenaan biaya rekrutmen yang tinggi, serta pengabaian terhadap keluhan ABK ketika terjadi perselisihan kerja. Walaupun seharusnya menjadi pihak yang memberikan perlindungan administratif dan kontraktual, dalam kenyataannya beberapa *manning agency* justru menjadi potensi pelanggar hak-hak dasar pekerja laut. Untuk itu, diperlukan regulasi dan sistem pengawasan yang lebih ketat terhadap aktivitas perekrutan guna memastikan kontrak kerja sesuai standar internasional.<sup>5</sup>

Implementasi MLC 2006 sejatinya memberikan aturan yang sangat lengkap terkait kondisi kerja, keselamatan, kesehatan, jam istirahat, hingga akses ke mekanisme penyelesaian sengketa bagi ABK. Konvensi ini juga mengatur sistem pengaduan internal di kapal yang wajib disediakan oleh nakhoda dan perusahaan pelayaran untuk menampung keluhan ABK secara bertingkat sebelum diselesaikan melalui lembaga eksternal. Namun, masih ditemukan kendala

---

<sup>4</sup> Kaniz Kakon et al., "Factors Influencing Seafarers' Human Rights Preservation Onboard," *Maritime Technology and Research* 7, no. 4 (2025), <https://doi.org/10.33175/mtr.2025.276889>.

<sup>5</sup> Ony Suriyono, Yulia A Hasan, and Basri Oner, "Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Yang Bekerja Pada Pengusaha Perkapalan Nasional Di Tinjau Dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan," *Indonesian Journal of Legality of Law* 5, no. 2 (2023): 360–68, <https://doi.org/10.35965/ijlf.v5i2.2676>.

berupa kurangnya pemahaman ABK mengenai prosedur keluhan, rasa takut akan retaliasi atau pemutusan kontrak, serta minimnya pelatihan bagi personel kapal dalam menangani keluhan pekerja.<sup>6</sup> Selain itu, efektivitas penyelesaian sengketa bisnis maritim sangat ditentukan oleh keberadaan forum yang dapat mengakomodasi kepentingan pihak-pihak yang bersengketa. Mekanisme arbitrase maritim internasional kerap diandalkan karena sifatnya yang netral dan lebih cepat dibanding litigasi di pengadilan nasional. Meski demikian, akses terhadap arbitrase membutuhkan biaya besar dan kemampuan hukum yang memadai, yang umumnya sulit dijangkau oleh ABK secara individual. Upaya kolektif melalui serikat pekerja atau lembaga bantuan hukum menjadi alternatif strategis dalam memperjuangkan hak-hak mereka.

Seiring meningkatnya jumlah ABK Indonesia yang bekerja di kapal asing, pemerintah memiliki tanggung jawab lebih besar dalam memastikan mekanisme *post-placement protection*. Jika terjadi sengketa atau pemulangan akibat kontrak kerja yang bermasalah, negara wajib hadir untuk memberikan bantuan repatriasi, pengurusan hak upah, maupun pemulihan kondisi psikologis korban eksploitasi. Oleh karena itu, diperlukan peran sinergis antara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), otoritas pelabuhan, serta misi diplomatik Indonesia di luar negeri dalam menangani persoalan hukum maritim yang melibatkan ABK.<sup>7</sup>

Dari perspektif akademik, penelitian ini juga memiliki urgensi untuk mengisi kesenjangan kajian pada bidang hukum maritim yang berkaitan dengan penyelesaian sengketa bisnis. Sebagian besar kajian terdahulu lebih terfokus pada aspek keselamatan pelayaran dan teknis operasional kapal, sementara dimensi hubungan industrial di atas kapal belum banyak dikembangkan secara komprehensif dalam konteks yurisdiksi multinasional. Hal ini menuntut pendekatan hukum yang berorientasi pada perlindungan pekerja dan keadilan dalam hubungan bisnis maritim.

Gultom (2022) menitikberatkan kajian pada aspek ketenagakerjaan di lingkungan pelabuhan, khususnya terkait tenaga kerja bongkar muat dan implikasi perubahan regulasi terhadap kepastian hukum hubungan kerja. Penelitian ini unggul dalam menjelaskan dinamika regulasi ketenagakerjaan maritim di wilayah pelabuhan serta peran negara dalam mengatur dan melindungi pekerja. Namun, fokus kajian masih terbatas pada wilayah yurisdiksi nasional dan aktivitas kepelabuhanan, sehingga belum menjangkau permasalahan hubungan kerja ABK di kapal asing yang beroperasi lintas negara. Selain itu, penelitian ini belum mengintegrasikan

---

<sup>6</sup> Alfian Jainul Cahya, "Analisis Penerapan Maritime Labour Convention ( Mlc ) 2006 Judul 3 Tentang Akomodasi , Fasilitas Rekreasi , Makanan Dan Katering Di KM . Camara Nusantara 3," *Jurnal Patria Bahari* 2, no. 1 (2022), <https://doi.org/10.54017/jpb.v2i1.48>.

<sup>7</sup> Ananda Fadhila Perkasa Putra, Arianty Anggraeny, and Muhammad Fachri Said, "Legal Protection for Indonesian Ship Crews in the Free Seas," *Hegels: Horizon Public Legal Studies* 1, no. 1 (2024): 50–67, <https://doi.org/10.15294/panjar.v4i1.55017>.

analisisnya dengan rezim hukum maritim internasional dan mekanisme penyelesaian sengketa bisnis maritim yang bersifat transnasional.<sup>8</sup>

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Hilmi (2023) berfokus pada praktik perjanjian bagi hasil antara pemilik kapal dan Anak Buah Kapal (ABK), khususnya dalam konteks hubungan kerja nelayan. Kajian ini menyoroti ketimpangan posisi tawar ABK akibat kontrak yang bersifat lisan atau disusun sepihak, sehingga berimplikasi pada ketidakadilan pembagian hasil dan lemahnya perlindungan hak pekerja laut. Keunggulan penelitian ini terletak pada kemampuannya mengungkap realitas praktik hubungan kerja di sektor maritim dari perspektif ketenagakerjaan, termasuk faktor sosial dan ekonomi yang mempengaruhi posisi ABK. Namun, penelitian ini memiliki keterbatasan karena belum mengaitkan temuan tersebut dengan instrumen hukum maritim internasional, seperti Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006), serta belum membahas mekanisme penyelesaian sengketa bisnis maritim secara lintas yurisdiksi.<sup>9</sup>

Penelitian yang dilakukan oleh Amuwardhani (2025) mengkaji konstruksi hukum integrasi kewenangan negara bendera (*flag state*) dan negara pelabuhan (*port state*) dalam penegakan hukum maritim. Fokus kajian diarahkan pada lemahnya pengawasan negara bendera, khususnya dalam praktik *flags of convenience*, serta peran negara pelabuhan dalam menutup celah penegakan hukum melalui *port state control*. Keunggulan penelitian ini terletak pada analisis normatif yang komprehensif mengenai pembagian kewenangan yurisdiksi dalam hukum maritim internasional serta relevansinya bagi kepastian hukum. Meskipun demikian, penelitian ini belum secara spesifik menempatkan ABK sebagai subjek utama yang terdampak langsung oleh lemahnya penegakan hukum tersebut, serta belum membahas penyelesaian sengketa bisnis ketenagakerjaan maritim dari sudut pandang hubungan industrial di atas kapal.<sup>10</sup>

Secara komparatif, penelitian-penelitian terdahulu menunjukkan bahwa fokus kajian masih terfragmentasi. Penelitian Gultom menitikberatkan aspek ketenagakerjaan di wilayah pelabuhan dalam yurisdiksi nasional, sedangkan penelitian Hilmi menyoroti ketimpangan kontraktual dalam hubungan kerja maritim tradisional tanpa integrasi instrumen internasional. Kemudian, kajian dari Amuwardhani menganalisis konstruksi kewenangan *flag state* dan *port state* dalam perspektif penegakan hukum maritim. Namun demikian, belum terdapat kajian yang secara simultan mengintegrasikan MLC 2006 dan UNCLOS 1982 dengan mekanisme penyelesaian sengketa bisnis ketenagakerjaan maritim dalam konteks lintas yurisdiksi. Posisi kebaruan penelitian ini terletak pada integrasi analisis normatif kedua instrumen tersebut dengan praktik penyelesaian sengketa konkret yang dialami ABK.

---

<sup>8</sup> Elfrida Ratnawati Gultom and Siti Nurbaiti, "Tenaga Kerja Bongkar Muat Pasca Pemberlakuan Asas Cabotage Di Indonesia," *Jurnal USM Law Review* 5, no. 2 (2022): 796–808, <https://doi.org/10.26623/julr.v5i2.5788>.

<sup>9</sup> Muhammad Satria Hilmi et al., "Analisis Hukum Islam Tentang Perjanjian Bagi Hasil Tangkapan Ikan," *Jurnal Juridisch* 1, no. 1 (2023): 60–74, <https://doi.org/10.26623/jj.v1i1.6795>.

<sup>10</sup> Kevin Mahesa Amuwardhani and Antonius Maria Laot Kian, "Konstruksi Hukum Indonesia Atas Integrasi Flag State Dan Port State Terhadap Kejahatan Maritim," *Jurnal USM Law Review* 8, no. 3 (2025): 8–12, <https://doi.org/10.26623/julr.v8i3.13003>.

Kesenjangan penelitian ini terletak pada belum adanya kajian yang mengkonstruksikan secara sistematis keterkaitan antara standar substantif perlindungan dalam MLC 2006 dengan kerangka yurisdiksi dan tanggung jawab negara dalam UNCLOS 1982 dalam konteks penyelesaian sengketa bisnis ABK lintas negara. Ketiadaan integrasi tersebut menyebabkan analisis perlindungan hukum ABK selama ini cenderung parsial dan belum menghasilkan formulasi model penyelesaian sengketa yang aplikatif.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penelitian ini memfokuskan kajian pada efektivitas implementasi Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) dan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) dalam penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan Anak Buah Kapal (ABK), serta pada perumusan model penyelesaian sengketa yang mampu menjamin perlindungan hukum dan *access to justice* bagi ABK dalam konteks yurisdiksi multinasional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas implementasi instrumen hukum maritim internasional dalam penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan ABK, mengidentifikasi hambatan struktural dan yuridis dalam praktik lintas yurisdiksi, serta merumuskan model penyelesaian sengketa yang berorientasi pada perlindungan hukum substantif dan peningkatan *access to justice* bagi ABK.

## 2. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang menitikberatkan pada kajian terhadap norma-norma hukum internasional dan nasional yang mengatur hubungan kerja maritim antara pengusaha kapal dan ABK. Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif analitis, karena bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis ketentuan hukum yang berlaku serta menganalisis penerapannya dalam penyelesaian sengketa bisnis maritim.<sup>11</sup> Pemilihan metode penelitian hukum normatif didasarkan pada karakter permasalahan yang dikaji, yaitu efektivitas implementasi instrumen hukum maritim internasional dalam penyelesaian sengketa bisnis lintas yurisdiksi. Permasalahan tersebut bertumpu pada analisis norma, asas, dan konstruksi tanggung jawab negara dalam rezim hukum internasional, sehingga memerlukan penelaahan sistematis terhadap peraturan perundang-undangan, konvensi internasional, serta doktrin hukum. Pendekatan normatif dinilai paling relevan karena sengketa bisnis maritim internasional tidak hanya melibatkan fakta empiris, tetapi terutama menyangkut konflik norma, disharmoni regulasi, dan persoalan yurisdiksi yang harus dianalisis melalui interpretasi hukum.

Pendekatan penelitian yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah instrumen hukum

---

<sup>11</sup> Lucky Faisal Ardanu, Endang Setyowati, and Dhian Indah Astanti, "Analisis Yuridis Terhadap Perusahaan Yang Menggunakan Cryptocurrency Di Indonesia (Studi Kasus Token Asix Milik Anang Hirmasnyah)," *Semarang Law Review* 6, no. 2 (2025): 426–40, <https://doi.org/10.26623/slr.v6i2.12391>.

internasional dan regulasi nasional yang relevan, seperti *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)*, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)*, serta peraturan pelayaran nasional. Pendekatan konseptual digunakan untuk mengkaji konsep-konsep hukum yang berkaitan dengan perlindungan hukum, negara bendera (*flag state*), negara pelabuhan (*port state*), dan hubungan kerja maritim. Konsep perlindungan hukum dalam penelitian ini dipahami sebagai upaya sistematis untuk menjamin pemenuhan hak normatif ABK melalui mekanisme preventif dan represif. Konsep *flag state* dan *port state* dianalisis sebagai konstruksi yurisdiksi dalam hukum laut internasional yang menentukan tanggung jawab pengawasan dan penegakan hukum terhadap kapal. Sementara itu, *access to justice* digunakan sebagai kerangka evaluatif untuk menilai sejauh mana mekanisme penyelesaian sengketa dapat diakses secara efektif, terjangkau, dan adil oleh ABK sebagai pihak yang secara struktural berada dalam posisi subordinatif.

Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis putusan arbitrase maritim dan kasus-kasus aktual yang berkaitan dengan pelanggaran perjanjian kerja laut.<sup>12</sup> Pemilihan kasus dilakukan berdasarkan kriteria: (1) adanya dimensi lintas yurisdiksi yang melibatkan lebih dari satu negara; (2) terdapat dugaan pelanggaran hak ketenagakerjaan ABK sebagaimana diatur dalam MLC 2006; dan (3) tersedianya dokumentasi hukum yang memadai untuk dianalisis secara normatif. Kriteria ini dimaksudkan agar studi kasus yang digunakan relevan dengan fokus penelitian dan mampu menggambarkan problem implementasi instrumen hukum maritim internasional secara konkret.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yang terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer meliputi konvensi internasional, peraturan perundang-undangan, serta putusan sengketa maritim. Bahan hukum sekunder meliputi buku teks hukum, jurnal ilmiah, serta laporan organisasi internasional seperti International Labour Organization (ILO) dan International Maritime Organization (IMO). Adapun bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan ensiklopedia.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan, dengan menelusuri dan mengkaji dokumen resmi, buku, jurnal ilmiah, serta database arbitrase maritim. Analisis dilakukan melalui tahapan inventarisasi norma, interpretasi sistematis terhadap ketentuan MLC 2006 dan UNCLOS 1982, identifikasi titik disharmoni dengan regulasi nasional, serta evaluasi efektivitas mekanisme penyelesaian sengketa berdasarkan indikator perlindungan hukum dan *access to justice*. Proses analisis ini memungkinkan penilaian kritis terhadap kesenjangan antara norma internasional dan praktik implementasi dalam penyelesaian sengketa bisnis maritim.

---

<sup>12</sup> Muhammad Bintang Idrus, Mutia Ch. Thalib, and Mohamad Hidayat Muhtar, "Kesenjangan Hukum Dan Realitas Sosial Dalam Transaksi Tanah Tanpa Sertifikat," *Yudhistira: Jurnal Yurisprudensi, Hukum Dan Peradilan* 3, no. 2 (2025): 84–91, <https://doi.org/10.59966/yudhistira.v3i2.1926>.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Penerapan Hukum Maritim Internasional dalam Penyelesaian Sengketa Bisnis antara Pengusaha Kapal dan Anak Buah Kapal (ABK)

Dalam konteks perdagangan global, industri pelayaran merupakan sektor yang sangat bergantung pada keberadaan kerangka hukum internasional yang mampu mengatur aktivitas lintas yurisdiksi secara efektif. Karakteristik kegiatan pelayaran yang melibatkan berbagai negara, aktor ekonomi, serta sistem hukum yang berbeda menimbulkan kompleksitas tersendiri dalam pengaturan hubungan kerja dan penyelesaian sengketa di sektor maritim. Salah satu bentuk sengketa yang sering muncul adalah perselisihan bisnis antara pengusaha kapal dan ABK, yang berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian kerja laut, pemenuhan hak ketenagakerjaan, serta tanggung jawab hukum para pihak.<sup>13</sup> Dalam situasi tersebut, keberadaan instrumen hukum maritim internasional menjadi penting sebagai kerangka normatif yang mengatur standar perlindungan pekerja maritim sekaligus menentukan mekanisme yurisdiksi dalam penyelesaian sengketa yang timbul dalam praktik pelayaran internasional. Penerapan hukum maritim internasional dalam hubungan kerja antara pengusaha kapal dan ABK merupakan konsekuensi dari karakter industri pelayaran yang bersifat lintas negara (transnasional). Kapal sebagai sarana transportasi laut tidak hanya beroperasi dalam satu wilayah hukum nasional, melainkan berpindah dari satu yurisdiksi ke yurisdiksi lain dengan membawa awak kapal yang berasal dari berbagai negara. Kondisi ini menimbulkan kompleksitas hukum yang tidak dapat diselesaikan hanya melalui hukum nasional, sehingga memerlukan instrumen hukum internasional sebagai kerangka pengaturan dan perlindungan hukum yang bersifat universal.<sup>14</sup>

Dalam konteks tersebut, *Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)* dan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)* menjadi dua pilar utama hukum maritim internasional yang relevan dalam penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan ABK. Kedua instrumen ini memiliki fungsi yang berbeda namun saling melengkapi. MLC 2006 secara khusus mengatur aspek ketenagakerjaan maritim dan perlindungan ABK, sedangkan UNCLOS 1982 menyediakan kerangka yurisdiksi dan tanggung jawab negara dalam penegakan hukum di laut.

MLC 2006 sering disebut sebagai “*Konstitusi Maritim bagi Pelaut*” karena menyatukan lebih dari enam puluh konvensi dan rekomendasi International Labour Organization (ILO) sebelumnya ke dalam satu instrumen yang komprehensif. Konvensi ini mengatur hampir seluruh aspek kehidupan dan kerja ABK di atas kapal, mulai dari persyaratan usia minimum, kualifikasi

---

<sup>13</sup> Alya Sani Pratiwi, Endah Pujiastuti, and Zaenal Arifin, “Implikasi Bentuk Perjanjian Kerja Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Pada Usaha Mikro Dan Kecil The Implications of Employment Contract Forms on Legal Protection for Workers in Micro and Small Enterprises,” *Jurnal USM Law Review* 7, no. 3 (2024): 1897–1910, <https://doi.org/https://doi.org/10.26623/julr.v7i3.11030>.

<sup>14</sup> Jaja Suparman, Hulman Panjaitan, and Wiwik Sri Widiarty, “Status Ketenagakerjaan Pelaut Dalam Perspektif Hukum Positif Di Indonesia,” *Journal Syntax Idea* 5, no. 12 (2023): 2660–80, <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2657>.

dan pelatihan, jam kerja dan jam istirahat, sistem pengupahan, akomodasi dan fasilitas kapal, makanan dan katering, hingga jaminan kesehatan, perlindungan sosial, dan hak atas repatriasi. Dengan ruang lingkup pengaturan yang luas tersebut, MLC 2006 menjadi standar minimum global yang wajib dipatuhi oleh negara pihak dan pelaku industri pelayaran.

Salah satu aspek paling krusial dalam MLC 2006 terkait penyelesaian sengketa adalah kewajiban perusahaan pelayaran untuk menyediakan Perjanjian Kerja Laut (*Seafarers' Employment Agreement/SEA*) yang sah dan tertulis. SEA berfungsi sebagai kontrak kerja yang memuat hak dan kewajiban kedua belah pihak, termasuk ketentuan mengenai upah, durasi kontrak, jam kerja, hak cuti, serta mekanisme penyelesaian sengketa. Dalam praktik hukum, SEA menjadi alat bukti utama dalam menilai apakah pengusaha kapal telah melakukan pelanggaran terhadap standar ketenagakerjaan maritim internasional.<sup>15</sup>

Selain itu, MLC 2006 mewajibkan setiap kapal menyediakan mekanisme keluhan internal yang dapat digunakan ABK untuk menyampaikan pengaduan tanpa rasa takut akan intimidasi atau pembalasan. Mekanisme ini dirancang sebagai langkah awal penyelesaian sengketa secara internal sebelum konflik berkembang menjadi sengketa hukum yang lebih luas. Secara normatif, ketentuan ini mencerminkan prinsip *access to justice* bagi ABK sebagai kelompok pekerja yang secara struktural berada dalam posisi lemah.

Namun, efektivitas penerapan MLC 2006 sangat bergantung pada peran negara, khususnya negara bendera. Dalam hal ini, UNCLOS 1982 memberikan dasar hukum mengenai kewajiban negara bendera untuk menjalankan yurisdiksi dan pengawasan terhadap kapal yang mengibarkan benderanya. Pasal 94 UNCLOS 1982 menegaskan bahwa negara bendera wajib secara efektif melaksanakan yurisdiksi dan kontrol administratif, teknis, dan sosial terhadap kapal-kapal tersebut. Meskipun UNCLOS tidak mengatur secara rinci hak-hak ketenagakerjaan maritim, prinsip yurisdiksi eksklusif negara bendera menjadi landasan utama bagi penegakan standar MLC 2006.

Relasi antara MLC 2006 dan UNCLOS 1982 tidak hanya bersifat komplementer secara normatif, tetapi juga menentukan efektivitas perlindungan hukum bagi ABK dalam praktik. MLC 2006 menyediakan standar substantif hak ketenagakerjaan maritim, sedangkan UNCLOS 1982 menetapkan struktur yurisdiksi yang menentukan siapa yang bertanggung jawab menegakkan standar tersebut. Ketika kewenangan yurisdiksi negara bendera tidak dijalankan secara efektif, norma perlindungan yang diatur dalam MLC 2006 kehilangan daya operasional. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas perlindungan hukum bagi ABK tidak hanya ditentukan oleh kelengkapan norma substantif, tetapi terutama oleh kapasitas institusional negara dalam menjalankan kewajiban pengawasan.

---

<sup>15</sup> Ariibah Hanifah, Langga Lagandhy, and Eka Saputra, "Analisis Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Waktu Kerja, Waktu Istirahat, Dan Kompensasi Terhadap Aturan Ketenagakerjaan Di PT X," *Jurnal Pengembangan Ketenagakerjaan* 3, no. 1 (2025): 1–10, <https://doi.org/10.59574/jpk.v3i1.149>.

Dengan demikian, terdapat hubungan fungsional antara MLC 2006 dan UNCLOS 1982. MLC 2006 menyediakan standar substantif perlindungan ABK, sementara UNCLOS 1982 menetapkan kerangka yurisdiksi dan tanggung jawab negara untuk memastikan standar tersebut diterapkan. Dalam teori hukum internasional, hubungan ini mencerminkan prinsip *systemic integration*, yaitu keterpaduan antar instrumen hukum internasional dalam mencapai tujuan perlindungan hukum yang efektif. Prinsip *systemic integration* dalam hukum internasional tidak sekadar menunjukkan keberadaan berbagai instrumen hukum yang saling berkaitan, tetapi menuntut interpretasi terpadu antar rezim hukum agar menghasilkan perlindungan yang efektif bagi subjek hukum. Dalam konteks hubungan kerja maritim, integrasi antara MLC 2006 dan UNCLOS 1982 berarti bahwa standar ketenagakerjaan tidak dapat dipisahkan dari struktur yurisdiksi yang mengatur pelaksanaan dan penegakannya. Ketika kedua instrumen tersebut tidak beroperasi secara terpadu, maka terjadi fragmentasi hukum internasional yang berimplikasi pada lemahnya perlindungan terhadap ABK. Dengan kata lain, *systemic integration* bukan hanya konsep interpretatif, tetapi juga mekanisme fungsional yang menentukan apakah norma internasional benar-benar dapat diimplementasikan secara efektif.

Namun, dalam praktik industri pelayaran global, penerapan kewajiban negara bendera sering menghadapi kendala serius. Salah satu fenomena yang paling menonjol adalah penggunaan *flag of convenience (FOC)*, yaitu praktik pendaftaran kapal di negara yang memberikan persyaratan longgar, biaya murah, dan pengawasan minimal. Negara-negara FOC umumnya memperoleh keuntungan ekonomi dari registrasi kapal, tetapi tidak diimbangi dengan kapasitas penegakan hukum dan pengawasan yang memadai.<sup>16</sup> Akibatnya, banyak kapal yang secara formal tunduk pada standar internasional, tetapi secara faktual tidak memenuhi kewajiban perlindungan terhadap ABK.

Kegagalan negara bendera dalam menjalankan kewajiban pengawasan memiliki implikasi hukum langsung bagi ABK. Pertama, ABK kehilangan jaminan perlindungan administratif terhadap pelaksanaan kontrak kerja laut, termasuk pembayaran upah, kondisi kerja, dan hak repatriasi. Kedua, mekanisme pengaduan yang disediakan oleh MLC 2006 menjadi tidak efektif karena tidak didukung oleh otoritas negara yang berwenang menegakkan hasil pengaduan tersebut. Ketiga, ABK berpotensi mengalami kesulitan menentukan forum penyelesaian sengketa yang memiliki yurisdiksi efektif, sehingga memperpanjang proses pemulihan hak. Kondisi ini menempatkan ABK dalam situasi ketidakpastian hukum yang nyata, meskipun secara normatif mereka dilindungi oleh instrumen hukum internasional.

Kelemahan pengawasan negara bendera ini menciptakan *accountability gap*, yaitu kekosongan pertanggungjawaban ketika terjadi pelanggaran hak ABK. Dalam situasi tersebut, peran negara pelabuhan (*port state*) menjadi sangat penting. Melalui mekanisme *Port state Control (PSC)*, negara pelabuhan memiliki kewenangan untuk melakukan inspeksi dan menahan

---

<sup>16</sup> Paris MoU Secretariat, "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" (The Hague, 2024).

kapal yang tidak memenuhi standar internasional, termasuk standar ketenagakerjaan yang diatur dalam MLC 2006. Mekanisme ini menunjukkan bahwa penerapan hukum maritim internasional bersifat multilapis dan tidak hanya bergantung pada satu aktor negara.

*Accountability gap* yang muncul akibat lemahnya pengawasan negara bendera menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara struktur yurisdiksi dan perlindungan substantif dalam hukum maritim internasional. Ketika tanggung jawab utama berada pada negara bendera yang tidak memiliki kapasitas atau kemauan untuk menegakkan hukum, mekanisme perlindungan menjadi bergantung pada intervensi aktor lain seperti negara pelabuhan atau organisasi pekerja internasional. Situasi ini menciptakan perlindungan yang bersifat reaktif dan tidak sistematis, karena bergantung pada keberadaan inspeksi atau pelanggaran yang terdeteksi, bukan pada mekanisme pengawasan yang berkelanjutan.

Dengan demikian, penerapan hukum maritim internasional dalam penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan ABK tidak dapat dipahami secara sempit sebagai persoalan normatif semata. Penerapan tersebut dipengaruhi oleh faktor struktural seperti kapasitas negara bendera, kepatuhan perusahaan pelayaran, efektivitas mekanisme pengawasan internasional, serta posisi tawar ABK dalam hubungan kerja. Tanpa sinergi antar elemen tersebut, hukum maritim internasional berisiko kehilangan daya guna dalam memberikan perlindungan hukum yang nyata. Hal ini menegaskan bahwa efektivitas penerapan hukum maritim internasional dalam penyelesaian sengketa bisnis ABK tidak hanya bergantung pada keberadaan norma internasional, tetapi pada integrasi fungsional antara standar perlindungan, struktur yurisdiksi, dan kapasitas penegakan hukum negara yang terlibat.

Dari uraian tersebut dapat dipahami bahwa efektivitas penerapan hukum maritim internasional tidak hanya ditentukan oleh keberadaan norma yang komprehensif, tetapi juga oleh kemampuan institusional negara dalam menjalankan fungsi pengawasan dan penegakan hukum. Keterkaitan antara Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) dan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) menunjukkan bahwa perlindungan terhadap Anak Buah Kapal (ABK) merupakan hasil interaksi antara standar substantif ketenagakerjaan maritim dan struktur yurisdiksi yang mengatur pelaksanaannya. Ketika kewajiban negara bendera tidak dijalankan secara efektif, maka norma perlindungan yang telah dirumuskan dalam MLC 2006 tidak memiliki daya operasional yang memadai dalam praktik penyelesaian sengketa bisnis maritim.

Dengan demikian, persoalan utama dalam implementasi hukum maritim internasional terletak pada kesenjangan antara kerangka normatif global dan kapasitas penegakan hukum pada tingkat nasional. Kondisi ini menegaskan bahwa perlindungan hukum bagi ABK tidak dapat bergantung semata pada satu rezim hukum internasional, melainkan memerlukan integrasi fungsional antara instrumen hukum, mekanisme pengawasan, dan koordinasi antarnegara yang terlibat dalam aktivitas pelayaran. Oleh karena itu, pendekatan systemic integration menjadi

penting untuk memastikan bahwa standar perlindungan ketenagakerjaan maritim dapat diimplementasikan secara efektif dalam konteks hubungan kerja lintas yurisdiksi.

### 3.2 Penyelesaian Sengketa Bisnis antara Pengusaha Kapal dan Anak Buah Kapal (ABK)

Sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan ABK pada umumnya bersumber dari pelanggaran terhadap perjanjian kerja laut dan ketidakpatuhan terhadap standar ketenagakerjaan maritim internasional.<sup>17</sup> Bentuk sengketa yang paling sering terjadi meliputi keterlambatan atau tidak dibayarkannya upah, pemutusan hubungan kerja secara sepihak, kondisi kerja yang tidak memenuhi standar keselamatan dan kesehatan, serta pelanggaran hak repatriasi. Untuk menganalisis efektivitas penyelesaian sengketa tersebut secara sistematis, mekanisme yang tersedia dapat diklasifikasikan ke dalam tiga kategori, yaitu: (1) mekanisme internal di atas kapal; (2) mekanisme non-litigasi eksternal; dan (3) mekanisme litigasi atau arbitrase. Klasifikasi ini penting untuk menilai sejauh mana setiap mekanisme mampu menjamin perlindungan hak dan *access to justice* bagi ABK dalam konteks yurisdiksi multinasional.

Keterlambatan pembayaran upah merupakan pelanggaran yang paling dominan dan memiliki dampak serius bagi ABK. Regulation 2.2 MLC 2006 secara tegas mewajibkan pembayaran upah secara teratur dan tepat waktu. Dalam praktiknya, banyak ABK mengalami penundaan pembayaran hingga berbulan-bulan, bahkan dalam beberapa kasus tidak menerima upah sama sekali. Kondisi ini menempatkan ABK dalam posisi yang sangat rentan, mengingat sebagian besar dari mereka bergantung pada penghasilan tersebut untuk memenuhi kebutuhan keluarga di negara asal. Selain masalah upah, pemutusan hubungan kerja secara sepihak tanpa prosedur yang jelas dan tanpa kompensasi yang layak juga menjadi sumber sengketa yang signifikan. Banyak perusahaan pelayaran memanfaatkan posisi dominannya untuk mengakhiri kontrak kerja ABK tanpa alasan yang sah, terutama ketika ABK dianggap “bermasalah” karena mengajukan keluhan. Praktik semacam ini bertentangan dengan prinsip perlindungan tenaga kerja yang diatur dalam MLC 2006 dan mencerminkan ketimpangan relasi kuasa dalam hubungan kerja maritim.<sup>18</sup>

Hak repatriasi juga sering menjadi objek sengketa. Regulation 2.5 MLC 2006 mewajibkan pengusaha kapal untuk menanggung biaya pemulangan ABK ke negara asalnya ketika kontrak berakhir, ABK sakit atau terluka, atau kapal tidak lagi mampu melanjutkan operasi. Namun

---

<sup>17</sup> Moh Muniri and Marifah Marifah, “Settlement of Seafarers’ Disputes in Maritime Labor Law,” *International Journal of Applied Research and Sustainable Sciences (IJARSS)* 3, no. 8 (2025): 683–700, <https://doi.org/10.59890/ijarss.v3i8.92>.

<sup>18</sup> Agung Laksono, Retno Kus Setyowati, and Dwi Ratna Kartika, “Hubungan Hukum Antara Anak Buah Kapal Perikanan Dengan Perusahaan Dalam Perjanjian Kerja Laut Agung,” *Jurnal P4I* 4, no. 3 (2024): 239–51, <https://doi.org/10.51878/social.v4i3.3316>.

dalam praktiknya, banyak perusahaan menolak atau menunda repatriasi dengan alasan biaya, sehingga ABK terlantar di pelabuhan asing tanpa kepastian hukum.<sup>19</sup>

Dalam menghadapi sengketa-sengketa tersebut, MLC 2006 menyediakan tahapan penyelesaian yang dimulai dari mekanisme keluhan internal di atas kapal. Secara teoritis, mekanisme ini bertujuan untuk menyelesaikan sengketa secara cepat dan informal. Namun dalam praktik, mekanisme ini sering tidak efektif karena adanya relasi hierarkis yang kuat antara ABK, perwira kapal, dan manajemen perusahaan. Banyak ABK enggan mengajukan keluhan karena takut mengalami intimidasi, pemutusan kontrak, atau dimasukkan ke dalam *blacklist* oleh *manning agency*. Mekanisme internal mencerminkan prinsip penyelesaian cepat dan informal sebagaimana dianut dalam MLC 2006. Namun secara faktual, relasi hierarkis dan ketimpangan posisi tawar menyebabkan mekanisme ini sering tidak efektif. Dari perspektif *access to justice*, akses prosedural memang tersedia, tetapi akses substantif terhadap pemulihan hak belum terjamin karena tidak adanya jaminan independensi dan perlindungan terhadap pelapor.

Mediasi maritim menjadi alternatif penyelesaian sengketa di luar mekanisme internal kapal. Di Indonesia, syahbandar memiliki kewenangan untuk memfasilitasi mediasi dalam konteks ketenagakerjaan pelayaran. Namun, karena sifat mediasi yang tidak mengikat, keberhasilannya sangat bergantung pada itikad baik para pihak. Dalam banyak kasus, perusahaan pelayaran tidak memiliki insentif yang kuat untuk mematuhi hasil mediasi, terutama jika tidak disertai ancaman sanksi hukum. Mekanisme nonlitigasi memiliki keunggulan pada fleksibilitas dan biaya yang relatif lebih rendah dibandingkan dengan litigasi formal. Akan tetapi, ketiadaan kekuatan mengikat dan ketergantungan pada itikad baik perusahaan pelayaran membatasi efektivitasnya. Dalam konteks *access to justice*, mekanisme ini lebih mudah diakses oleh ABK, tetapi tidak selalu menjamin kepastian pemenuhan hak apabila pihak perusahaan tidak kooperatif.

Arbitrase maritim internasional menawarkan mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih efektif karena putusannya bersifat final dan mengikat serta dapat dieksekusi lintas negara berdasarkan Konvensi New York 1958. Oleh karena itu, banyak kontrak kerja laut mencantumkan klausul arbitrase sebagai forum penyelesaian sengketa. Namun, biaya arbitrase yang tinggi menjadi hambatan utama bagi ABK. Akibatnya, arbitrase cenderung lebih mudah diakses oleh perusahaan pelayaran dibandingkan oleh pekerja.

Litigasi di pengadilan nasional merupakan opsi terakhir dalam penyelesaian sengketa. Di Indonesia, ABK dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Hubungan Industrial. Namun proses litigasi sering memakan waktu lama, biaya tinggi, dan menghadapi kendala yurisdiksi jika perusahaan pelayaran berbadan hukum asing. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun jalur hukum tersedia secara formal, akses ABK terhadap keadilan masih terbatas secara faktual.

---

<sup>19</sup> Leila Luvena Ambalisticarini Roeslan ADL and Andrey Sujatmoko, "Perbudakan Anak Buah Kapal (Abk) Warga Negara Indonesia Di Kapal Long Xing 629 Menurut Protokol Palermo Tahun 2000," *Jurnal Reformasi Hukum Trisakti* 5, no. November (2023): 1076–86, <https://doi.org/10.25105/refor.v5i4.18553>.

Studi kasus MV Harmony (2019) menunjukkan secara konkret lemahnya perlindungan ABK ketika negara bendera tidak menjalankan kewajiban pengawasannya. Kapal berbendera Panama tersebut ditahan oleh otoritas Australia setelah ditemukan pelanggaran serius terhadap MLC 2006, termasuk tidak dibayarkannya upah selama delapan bulan, jam kerja melebihi batas regulasi, serta kondisi akomodasi dan makanan yang tidak layak. Intervensi *Port State Control* yang didukung oleh International Transport Workers' Federation (ITF) menjadi faktor kunci dalam memastikan pembayaran upah tertunggak dan repatriasi ABK.

Kasus ini mengungkap dua kelemahan sistemik. Pertama, pengawasan negara bendera tidak efektif sehingga pelanggaran berlangsung dalam waktu lama tanpa koreksi. Kedua, pemulihan hak ABK sangat bergantung pada intervensi aktor eksternal dan bukan pada mekanisme perlindungan yang bersifat preventif. Pelajaran hukum (*lessons learned*) dari kasus ini menunjukkan bahwa perlindungan efektif hanya terwujud melalui *multilayer enforcement*, yaitu kombinasi pengawasan negara bendera, intervensi negara pelabuhan, serta dukungan organisasi pekerja internasional.

Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi hukum maritim internasional menghadapi tantangan serius. Harmonisasi regulasi nasional dengan standar internasional masih kurang optimal. Meskipun Indonesia telah meratifikasi MLC 2006, beberapa regulasi teknis belum selaras sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum. Pengawasan terhadap negara bendera masih lemah, terutama ketika kapal menggunakan *flag of convenience* yang memungkinkan perusahaan menghindari aturan ketat negara-negara dengan pengawasan kuat.

Akses ABK terhadap bantuan hukum juga masih terbatas. Banyak ABK tidak memahami isi kontrak kerja dan tidak memiliki sumber daya untuk memperjuangkan hak mereka melalui mekanisme hukum yang tersedia. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan literasi hukum bagi ABK dan penguatan lembaga bantuan hukum maritim.

Selain itu, perlu dipahami bahwa MLC 2006 tidak hanya berfungsi sebagai instrumen perlindungan ketenagakerjaan, tetapi juga sebagai sarana penguatan tata kelola industri pelayaran secara global. Dengan mewajibkan negara anggota melakukan inspeksi dan sertifikasi kepatuhan standar maritim, konvensi ini memberikan jaminan terhadap *fair competition* antar perusahaan pelayaran di pasar internasional. Hal ini penting mengingat perusahaan dengan tingkat kepatuhan rendah kerap memperoleh keuntungan ekonomi dari praktik eksploitasi ABK dan pengurangan standar keselamatan kerja.

MLC 2006 juga menempatkan tanggung jawab yang signifikan pada perusahaan dalam menyediakan akses terhadap perawatan kesehatan dan jaminan sosial, termasuk kompensasi kecelakaan kerja dan kematian di laut. Namun kenyataannya, implementasi prinsip-prinsip ini sering menghadapi hambatan administratif dan biaya ekonomi yang tidak sedikit, sehingga sebagian perusahaan mencoba menghindari kewajiban dengan berbagai dalih, seperti menunda

pelaporan insiden atau memaksa ABK menandatangani pernyataan pengunduran diri untuk menghindari klaim.

Di sisi lain, UNCLOS memberikan legitimasi terhadap penegakan yurisdiksi negara bendera, tetapi dalam praktiknya efektivitas penegakan sangat bergantung pada kapasitas negara tersebut. Banyak negara bendera yang masuk kategori *flags of convenience* memiliki perangkat hukum maritim yang lemah, minimnya pengawasan, dan tidak responsif terhadap pengaduan ABK. Beberapa studi menunjukkan bahwa pelanggaran ketenagakerjaan maritim banyak terjadi pada kapal berbendera negara yang hanya memprioritaskan manfaat ekonomi registrasi kapal tanpa komitmen pada perlindungan pekerja.

Implikasi dari kondisi ini adalah terjadinya *accountability gap*, yaitu kekosongan pertanggungjawaban ketika negara bendera tidak melaksanakan tugasnya. Dalam situasi demikian, negara pelabuhan dapat mengambil tindakan melalui *Port State Control (PSC)*, sebagaimana diatur dalam berbagai instrumen IMO seperti Paris MoU dan Tokyo MoU, yang memungkinkan negara pelabuhan menahan kapal yang melakukan pelanggaran serius terhadap standar internasional. Intervensi negara pelabuhan ini terbukti menjadi elemen penting penegakan hukum maritim global karena memberikan lapisan perlindungan tambahan bagi ABK.

Di tingkat nasional, negara memiliki kewajiban mengharmonisasikan peraturan perundang-undangan domestik dengan standar internasional agar implementasi instrumen global berjalan efektif. Indonesia sendiri telah menerbitkan beberapa regulasi pelaksanaan MLC seperti Permenhub No. 84 Tahun 2013 dan peraturan ketenagakerjaan terkait pelaut, namun pengawasan terhadap perekrutan dan penempatan ABK masih sering menimbulkan celah hukum. Kurangnya koordinasi antarlembaga, seperti antara syahbandar, *manning agency*, dan Kementerian Ketenagakerjaan, sering kali memperpanjang penyelesaian sengketa serta menempatkan ABK dalam posisi rentan.

Pada konteks penyelesaian sengketa, pilihan mekanisme hukum harus mempertimbangkan asas *access to justice*. Mekanisme *internal complaint* di atas kapal sering tidak efektif karena adanya relasi kuasa hierarkis antara nakhoda dan ABK. Banyak keluhan dipendam karena ABK takut menghadapi intimidasi, pemutusan kontrak sepihak, atau "*blacklist*" dari perusahaan *manning agency*. Peran serikat pekerja internasional seperti ITF menjadi penting sebagai pendamping dan advokat yang dapat memberikan keseimbangan posisi tawar dalam penyelesaian sengketa.

Sementara itu, arbitrase maritim menjadi pilihan utama penyelesaian sengketa bisnis karena sifatnya yang cepat, rahasia, dan dapat dieksekusi lintas negara berdasarkan Konvensi New York 1958. Namun, hambatan terbesar adalah biaya yang sangat tinggi, sehingga akses ABK terhadap arbitrase cenderung terbatas dan lebih sering dimanfaatkan oleh perusahaan. Model *legal aid* untuk arbitrase ketenagakerjaan maritim masih belum berkembang secara memadai di negara berkembang, termasuk Indonesia.

Kasus MV Harmony merupakan representasi konkret lemahnya perlindungan ABK ketika negara bendera mengabaikan kewajibannya. Namun keberhasilan penyelesaian kasus tersebut menunjukkan pentingnya *multilayer enforcement*, yaitu keterlibatan otoritas pelabuhan, ITF, serta tekanan hukum berbasis standar internasional. Studi kasus seperti ini memperlihatkan bahwa perlindungan efektif bagi ABK hanya dapat terwujud jika seluruh pemangku kepentingan berperan aktif dalam menegakkan instrumen hukum internasional. Evaluasi terhadap seluruh mekanisme penyelesaian sengketa menunjukkan bahwa persoalan utama bukan terletak pada ketiadaan forum, melainkan pada kesenjangan akses. Mekanisme internal lemah karena ketimpangan relasi kuasa, mekanisme non-litigasi terbatas karena tidak mengikat, sedangkan litigasi dan arbitrase terhambat biaya serta yurisdiksi lintas negara. Kondisi ini menegaskan perlunya model penyelesaian sengketa yang mengintegrasikan efektivitas penegakan hukum dengan prinsip *access to justice* agar perlindungan ABK tidak berhenti pada ketersediaan prosedur formal.

Lebih jauh, tantangan implementasi hukum maritim internasional juga bersinggungan dengan aspek literasi hukum ABK. Minimnya pemahaman mengenai hak-hak ketenagakerjaan membuat banyak ABK tidak menyadari kapan hak mereka dilanggar, atau ke mana mereka harus mengadakan sengketa yang mereka alami. Berdasarkan temuan berbagai lembaga advokasi pelaut, sebagian besar ABK baru menyadari hak mereka setelah munculnya permasalahan serius seperti upah tidak dibayar, kecelakaan kerja, atau repatriasi tertahan.

Oleh karena itu, diperlukan langkah reformasi yang bersifat menyeluruh dan terintegrasi untuk memperkuat perlindungan hukum bagi ABK dalam hubungan kerja maritim internasional. Reformasi tersebut mencakup penguatan regulasi serta harmonisasi hukum nasional dengan instrumen hukum maritim internasional guna menutup celah normatif yang masih ada. Selain itu, peningkatan fungsi pengawasan oleh negara bendera dan negara pelabuhan menjadi krusial untuk memastikan kepatuhan perusahaan pelayaran terhadap standar ketenagakerjaan dan keselamatan kerja. Di sisi lain, pembentukan lembaga pendampingan hukum maritim yang secara khusus diperuntukkan bagi ABK diperlukan agar pekerja laut memiliki akses bantuan hukum yang memadai dan berkelanjutan. Reformasi juga perlu didukung melalui digitalisasi mekanisme pelaporan pelanggaran yang aman dan mudah diakses, sehingga ABK dapat menyampaikan pengaduan tanpa takut terhadap tindakan balasan. Lebih lanjut, perluasan peran diplomasi konsuler dalam pemberian bantuan hukum bagi ABK di luar negeri menjadi langkah strategis untuk menjamin perlindungan hak-hak pekerja laut Indonesia dalam yurisdiksi asing. Dengan pendekatan tersebut, penyelesaian sengketa antara pengusaha kapal dan ABK diharapkan tidak hanya bergantung pada reaksi setelah terjadi pelanggaran, tetapi juga dapat bersifat preventif melalui peningkatan kepatuhan industri pelayaran terhadap standar internasional.

Berdasarkan analisis terhadap berbagai mekanisme penyelesaian sengketa tersebut, dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama tidak terletak pada ketiadaan forum penyelesaian

sengketa, melainkan pada ketimpangan akses terhadap mekanisme tersebut bagi ABK. Mekanisme internal di atas kapal sering terhambat oleh relasi kuasa yang hierarkis, sementara mekanisme non-litigasi seperti mediasi memiliki keterbatasan karena tidak memiliki kekuatan mengikat yang kuat. Di sisi lain, mekanisme litigasi dan arbitrase yang secara normatif lebih menjamin kepastian hukum justru sulit diakses oleh ABK karena faktor biaya, kompleksitas prosedur, serta kendala yurisdiksi lintas negara.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa efektivitas penyelesaian sengketa bisnis maritim harus dipahami dalam kerangka *access to justice* yang tidak hanya menekankan keberadaan prosedur hukum, tetapi juga menjamin keterjangkauan, keberpihakan, dan kemampuan pekerja untuk memanfaatkan mekanisme tersebut secara nyata. Oleh karena itu, penguatan perlindungan hukum bagi ABK perlu diarahkan pada pembentukan model penyelesaian sengketa yang bersifat integratif, yang mengombinasikan pengawasan negara, dukungan organisasi pekerja, serta mekanisme bantuan hukum maritim yang mampu menjembatani ketimpangan posisi antara pekerja dan perusahaan pelayaran dalam konteks yurisdiksi multinasional.

#### 4. PENUTUP

Penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas implementasi Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) dan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) dalam penyelesaian sengketa bisnis antara pengusaha kapal dan ABK masih menghadapi berbagai kendala dalam praktik lintas yurisdiksi. Meskipun kedua instrumen tersebut telah menyediakan kerangka normatif yang komprehensif mengenai perlindungan ketenagakerjaan maritim dan tanggung jawab negara dalam penegakan hukum di laut, implementasinya sering terhambat oleh lemahnya pengawasan negara bendera, praktik *flags of convenience*, serta keterbatasan akses ABK terhadap mekanisme penyelesaian sengketa yang efektif. Kondisi ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum bagi ABK tidak hanya memerlukan keberadaan norma internasional, tetapi juga integrasi yang lebih kuat antara standar perlindungan, struktur yurisdiksi, serta kapasitas penegakan hukum negara yang terlibat. Oleh karena itu, diperlukan model penyelesaian sengketa yang mengintegrasikan peran negara bendera, negara pelabuhan, organisasi pekerja, dan mekanisme bantuan hukum maritim guna memperkuat *access to justice* serta memastikan pemulihan hak ABK secara lebih efektif dalam industri pelayaran global.

#### DAFTAR PUSTAKA

- ADL, Leila Luvena Ambalisticarini Roeslan, and Andrey Sujatmoko. "Perbudakan Anak Buah Kapal (Abk) Warga Negara Indonesia Di Kapal Long Xing 629 Menurut Protokol Palermo Tahun 2000." *Jurnal Reformasi Hukum Trisakti* 5, no. November (2023): 1076–86. <https://doi.org/10.25105/refor.v5i4.18553>.
- Aiken, Deniece M., Jonne Kotta, and Ulla Pirita Tapaninen. "Exploring the Multifaceted Challenges and Complexities Involved in the Effective Implementation of Maritime

- Conventions.” *MDPI* 17, no. 2 (2025): 478. <https://doi.org/10.3390/su17020478>.
- Amuwardhani, Kevin Mahesa, and Antonius Maria Laot Kian. “Konstruksi Hukum Indonesia Atas Integrasi Flag State Dan Port State Terhadap Kejahatan Maritim.” *Jurnal USM Law Review* 8, no. 3 (2025): 8–12. <https://doi.org/10.26623/julr.v8i3.13003>.
- Ardanu, Lucky Faisal, Endang Setyowati, and Dhian Indah Astanti. “Analisis Yuridis Terhadap Perusahaan Yang Menggunakan Cryptocurrency Di Indonesia (Studi Kasus Token ASIX Milik Anang Hirmasnyah).” *Semarang Law Review* 6, no. 2 (2025): 426–40. <https://doi.org/10.26623/slr.v6i2.12391>.
- Cahaya, Alfian Jainul. “Analisis Penerapan Maritime Labour Convention (MLC) 2006 Judul 3 Tentang Akomodasi , Fasilitas Rekreasi , Makanan dan Katering di KM. Camara Nusantara 3.” *Jurnal Patria Bahari* 2, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.54017/jpb.v2i1.48>.
- Gultom, Elfrida Ratnawati, and Siti Nurbaiti. “Tenaga Kerja Bongkar Muat Pasca Pemberlakuan Asas Cabotage Di Indonesia.” *Jurnal USM Law Review* 5, no. 2 (2022): 796–808. <https://doi.org/10.26623/julr.v5i2.5788>.
- Hanifah, Ariibah, Langga Lagandhy, and Eka Saputra. “Analisis Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Waktu Kerja , Waktu Istirahat , dan Kompensasi Terhadap Aturan Ketenagakerjaan di PT X.” *Jurnal Pengembangan Ketenagakerjaan* 3, no. 1 (2025): 1–10. <https://doi.org/10.59574/jpk.v3i1.149>.
- Hilmi, Muhammad Satria, Kukuh Sudarmanto, Dian Septiandani, and Soegianto Soegianto. “Analisis Hukum Islam Tentang Perjanjian Bagi Hasil Tangkapan Ikan.” *Jurnal Juridisch* 1, no. 1 (2023): 60–74. <https://doi.org/10.26623/jj.v1i1.6795>.
- Idrus, Muhammad Bintang, Mutia Ch. Thalib, and Mohamad Hidayat Muhtar. “Kesenjangan Hukum Dan Realitas Sosial Dalam Transaksi Tanah Tanpa Sertifikat.” *Yudhistira: Jurnal Yurisprudensi, Hukum Dan Peradilan* 3, no. 2 (2025): 84–91. <https://doi.org/10.59966/yudhistira.v3i2.1926>.
- Kakon, Kaniz, Humayun Rashid Askari, Md Mostafa Aziz Shaheen, and Dewan Golam Muktadir. “Factors Influencing Seafarers’ Human Rights Preservation Onboard.” *Maritime Technology and Research* 7, no. 4 (2025). <https://doi.org/10.33175/mtr.2025.276889>.
- Laksono, Agung, Retno Kus Setyowati, and Dwi Ratna Kartika. “Hubungan Hukum Antara Anak Buah Kapal Perikanan Dengan Perusahaan Dalam Perjanjian Kerja Laut Agung.” *Jurnal PAI* 4, no. 3 (2024): 239–51. <https://doi.org/10.51878/social.v4i3.3316>.
- Muniri, Moh, and Marifah Marifah. “Settlement of Seafarers ’ Disputes in Maritime Labor Law.” *International Journal of Applied Research and Sustainable Sciences (IJARSS)* 3, no. 8 (2025): 683–700. <https://doi.org/10.59890/ijarss.v3i8.92>.
- Paris MoU Secretariat. “Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.” The Hague, 2024.
- Pratiwi, Alya Sani, Endah Pujiastuti, and Zaenal Arifin. “Implikasi Bentuk Perjanjian Kerja Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Pekerja Pada Usaha Mikro Dan Kecil The Implications of Employment Contract Forms on Legal Protection for Workers in Micro and Small Enterprises.” *Jurnal USM Law Review* 7, no. 3 (2024): 1897–1910. <https://doi.org/https://doi.org/10.26623/julr.v7i3.11030>.
- Purnomo, Budi, Imam Fachruddin, Antoni Arif Priadi, Damoyanto Purba, and April Gunawan. “Implementation of MLC 2006 for Indonesian Seafarers: A Gap Analysis in Aspects of

- Health Care and Social Security of Seafarers on Board.” *Journal of Proceedings Series*, no. 4 (2020). <https://doi.org/10.12962/j23546026.y2020i4.7932>.
- Putra, Ananda Fadhila Perkasa, Arianty Anggraeny, and Muhammad Fachri Said. “Legal Protection for Indonesian Ship Crews in the Free Seas.” *Hegels: Horizon Public Legal Studies* 1, no. 1 (2024): 50–67. <https://doi.org/10.15294/panjar.v4i1.55017>.
- Rahayu, Lisna, Tim Busscher, Taede Tillema, and Johan Woltjer. “Maritime Transport Governance Challenges in the Global South.” *Elsevier: Marine Policy* 163 (2024). <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106147>.
- Suparman, Jaja, Hulman Panjaitan, and Wiwik Sri Widiarty. “Status Ketenagakerjaan Pelaut Dalam Perspektif Hukum Positif Di Indonesia.” *Journal Syntax Idea* 5, no. 12 (2023): 2660–80. <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2657>.
- Surijono, Ony, Yulia A Hasan, and Basri Oner. “Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Yang Bekerja Pada Pengusaha Perkapalan Nasional Di Tinjau Dalam Perspektif Hukum Ketenagakerjaan.” *Indonesian Journal of Legality of Law* 5, no. 2 (2023): 360–68. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v5i2.2676>.