



P-ISSN: 2716-2656, E-ISSN: 2985-9638

JOURNAL MARINE INSIDE

VOLUME 7, ISSUE 1, JUNE 2025

Web: <https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Kedisiplinan pengurusan sijil buku pelaut dalam implementasi peraturan MLC 2006 tentang hak cuti tahunan di KBRI Singapura

Cholis Imam Nawawi*, Pramudyasari Nur Bintari,
Astri Kustina Dewi, Unique Marta Diva Lovenia
Politeknik Pelayaran Banten
E-mail koresponden: *cholis@poltekpel-banten.ac.id

ABSTRAK

Sebagai negara anggota International Labour Organization (ILO), Indonesia dan Singapura menerapkan standar ketenagakerjaan yang sejalan, termasuk ketentuan bagi pelaut sebagaimana diatur dalam Maritime Labour Convention (MLC) 2006. Penelitian ini bertujuan menelaah kedisiplinan pelaut Indonesia dalam pengurusan sijil di Atase Perhubungan Singapura. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan penekanan pada pemahaman kontekstual atas praktik pengurusan dokumen. Hasil menunjukkan bahwa kedisiplinan dipengaruhi oleh faktor internal (rasa tanggung jawab) dan faktor eksternal (dukungan serta norma lingkungan kerja). Implementasi prosedur pada dasarnya telah berjalan, namun belum optimal; masih dijumpai pelaut yang menunda pengurusan "sijil turun" lebih dari satu tahun, menandakan celah pemahaman terhadap ketentuan MLC 2006 mengenai hak repatriasi. Temuan ini mengimplikasikan perlunya sosialisasi terarah, penguatan pengawasan, serta penyederhanaan/penegakan prosedur agar kepatuhan meningkat dan hak-hak pelaut terpenuhi.

Kata Kunci: Pelaut Indonesia, kedisiplinan, MLC 2006, Atase Perhubungan Singapura, sijil turun, repatriasi.

ABSTRACT

As member states of the International Labour Organization (ILO), Indonesia and Singapore apply broadly aligned labour standards, including provisions for seafarers under the Maritime Labour Convention (MLC) 2006. This study examines the discipline of Indonesian seafarers in processing the required certificates at the Indonesian Transport Attaché in Singapore. A qualitative descriptive approach is employed to capture contextual practices in document handling. Findings indicate that discipline is shaped by internal factors (sense of responsibility) and external factors (workplace environment and norms). While procedures are in place, implementation is not yet optimal; some seafarers delay processing the sign-off certificate ("sijil turun") for more than one year, indicating limited understanding of MLC 2006 provisions on the right to repatriation. The results suggest the need for targeted outreach, stronger oversight, and simplified/enforced procedures to improve compliance and safeguard seafarers' rights.

Keywords: Indonesian seafarers, discipline, MLC 2006, Indonesian Transport Attaché (Singapore), sign-off certificate (sijil turun), repatriation.

Tersedia pada: <https://doi.org/10.62391/ejmi.v7i1.116>



Journal Marine Inside is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

Submitted on 20/04/2025

Reviewed on 28/04/2025

Revised on 05/05/2025

Accepted on 30/05/2025

Published on 01/06/2025

PENDAHULUAN

Pertumbuhan kebutuhan transportasi—domestik maupun internasional—menuntut ketersediaan sumber daya manusia maritim yang andal. Indonesia termasuk negara dengan populasi pelaut yang besar di dunia, sehingga peningkatan kompetensi dan keahlian menjadi krusial sebagai dasar penetapan hak dan kewajiban pelaut di atas kapal. Untuk mempermudah pengurusan dokumen pelaut di luar negeri, Pemerintah Indonesia membuka layanan kepelautan melalui unsur perhubungan pada perwakilan RI, salah satunya Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) di Singapura. Atase Perhubungan Singapura melayani pengurusan buku pelaut—mulai dari sijil naik, sijil turun, perpanjangan/pergantian buku, hingga layanan terkait sertifikasi kepelautan sesuai KM 30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut [1].

Sebagai negara anggota International Labour Organization (ILO), Pemerintah Indonesia berkewajiban memastikan pemenuhan ketentuan ketenagakerjaan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dan pelaut. Salah satu aspek kunci adalah hak cuti dan pemulangan (repatriasi). Ketentuan Maritime Labour Convention (MLC) 2006—khususnya Judul 2, Standar A2.5 tentang Pemulangan—menyatakan bahwa masa kerja maksimum sebelum awak kapal berhak dipulangkan adalah kurang dari 12 bulan [2]. Dalam praktik, ketentuan ini kerap dioperasionalkan sebagai pembatasan paling lambat 11 bulan sejak tanggal sijil naik untuk memproses sijil turun dan memastikan hak repatriasi terpenuhi [2]. Indonesia meratifikasi MLC 2006 pada 2017, sedangkan Singapura lebih dahulu meratifikasi pada 2011; dengan demikian, kedua negara memiliki kerangka pandang yang selaras terkait norma ketenagakerjaan pelaut [2].

Walaupun kerangka regulasi dan layanan telah tersedia, kepatuhan dan kedisiplinan sebagian pelaut dan perusahaan masih beragam. Di Singapura, tidak sedikit pelaut yang menunda pengurusan sijil turun melebihi satu tahun, yang menunjukkan adanya kesenjangan pemahaman terhadap aturan MLC 2006 tentang hak repatriasi dan tata cara administrasi yang benar [2]. Kondisi ini berimplikasi pada jaminan kerja, kepastian hak, dan kepatuhan perusahaan, sekaligus menimbulkan potensi risiko hukum serta kesejahteraan awak.

Bertolak dari konteks tersebut, penelitian ini mengkaji “Kedisiplinan Pengurusan Sijil Buku Pelaut dalam Implementasi MLC 2006 tentang Hak Cuti Tahunan di KBRI Singapura.” Tujuan penelitian adalah mendeskripsikan kedisiplinan proses sijil—meliputi ketepatan waktu, kepatuhan prosedur, dan pemahaman regulasi—serta mengidentifikasi faktor pengaruh (internal–eksternal) yang memengaruhi kepatuhan pelaut, sehingga dapat dirumuskan rekomendasi perbaikan layanan dan sosialisasi bagi pemangku kepentingan terkait [1-2].

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data kualitatif bersifat deskriptif dan dinyatakan dalam bentuk bahasa, bukan angka. Sejalan dengan itu, peneliti kualitatif

berupaya mencari makna, mencatat keteraturan/pola, mengajukan penjelasan yang mungkin, menelusuri alur sebab–akibat, serta merumuskan proposisi. Kesimpulan pada awalnya bersifat sementara dan terbuka untuk koreksi, kemudian semakin rinci dan mengakar seiring pendalaman data [3].

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada Fungsi Perhubungan (Atase Perhubungan) di Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) Singapura selama enam bulan, yakni Desember 2023–Juni 2024.

Sumber Data Penelitian

Sumber data terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari lokasi/aktor terkait objek kajian (petugas, pemohon layanan, dan arsip aktif di Atase Perhubungan). Data sekunder berasal dari dokumen dan publikasi pihak kedua, seperti peraturan, skripsi/tesis, artikel, jurnal, serta situs web yang relevan dengan topik penelitian.

Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi digunakan untuk mengamati proses serta praktik di lapangan secara sistematis—bukan sekadar melihat dan mencatat—dengan mengikuti prosedur dan kaidah ilmiah agar informasi yang diperoleh valid dan merepresentasikan konteks nyata [4]. Wawancara dilakukan secara lisan (tatap muka, telekonferensi, atau telepon) untuk menggali pengetahuan, pengalaman, dan persepsi responden mengenai alur/prosedur, kendala, serta kedisiplinan pengurusan *sijil*; pertanyaan bersifat terbimbing guna melengkapi sekaligus mengklarifikasi temuan observasi [5]. Dokumentasi, mengacu pada KBBI (2016), mencakup kegiatan pengumpulan, pemilahan, pengolahan, dan penyimpanan informasi; dalam penelitian ini meliputi catatan lapangan, formulir, arsip instansi, foto, sketsa, serta bahan elektronik yang relevan [6].

Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan secara bertahap untuk mengekstraksi makna dan menghasilkan temuan yang dapat dipertanggungjawabkan. Tahap awal menerapkan triangulasi—baik sumber, metode, maupun peneliti—agar validitas dan kredibilitas temuan meningkat. Selanjutnya dilakukan reduksi data melalui proses pemilahan, pemusatan, penyederhanaan, dan pengorganisasian informasi sesuai kebutuhan analisis; langkah ini sekaligus menjadi kompas untuk melakukan pengumpulan data tambahan ketika ditemukan kekosongan. Hasil yang telah terstruktur kemudian disajikan dalam narasi yang runtut dan/atau tabel–matriks ringkas sehingga pola, keterkaitan, dan makna lebih mudah dibaca. Terakhir, penarikan kesimpulan dilakukan secara iteratif dengan verifikasi berulang sampai diperoleh rangkuman temuan yang solid dan konsisten dengan tujuan riset. Rangkaian prosedur tersebut memungkinkan penyusunan gambaran yang mendalam mengenai kedisiplinan pengurusan *sijil*, faktor internal–eksternal yang memengaruhinya, serta implikasi praktis bagi penyempurnaan layanan dan efektivitas sosialisasi regulasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran umum lokasi penelitian

KBRI Singapura memberikan berbagai layanan kekonsuleran bagi Warga Negara Indonesia (WNI) untuk memudahkan pengurusan dokumen dan perizinan, sekaligus menyediakan perlindungan serta bantuan bagi WNI yang berada di Singapura. Layanan yang paling sering ditangani meliputi: keimigrasian (paspor dan visa), kekonsuleran (pencatatan kelahiran, pernikahan, perceraian, kematian, dan legalisasi dokumen), ketenagakerjaan (kontrak kerja, Kartu Pekerja Indonesia/KPIS, akreditasi agensi, dan legalisasi *job order*), serta perhubungan (buku pelaut, paspor pelaut, dan Perjanjian Kerja Laut/PKL).

Mengingat Indonesia merupakan salah satu pemasok pelaut terbesar di dunia, layanan kepelautan menjadi salah satu layanan yang paling banyak diminati setiap hari. Fungsi perhubungan berada di bawah Atase Perhubungan, yang dipimpin oleh Capt. Diaz Saputra, Dipl. TSI., MBA, dan didampingi Asisten Atase Perhubungan Ibu Arinta, S.T., M.M.Tr. Pelayanan kepelautan dibuka Senin–Jumat sesuai ketentuan yang berlaku.

Pembahasan

Kedisiplinan Pelaut dalam Pengurusan Sijil di Atase Perhubungan Singapura

Berdasarkan rekap Atase Perhubungan (AtHub) KBRI Singapura untuk periode Januari 2022–April 2024 (Gambar 1), tercatat 4.382 proses sijil buku pelaut—setiapnya memiliki periode PKL yang dihitung sejak tanggal pengesahan sijil naik hingga sijil turun. Dari total tersebut, 2.004 proses ($\approx 45,7\%$) menyelesaikan PKL dalam waktu ≤ 1 tahun, sehingga dapat dianggap selaras dengan ketentuan MLC 2006 yang membatasi masa kerja sebelum hak pemulangan menjadi kurang dari 12 bulan. Sebanyak 943 proses ($\approx 21,5\%$) memiliki periode 1–2 tahun, yang secara wajar dapat dikaitkan dengan kontrak kerja yang mengikuti work permit dua tahunan. Adapun 1.131 proses ($\approx 25,8\%$) berlangsung > 2 tahun, menunjukkan adanya keterlambatan signifikan. Sisanya 304 proses ($\approx 6,9\%$) berdurasi < 1 bulan—kemungkinan karena sijil naik diproses di luar Singapura sehingga sistem tidak membaca sijil turun, adanya transfer kapal, atau sekadar human error dalam input data.

Dari sisi status izin kerja (Gambar 2), dari total 4.382 proses, 3.583 ($\approx 81,8\%$) melibatkan pelaut pemegang work permit dengan homebase kapal di Singapura, sedangkan 799 proses ($\approx 18,2\%$) dilakukan oleh pengguna Landing Pass. Proporsi terakhir ini mengindikasikan bahwa banyak pemegang Landing Pass yang homebase-nya berada di luar Singapura, sehingga peluang melakukan sijil turun di lokasi lain relatif lebih besar.

Tingkat kedisiplinan dalam pengurusan sijil dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Secara internal, rasa tanggung jawab dan sense of ownership terhadap dokumen kerja menjadi penentu utama: pelaut yang memahami PKL sebagai kontrak yang memuat hak dan kewajiban cenderung lebih tertib mengurus sijil. Secara eksternal, lingkungan kerja di kapal turut membentuk norma: jika rekan satu kapal terbiasa menunda pelaporan dokumen, maka kru baru berisiko meniru pola yang sama. Karena itu, peningkatan disiplin membutuhkan kombinasi sosialisasi aturan, teladan dari perwira/agen, dan penegakan prosedur yang konsisten agar kepatuhan terhadap batas waktu PKL—khususnya tenggat pemrosesan sijil turun—semakin baik.

Implementasi Kebijakan Peraturan MLC 2006 tentang Hak Cuti Tahunan di Atase Perhubungan

Hasil reduksi data wawancara menunjukkan bahwa perusahaan pelayaran mulai lebih disiplin dalam menerbitkan PKL sesuai ketentuan MLC 2006. Namun, dari observasi lapangan masih terlihat banyak pelaut yang kurang memperhatikan isi dan masa berlaku PKL yang diberikan perusahaan. Keterbatasan informasi serta rendahnya pemahaman terhadap ketentuan MLC 2006 berdampak pada kebiasaan menunda atau tidak rutin melakukan proses *sijil* di kantor syahbandar maupun perwakilan negara, sehingga pemenuhan hak—termasuk repatriasi—tidak selalu terjaga.

Implementasi MLC 2006 dipengaruhi sejumlah faktor. Dari sisi komunikasi, sosialisasi yang tepat sasaran kepada pelaut dan perusahaan menjadi prasyarat agar para pemangku kepentingan memahami substansi kebijakan dan mampu menerapkannya dengan benar. Fakta di lapangan menunjukkan sebagian pelaut masih mengandalkan informasi dari sesama rekan, sehingga rawan terjadi salah tafsir atas aturan yang berlaku. Dari sisi sumber daya, tingkat literasi regulasi dan kesiapan pelaut masih bervariasi; temuan ini sejalan dengan laporan Galuh dkk. (2024) yang menyebut sebagian besar ABK tidak memperoleh pembekalan memadai terkait hak dan regulasi, bahkan celah pengetahuan tersebut kerap dimanfaatkan agensi tidak resmi—termasuk minimnya pembekalan bahasa bagi pelaut yang akan bekerja di luar negeri.

Dari sisi disposisi, Pemerintah Indonesia telah meratifikasi MLC 2006 dan berupaya menyelaraskan standar maritim internasional bagi awak kapal Indonesia, tetapi komitmen pelaksana di tingkat perusahaan dan individu pelaut tetap menentukan. Adapun dari sisi struktur birokrasi, setelah tahap sosialisasi, lembaga pelaksana—termasuk Atase Perhubungan di Singapura—menerapkan kebijakan secara operasional. Singapura sendiri telah meratifikasi MLC 2006, sehingga kerangka perlindungan pelaut pada prinsipnya sejalan. Kendati demikian, efektivitas implementasi di lapangan masih belum optimal akibat kurangnya pengetahuan dan kepedulian sebagian pelaut terhadap PKL yang mereka miliki, sehingga diperlukan sosialisasi berkelanjutan, pendampingan administratif, serta penegakan prosedur yang konsisten.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa proses *sijil naik* dan *sijil turun* wajib dilaksanakan setiap tahun karena MLC 2006 menetapkan batas maksimal masa kerja di kapal sebelum awak berhak dipulangkan adalah kurang dari 12 bulan. Di lapangan, masih banyak pelaut Indonesia yang berlayar di kapal berbendera Singapura tanpa melalui agen, sehingga cenderung abai mengurus *sijil*; hal ini terlihat dari kolom *sijil* yang menunjukkan sebagian pelaut tidak memproses *sijil turun* hingga melampaui satu tahun, menandakan rendahnya pemahaman terhadap ketentuan MLC 2006 tentang hak repatriasi. Ratifikasi MLC 2006 oleh Pemerintah Indonesia merupakan langkah penting untuk menjamin keselamatan dan perlindungan pelaut, dan implementasinya di tingkat pemerintah serta perusahaan pada dasarnya telah berjalan, namun kepatuhan pada level individu pelaut masih belum memadai. Ketidaksiplinan dalam pengurusan *sijil* berimplikasi serius: pelaut berisiko dikategorikan sebagai pekerja ilegal dan kehilangan bukti masa layar yang diperlukan untuk pendidikan lanjutan atau peningkatan ijazah pelaut.

SARAN

Berdasarkan pembahasan, saran utama terkait kedisiplinan adalah membangun kesadaran

dari setiap pelaut. Pemerintah dan perusahaan pada dasarnya telah menyediakan kerangka dan fasilitas agar hak-hak pelaut terpenuhi setelah kewajibannya dilaksanakan. Bila seluruh kru tidak memungkinkan turun bersamaan untuk mengurus dokumen, nakhoda dapat mengajukan izin kepada perusahaan agar satu orang perwakilan mengurus berkas beberapa kru sekaligus di Atase Perhubungan—karena pengurusan tidak selalu mewajibkan kehadiran pemilik dokumen (kecuali untuk penggantian buku pelaut).

Selanjutnya, proses sijil perlu mendapat perhatian lebih karena kerap terabaikan. Diperlukan penguatan regulasi dan pengawasan agar masa layar tidak dapat dimanipulasi, disertai edukasi rutin dari agensi/perusahaan mengenai aturan di kapal. Sebagai perpanjangan tangan perusahaan di atas kapal, nakhoda harus memastikan kelengkapan seluruh dokumen yang dipersyaratkan dan membina kepatuhan kru. Apabila terdapat kelalaian yang mengakibatkan ketiadaan dokumen wajib, nakhoda berpotensi dikenai sanksi sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan langkah-langkah ini, kepatuhan administrasi meningkat, risiko pelanggaran menurun, dan perlindungan hak pelaut lebih terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI). (2008). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 30 Tahun 2008 tentang Dokumen Identitas Pelaut*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI).
- [2] International Labour Organization (ILO). (2006). *Maritime Labour Convention*. (2006). Jenewa: International Labour Organization (ILO).
- [3] Rijali, A. (2018). Analisis data kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, vol. 17, no. 33, pp. 81–95.
- [4] Hasanah, H. (2016). Teknik-teknik observasi (sebuah alternatif metode pengumpulan data kualitatif ilmu-ilmu sosial). *At-Taqaddum*, vol. 8, no. 1, pp. 21–46.
- [5] Faelasofi, R., Arnidha, Y., & Istiani, A. (2015). Metode pembelajaran mind mapping untuk meningkatkan kemampuan komunikasi matematik siswa dalam pemecahan masalah matematika. *JURNAL e-DuMath*, vol. 1, no. 2, pp. 122-136.
- [6] Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia (Kemdikbud RI). (2025). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Dapat diakses di <https://kbbi.kemdikbud.go.id/> pada 1 Februari 2025.