



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**LAPORAN SINGKAT  
RAPAT KOMISI IX DPR RI**

**(Kementerian Kesehatan RI, Kementerian Ketenagakerjaan RI, Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional (BKKBN), Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM), Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI (BNP2TKI), Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan (BPJS Kesehatan) dan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Ketenagakerjaan (BPJS Ketenagakerjaan))**

---

Tahun Sidang : 2018-2019  
Masa Persidangan : III  
Rapat ke : 4  
Jenis Rapat : Audiensi  
Dengan : DPP Pergerakan Pelaut Indonesia (DPP PPI)  
Sifat Rapat : Terbuka  
Hari/tanggal : Kamis, 10 Januari 2019  
Pukul : 11.00 WIB – selesai  
Acara : Audiensi terkait Masalah Pelaut Niaga dan Pelaut yang bekerja di dalam negeri.  
Ketua Rapat : H. Handayani, SKM/Anggota Komisi IX DPR RI  
Sekretaris Rapat : Yanto Supriyanto/Kepala Bagian Sekretariat Komisi IX DPR RI  
Tempat : Ruang Rapat Baleg DPR RI  
Gedung Nusantara I Lantai 1  
Jl. Jenderal Gatot Subroto Jakarta Pusat  
Hadir : A. 1 orang Anggota dari 50 orang Anggota Komisi IX DPR RI;  
B. Ketua DPP Pergerakan Pelaut Indonesia, Imam Syafii beserta jajarannya;

## I. PENDAHULUAN

Rapat Audiensi Komisi IX DPR RI dengan Pimpinan DPP Pergerakan Pelaut Indonesia (DPP PPI) dibuka pukul 11.00 WIB dan dinyatakan terbuka untuk umum.

## II. CATATAN PENTING

1. Persoalan-persoalan yang timbul adalah sebagai berikut :

- a. Masalah pengupahan pelaut Indonesia yang bekerja di dalam negeri. Menurut pandangan PPI, upah pelaut belum berdasarkan upah hidup layak di Indonesia, Pelaut Indonesia dituntut untuk memiliki lisensi yang berstandar International Maritime Organization (IMO). Seara lisensi Pelaut Indonesia dituntut harus sesuai dengan standar Internasional, namun apabila dilihat dari sisi kesejahteraan, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Pasal 22 ayat (1) menyebutkan bahwa upah minimum awak kapal ditetapkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan berdasarkan upah minimum tenaga kerja berdasarkan aturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini jelas menjadi dua hal yang bertolakbelakang, karena di satu sisi para pelaut dituntut untuk memiliki sertifikat yang berstandar internasional dan disisi lain pelaut diupah dengan upah minimum yang berlaku di Indonesia. Selanjutnya, dasar pengupahan ini juga mengacu kepada buruh darat/buruh pada umumnya, sehingga sampai saat ini upah pelaut belum berdasarkan pada upah buruh sektoral dan pelaut belum memiliki aturan khusus untuk itu.
- b. Untuk menembus keterwakilan di Hubungan Industrial, baik di Dewan Pengupahan maupun di LKS Tripartit sektoral, para pelaut juga belum memenuhi syarat, karena sekurang-kurangnya harus mempunyai 50 ribu anggota (saat ini anggota PPI tercatat 5000 lebih orang).
- c. DPP PPI menilai banyak terdapat ketidakpatuhan pengusaha-pengusaha di bidang pelayaran, baik itu pemilik kapal maupun keagenan awak kapal. Diantaranya kepatuhan terhadap norma-norma ketenagakerjaan serta Jaminan Sosial. Dalam survei yang dilakukan oleh DPP PPI, dari 1500 responden dalam hal ini pelaut, 67% pelaut mengaku tidak diikutsertakan dalam Program Jaminan Sosial oleh pemberi kerja.
- d. Dalam hal pelanggaran norma ketenagakerjaan, PPI mendapati masih ada saja pelaut dengan tingkat terendah digaji hanya Rp. 300.000,- (daerah Tanjung Balai Sumatera Utara), dimana pengesahan perjanjiannya dilakukan oleh Kesyahbandaran, jadi dalam hal ini Pemerintah mengetahui bahwa ada pelaut yang digaji hanya sebesar yang disebutkan tadi. Untuk di daerah Pontianak, didapati pelaut digaji dengan Rp. 750.000,-. Dan di daerah Jakarta masih didapati gaji pelaut

sebesar Rp. 2.000.000,- sampai dengan Rp. 2.500.000,- arinya masih di bawah Upah Minimum.

- e. Absennya Pengawas Ketenagakerjaan tidak sama sekali menyentuh untuk melakukan inspeksi ke perusahaan-perusahaan pelayaran ataupun ke kapal-kapal yang sedang bersandar di pelabuhan. Pemeriksaan selama ini hanya tentang kelayakan kapal serta sertifikatnya. PPI menilai perlu adanya pemeriksaan terhadap pekerja-pekerja yang berada di kapal tersebut baik itu tentang jaminan sosial maupun upah mereka. Untuk kedepannya PPI berharap untuk pengesahan Perjanjian Kerja Laut (PKL) selain disahkan oleh Kementerian Perhubungan, bisa terlebih dahulu melalui pengawas ketenagakerjaan Kementerian Ketenagakerjaan supaya PKL itu bisa dilihat, apa upahnya sudah sesuai atau belum dan sudah didaftarkan pada Jaminan Sosial atau tidak.
- f. Pada Teknis Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial. Dalam aturannya yang terdapat dalam Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 337 menyebutkan bahwa ketentuan tentang ketenagakerjaan dibidang pelayaran dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagakerjaan (UU nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan). Namun pada prakteknya, ketika PPI mengadvokasi pelaut dalam hubungan industrial seperti upah tidak dibayar atau di PHK tanpa pesangon, Kementerian Ketenagakerjaan seperti tidak mempunyai kewenangan/otoritas untuk menghadirkan pihak perusahaan, dalam hal ini perusahaan pelayaran mengabaikan hal tersebut, karena seluruh izinnnya dari Kementerian Perhubungan. Ini sudah sering terjadi, dimana pihak perusahaan tidak pernah hadir disetiap perselisihan hubungan industrial. Dalam teknis penyelesaian juga agak rancu, karena khusus bidang kelautan dan pelaut ini lintas kota/kabupaten dan propinsi, contoh dimana perusahaan pemilik kapal berada di Jakarta, keagenan kapal berada di Surabaya dan kapalnya sendiri berada di Papua. Ketika ada masalah, dilaporkan ke Dinas Ketenagakerjaan Surabaya, mereka menolak karena bukan wewenang Dinas di Surabaya karena kapal berada di Papua. Dan ketika dilaporkan di Papua, disebutkan itu kewenangan Jakarta karena perusahaan pemilik kapal berada di Jakarta. Namun ketika dilaporka di Jakarta, Dinas Ketenagakerjaan menganggap ini adalah kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan karena lintas Propinsi. Ketika sampai di tingkat kementerian pun, pihak yang dari Papua dan Surabaya tidak ada yang menghadiri, sampai di PHI dan eksekusi un butuh proses yang panjang dan sulit.
- g. Atas dasar hal-hal itulah PPI berharap kepada Komisi IX DPR RI untuk bisa melakukan RDP dengan pihak-pihak seperti halnya Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Asosiasi Pengusaha Pelayaran, BPJS Kesehatan dan BPJS

Ketenagakerjaan untuk membahas keluhan-keluhan yang kami uraikan diatas.

- h. Selain pelaut dalam negeri, PPI juga ingin meminta dukungan moril dari Komisi IX DPR RI terhadap kasus 40 orang pelaut perikanan di luar negeri yang di PHK tanpa pesangon yang sebelumnya mereka mengalami pengekangan, dan selanjutnya sudah berhasil dipulangkan ke Indonesia. Kasus ini terindikasi masuk dalam "*human trafficking*" berdasarkan keterangan International Organization for Migration (IOM) yang PPI juga sudah ada MoU dengan mereka (IOM). Dan selanjutnya kasus ini akan dilaporkan ke Bareskrim Polri.
2. Komisi IX DPR RI menerima aspirasi yang disampaikan oleh DPP Pergerakan Pelaut Indonesia (DPP PPI) pada Audiensi hari ini. Aspirasi yang disampaikan akan menjadi masukan Komisi IX DPR RI saat melakukan Rapat Kerja dan Rapat Dengar Pendapat dengan mitra kerja Komisi IX DPR RI.

### III. PENUTUP

Rapat ditutup pukul 13.45 WIB.

**KETUA RAPAT/  
ANGGOTA KOMISI IX DPR RI,**

**Ttd**

**H. HANDAYANI, SKM  
A-40**