
PERLINDUNGAN HUKUM PEKERJA MIGRAN INDONESIA YANG BEKERJA SEBAGAI AWAK KAPAL PERIKANAN (AKP) ASING

LALU HADI ADHA

Fakultas Hukum Universitas Mataram

Email: laluhadiadha@unram.ac.id

ABSTRAK

Dalam menjamin pemenuhan hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan setiap warga negara, telah dikeluarkan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang mengatur tata kelola baru dalam Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. Disebutkan dalam pasal 4 ayat 1 huruf (c) UU No 18 tahun 2017 pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang bekerja pada kapal asing atau kapal berbendera asing merupakan salah satu yang termasuk kategori Pekerja migran Indonesia. Perlindungan yang masih minim kepada warga Negara Indonesia (WNI) yang bekerja sebagai awak kapal perikanan (AKP) pada kapal perikanan berbendera asing, adalah menjadi kebijakan mutlak yang harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini. Upaya tersebut harus dilakukan, karena AKP menghadapi resiko pekerjaan yang besar saat berada di atas kapal perikanan, khususnya di luar negeri. Rekomendasi dalam penelitian ini adalah *pertama* perbaikan regulasi menjadi salah satu kunci untuk bisa memberikan perlindungan penuh kepada seluruh AKP yang aktif bekerja di kapal perikanan. Melalui regulasi, berbagai upaya perlindungan juga akan bisa diwujudkan oleh Pemerintah Indonesia. *Kedua* kehadiran dan peran Negara sangat dibutuhkan dalam rangka memberikan rasa aman dan nyaman bagi warga negara Indonesia khususnya yang bekerja pada kapal perikanan asing dan berbendera asing dengan menerbitkan regulasi yang memiliki atau mengacu pada ketentuan beberapa konvensi Internasional sebagai standar pembuatan peraturan perundang-undangan yang berlaku nasional, seperti yang termuat dalam konvensi; IMO Cape Town Agreement (CTA) tahun 2012; Konvensi Internasional IMO tentang Pelatihan, Sertifikasi dan untuk Personil Kapal Penangkap Ikan (STCW-F) tahun 1995; Konvensi ILO tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan (C188) tahun 2007.

Key Word: Perlindungan; Pekerja Migran; Awak Kapal Perikanan Asing

I. PENDAHULUAN

Sebagai salah satu Negara pengirim pekerja migrant terbesar di kawasan asia tenggara bahkan di asia, Fenomena migrasi pekerja Indonesia ke luar negeri, sesungguhnya bukan lagi menjadi persoalan yang baru muncul. Pada tahun 1990-an, sejarah mencatat, bahwa migrasi penduduk antar Negara di kawasan asia dan khususnya di kawasan asia tenggara telah berlangsung ber abad-abad. Bahkan peristiwa kemanusiaan ini telah terjadi jauh sebelum Negara-negara modern di kawasan tersebut terbentuk. Sejak tahun 1989-1994 sampai saat ini Negara tujuan pekerja migrant Indonesia adalah Negara-negara asia tenggara terutama Malaysia dan Singapura dan kawasan timur tengah seperti Saudi Arabia, uni emirat arab serta sebagian kawasan asia selatan hongkong dan Taiwan. Pada umumnya pekerja migrant Indonesia bekerja pada sector domestic seperti pekerja rumah tangga, jasa transportasi, pertanian dan perkebunan.

Pekerja migran Indonesia (PMI) yang bekerja di sector domestic umumnya telah banyak mendapatkan sorotan dan perhatian publik, hal ini ditandai dengan penataan atau manajemen regulasi jenis pekerjaan ini cenderung lebih membaik dari sebelumnya baik pada masa pra penempatan, selama penempatan sampai pada pasca penempatann pekerja migrant. Namun tidak demikian halnya dengan Tenaga Kerja Indonesia yang bekerja sebagai Pelaut atau menjadi Anak Buah Kapal (ABK) khususnya Awak Kapal Perikanan (AKP) pada kapal berbendera Asing. Khususnya pekerja migran sebagai ABK kapal nelayan milik perusahaan asing kurang mendapatkan perhatian baik menyangkut keselamatan maupun perlindungan terhadap hak-hak mereka. Hal ini terlihat dari pengakuan pemerintah tidak memiliki data yang akurat berapa jumlah pekerja migran yang bekerja pada sektor pelayaran.¹ Sebagaimana dikutip dari data Kementerian Ketenagakerjaan, hampir 78 persen dari PMI yang bekerja pada semua sektor berketerampilan rendah dan tidak berpendidikan tinggi. Lebih parah lagi, data penempatan PMI yang berprofesi ABK, umumnya tidak terdata Sistem Komputerisasi Tenaga Kerja Luar Negeri (SISKOTKLN). Para ABK ini, sebagaimana halnya PMI pada umumnya lebih rentan dan termarginalisasi. Artinya bahwa menjadi ABK adalah profesi yang rentang eksploitasi seperti Human trafficking, perbudakan, dan perlakuan tidak layak terhadap profesi mereka.

Pekerja dalam sektor perikanan adalah yang paling rentan eksploitasi dibandingkan dengan sektor migran lainnya. Kondisi bekerja pada kapal penangkap ikan bahkan lebih buruk dalam hal penangkapan ikan. Pemaksaan untuk terus bekerja bukanlah hal baru di kapal penangkap ikan, tak terkecuali di Indonesia, yang faktanya menjadi salah satu pusat perdagangan manusia sekaligus destinasi dan transit bagi korban baik berasal dari dalam maupun luar negeri. Pada 2015 saja, lebih dari 1.000 nelayan dari Myanmar, Kamboja, Thailand, dan Laos ditemukan terjebak di Ambon dan Benjina.

¹<https://nasional.kontan.co.id/news/wah-pemerintah-akui-belum-punya-data-pasti-jumlah-pekerja-migran-sektor-elayaran>

Mereka diperdagangkan dari negara asalnya, dipaksa untuk bekerja 20 jam dalam sehari di atas kapal.²

Realita kondisi ABK Indonesia, yang mendapatkan perlakuan buruk tidak hanya terjadi di luar negeri tapi juga di negeri sendiri Dalam laporan “*Fish for Export: Working in the Wild Capture Seafood Industry in Indonesia*”, tahun 2018 disebutkan bahwa kondisi bekerja di atas kapal bisa jadi sangat tidak menyenangkan dan berbahaya. Oleh karena itu sulit bagi ABK dan Nelayan Indonesia mendapatkan hak-hak mereka. Padahal dalam laporan tersebut menyebutkan juga Indonesia sendiri menjadi produsen makanan laut terbesar kedua di dunia setelah China, dan menempati posisi pertama perburuan tuna di dunia. Pada 2018, ekspor makanan laut terutama ke AS, Jepang, dan Eropa, mencapai jumlah 5 miliar dollar AS. Ekspor paling berharga dari Indonesia yaitu tuna, yang didapatkan dari perairan timur Nusantara.³ Dari waktu ke waktu, awak kapal perikanan Indonesia kerap terjebak dalam situasi perbudakan modern di laut beragam persoalan yang dilaporkan oleh ABK, Greenpeace Asia Tenggara menyebutkan, 34 kasus awak kapal perikanan Indonesia yang melibatkan 13 kapal asing perairan jarak jauh, menghasilkan empat keluhan utama. *pertama* Penipuan ditemukan di 11 kapal asing, *kedua* penahanan gaji ditemukan di 9 kapal asing, *ketiga* lembur berlebihan ditemukan di 8 kapal asing dan *keempat* kekerasan fisik dan seksual ditemukan di 7 kapal asing.⁴

Destructive Fishing Watch (DFW) Indonesia belum lama ini juga merilis data jumlah AKP yang menjadi korban saat bekerja di atas kapal perikanan. Sepanjang periode 22 November 2019 hingga 19 Juli 2020, tercatat sedikitnya ada 13 orang AKP Indonesia yang menjadi korban di kapal perikanan berbendera Tiongkok. Dari jumlah tersebut, 11 orang diketahui harus merengang nyawa dan sisanya dinyatakan hilang. Data terkini, pada 19 Juli 2020 ada AKP bernama Fredrick Bidori yang harus menghembuskan nafas terakhir di sebuah rumah sakit di Peru, karena mengalami kecelakaan kerja di atas kapal ikan berbendera Tiongkok. Data di atas hanya menjadi sebagian saja dari total jumlah AKP asal Indonesia yang sempat mengalami berbagai kejadian saat sedang bekerja di atas kapal. Dari semua itu, paling dominan adalah kasus kerja paksa dan juga tindak pidana perdagangan orang (TPPO)⁵

Sepertinya Kekerasan adalah hal yang cukup lumrah dalam pekerjaan sektor perikanan di setiap negara pemilik kapal Nelayan. Berbeda dengan Indonesia, di mana faktor kekerasan hanya ada ketika kapten kapal tersohor karena kerap melakukan kekerasan.

²Hal ini diungkapkan dlm laporan yang berjudul “*Report on Human Trafficking, Forced Labour and Fisheries Crime in the Indonesian Fishing Industry*”. Laporan tersebut dipublikasikan pada 2016, dibuat oleh International Organization for Migration (IOM) bekerjasama dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Coventry University.

³Laporan tersebut merupakan kerjasama *Coventry University, Center for Sustainable Ocean Policy (CSOP), International Organization of Migration (IOM) dan Issara Institute*. Laporan dibuat oleh Katharine Jones, David Visser, Jeremia Humolong Prasetya dan Dina Nuriyati.

⁴Laporan *Seabound* yang di luncurkan Greenpeace, di akses pada; <http://www.greenpeace.org/Indonesia/cerita/4918/perlindungan-awak-kapalperikanan-sebagai-pekerja-migran-Indonesia>

⁵ <https://www.mongabay.co.id/2020/08/07/pekerjaan-rumah-pemerintah-untuk-melindungi-awak-kapal-perikanan/>

Faktor penyebab kekerasan tersebut paling banyak disebabkan oleh kecacatan atau kesalahan menangkap ikan yang dilakukan oleh para ABK. “Ada sebuah kode yang berlaku di atas kapal. Misalnya, kalau saya berbuat salah, saat waktunya istirahat saya tidak boleh istirahat. Jadi ketika teman-teman tidur, saya tidak diizinkan tidur,” papar seorang ABK yang diwawancara media Kompas di

Tegal.⁶ Memang upaya memberikan perlindungan kepada tenaga kerja Indonesia (TKI) yang bekerja sebagai awak kapal perikanan (AKP) pada kapal perikanan di dalam dan luar negeri, terus dilakukan Pemerintah Indonesia melalui berbagai cara. Upaya itu dilakukan, karena ada banyak kasus hukum yang menimpa para AKP selama ini. Sebetulnya, menurut Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran yang merupakan payung hukum pelindungan Pekerja Migran Indonesia (PMI), awak kapal perikanan Indonesia yang bekerja pada kapal asing merupakan Pekerja Migran Indonesia (PMI).

Dalam beberapa tahun terakhir, sektor kelautan dan perikanan mulai mendapat tempat di hati masyarakat Indonesia. Terbukti dengan minat masyarakat untuk bekerja di sektor tersebut, termasuk di atas kapal perikanan juga terus meningkat. Sayangnya, bekerja di atas kapal perikanan sebagai awak kapal perikanan (AKP) ternyata memiliki resiko yang sangat besar. Tindakan kekerasan, Eksploitasi fisik maupun psikis kerap kali menimpa para pekerja. Resiko-resiko tersebut, harus diperhatikan oleh Negara dengan mengeluarkan regulasi yang bisa menerapkan standar keamanan dan keselamatan bagi para warga Negara Indonesia (WNI) yang bekerja sebagai AKP di kapal perikanan di dalam atau luar negeri. Oleh karena itu menyangkut apa yang telah diuraikan sebelumnya, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah;

1. Bagaimanakah ketentuan hukum nasional dan Internasional dalam memberikan perlindungan terhadap tenaga kerja yang bekerja sebagai Anak Buah Kapal khususnya pada Awak Kapal Perikanan asing atau berbendera asing?
2. Bagaimanakah Peranan Negara dalam upaya Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia khususnya bagi Anak Buah Kapal (ABK) dan Awak Kapal Perikanan (AKP) yang bekerja pada kapal Ikan Asing atau berbendera asing?

Penulisan penelitian ini akan dilakukan dengan mengacu pada cara atau metode penelitian hukum Normatif yakni Jenis penelitian yang lazim dilakukan dalam pengembangan ilmu hukum yang pada umumnya disebut juga Penelitian Dogmatika Hukum. Ilmu Hukum atau Dogmatika Hukum adalah ilmu yang kegiatan ilmiahnya mencakup kegiatan menginventarisasi, memaparkan, menginterpretasi dan mensistematisasi dan juga mengevaluasi keseluruhan hukum positif yang berlaku dalam suatu masyarakat atau negara tertentu dengan bersaranakan konsep-konsep, kategori-kategori, teori-teori, klasifikasi-klasifikasi, dan metode yang dibentuk dan

⁶ <https://www.kompas.com/sains/read/2020/05/10/193000323/eksploitasi-pekerja-di-sektor-perikanan-bukan-hal-baru-di-indonesia>.

dikembangkan khusus untuk melakukan semua kegiatan tersebut yang kesemua kegiatan itu diarahkan untuk mempersiapkan upaya menemukan penyelesaian yuridik terhadap masalah hukum (mikro maupun makro) yang mungkin terjadi di dalam masyarakat.⁷ Peter M. Marzuki menyatakan Penelitian Hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi. Oleh karenanya dibutuhkan kemampuan untuk mengidentifikasi masalah hukum, melakukan penalaran hukum, menganalisis masalah yang dihadapi dan kemudian memberikan pemecahan atas masalah tersebut.⁸ Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan Perundang-undangan dan pendekatan konseptual dengan cara mengumpulkan bahan hukum baik berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

II. PEMBAHASAN

1. Pentingnya Regulasi Perlindungan Awak Kapal Perikanan Indonesia yang Baik

Jumlah penduduk dunia yang terus meningkat mendorong permintaan produk perikanan sebagai salah satu sumber makanan. Populasi penduduk dunia diproyeksikan akan mencapai 8,5 milyar pada 2030 dan 9,7 milyar pada 2050.⁹ Bank Dunia memproyeksikan pasokan ikan dunia akan meningkat menjadi 187 juta ton pada tahun 2030, dimana 50 % produksi ikan berasal dari kegiatan penangkapan ikan.¹⁰ Peningkatan penduduk dan pasokan ikan dunia akan meningkatkan permintaan pekerja pada kapal ikan karena pertumbuhan industri penangkapan ikan

Pada tingkat global, Indonesia menduduki peringkat ke-3 produksi perikanan tangkap, yaitu sebesar 6,71 juta ton pada tahun 2018. Peringkat pertama ditempati oleh Tiongkok dan peringkat ke-2 ditempati oleh Peru dengan kemampuan produksi masing-masing sebesar 12,68 juta ton dan 7,15 juta ton pada tahun yang sama.¹¹ Selain peran Indonesia yang besar dalam produksi perikanan global, Indonesia juga aktif mengirinkan ABK untuk bekerja di luar negeri pada kapal ikan asing. Berdasarkan data Direktorat Perlindungan Warga Negara Indonesia dan Badan Hukum Indonesia, Kementerian Luar Negeri, terdapat > 200.000 ABK Indonesia bekerja di kapal ikan asing selama tahun 2013-2015 dengan penempatan tertinggi di Taiwan (217.655 orang) dan Korea Selatan (31.792 orang).¹² Sementara itu, Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) mencatat jumlah migran Indonesia yang bekerja sebagai ABK di

⁷Bernard Arief Sidharta, " *Penelitian Hukum Normatif: Analisis Penelitian Filosofikal dan Dogmatikal*", Metode Penelitian Hukum konstelasi dan Refleksi, yayasan obor Indonesia, Jakarta 2009,, hal 142

⁸Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenadamedia Group, Jakarta 2005. Hal. 60

⁹United Nations, Department of Economic and Social Affairs Population Division, *World Population Prospects The 2017 Revision: Highlights*, 2019, hal. 1.

¹⁰World Bank, Food and Agriculture Organization (FAO), and the International Food Policy Research Institute, *Fish to 2030: Prospects for Fisheries and Aquaculture*, 2013, hal. 39.

¹¹ Food and Agriculture Organization, *The State of World Fisheries and Aquaculture*, 2020, hal: 13

¹²Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri, *Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK) Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri*, 2016. Berdasarkan data dari Kementerian Tenaga Kerja Taiwan, pada tahun 2016 pekerja migran dari Indonesia mendominasi pekerjaan sebagai ABK di kapal ikan asing di Taiwan sebesar 64,03% dari seluruh jumlah ABK asing di Taiwan.

luar negeri selama 2011-2019 sebanyak 30.864 orang. Mayoritas ABK tersebut di atas berasal dari Jawa Tengah (4.359 orang) dan Jawa Barat (3.145 orang)¹³ atau sejumlah 90 % dari keseluruhan ABK yang ditempatkan selama tahun 2017-2019. Perbedaan data ini disebabkan karena penempatan ABK tidak hanya dilakukan oleh pemerintah, namun juga oleh perusahaan yang (i) memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) dari Kementerian Perhubungan, (ii) memiliki Surat Ijin Usaha Perdagangan (SIUP) dari Kementerian Perdagangan atau Pemerintah Daerah, (iii) memiliki izin dari Kementerian Ketenagakerjaan dan BP2MI serta, (iv) tidak memiliki izin sama sekali (ilegal).

Dalam beberapa tahun terakhir, sektor kelautan dan perikanan mulai mendapat tempat di hati masyarakat Indonesia. Terbukti sejak beberapa tahun terakhir, minat masyarakat untuk bekerja di sektor tersebut, termasuk di atas kapal perikanan juga terus meningkat. Sayangnya, bekerja di atas kapal perikanan sebagai awak kapal perikanan (AKP) ternyata memiliki resiko yang sangat besar. Selain persoalan gaji, juga masih ada diskriminasi jam kerja, dan belum berlaku secara menyeluruh perjanjian kerja laut (PKL). Resiko-resiko tersebut, harus diperhatikan oleh Negara dengan mengeluarkan regulasi yang bisa menerapkan standar keamanan dan keselamatan bagi para warga Negara Indonesia (WNI) yang bekerja sebagai AKP di kapal perikanan di dalam atau luar negeri.

Sejumlah regulasi sudah diterbitkan Pemerintah Indonesia untuk melindungi para tenaga kerja Indonesia (TKI) yang berprofesi sebagai awak kapal perikanan (AKP) dan bekerja pada kapal perikanan di dalam dan luar negeri. Tetapi, regulasi yang ada ternyata belum cukup kuat melindungi para AKP yang bekerja di atas kapal. Terbukti, sampai sekarang masih ada kejadian buruk yang menimpa para AKP dan tidak sedikit yang berujung pada kematian. Untuk mencegah semakin banyak nasib buruk yang menimpa para AKP, Pemerintah Indonesia sedang melaksanakan proses ratifikasi Konvensi ILO tentang kerja di bidang penangkapan ikan Nomor 188 Tahun 2007. Kerangka peraturan tersebut akan menjadi dasar bagi Pemerintah Indonesia untuk menegakkan hukum terhadap pelanggaran hak-hak dasar pekerja pada sektor perikanan di Indonesia, baik yang ada di dalam atau luar negeri.

Memang upaya memberikan perlindungan kepada tenaga kerja Indonesia (TKI) yang bekerja sebagai awak kapal perikanan (AKP) pada kapal perikanan di dalam dan luar negeri, terus dilakukan Pemerintah Indonesia melalui berbagai cara. Upaya itu dilakukan, karena ada banyak kasus yang menimpa para AKP selama ini. *Destructive Fishing Watch* (DFW) Indonesia belum lama ini merilis data jumlah AKP yang menjadi korban saat bekerja di atas kapal perikanan. Sepanjang periode 22 November 2019 hingga 19 Juli 2020, tercatat sedikitnya ada 13 orang AKP Indonesia yang menjadi

¹³Diolah dari Badan Nasional Penempatan dan Pelindungan Tenaga Kerja Indonesia BNP2TKI), Data Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, 2013, 2018 dan 2019

korban di kapal perikanan berbendera Tiongkok. Dari jumlah tersebut, 11 orang diketahui harus merengang nyawa dan sisanya dinyatakan hilang. Data terkini, pada 19 Juli 2020 ada AKP bernama Fredrick Bidori yang harus menghembuskan nafas terakhir di sebuah rumah sakit di Peru, karena mengalami kecelakaan kerja di atas kapal ikan berbendera Tiongkok. Data di atas hanya menjadi sebagian saja dari total jumlah AKP asal Indonesia yang sempat mengalami berbagai kejadian saat sedang bekerja di atas kapal. Dari semua itu, paling dominan adalah kasus kerja paksa dan juga tindak pidana perdagangan orang (TPPO)¹⁴

Pemerintah Indonesia harus terus meningkatkan perlindungan kepada tenaga kerja Indonesia (TKI) yang bekerja sebagai anak buah kapal (ABK) di luar negeri atau pada kapal ikan asing (KIA). Perlindungan yang ada sekarang, masih lemah dan itu berpotensi merugikan para ABK yang tengah bekerja sekarang. Kelemahan perlindungan terhadap ABK, terjadi karena regulasi yang ada sekarang baru parsial atau sebagian saja dalam memberikan perlindungan dan juga belum mengatur proses penempatan ABK asal Indonesia dari hulu ke hilir. Beberapa regulasi yang ada sekarang, mencakup tiga undang-undang, yaitu UU No.40/2007 tentang Perseroan Terbatas, UU No.17/2008 tentang Pelayaran, dan UU No.18/2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia. Selain itu, ada juga Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.35/2015 tentang Sistem dan Sertifikasi Hak Asasi Manusia Pada Usaha Perikanan. Bentuk penguatan perlindungan, salah satunya dilakukan dengan melakukan pemetaan melalui penyusunan peta jalan (roadmap) perlindungan ABK di luar negeri. Peta jalan sangat diperlukan, karena regulasi yang ada sekarang memang belum relevan. Termasuk Permen KP No.35 tahun 2015 yang hanya ditujukan dan berlaku untuk kapal-kapal perikanan dalam negeri. Dengan adanya payung hukum dan sekaligus peta jalan, perlindungan bisa dilakukan penuh kepada para ABK dan itu memberi kekuatan secara hukum bagi Indonesia saat sedang menghadapi kasus yang berkaitan dengan ABK. Melalui perlindungan hukum penuh, maka perlindungan yang diberikan Negara juga bisa langsung ke akar persoalan.

2. Konvensi Internasional Sebagai Standard Perlindungan Awak Kapal Perikanan Indonesia

Salah satu upaya untuk memberikan perlindungan kepada AKP yang bekerja diatas kapal perikanan dalam dan luar negeri dan meningkatkan standar keamanan AKP menjadi lebih baik adalah dengan mengesahkan dan memberlakukan Peraturan Presiden No.18/2019 tentang Pengesahan *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel*, 1995 (Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Dinas Jaga Bagi Awak Kapal Penangkap Ikan, 1995). lahirnya Perpres tersebut menegaskan bahwa Pemerintah Indonesia terus berkomitmen untuk menjaga keselamatan AKP dengan mempersiapkan

¹⁴<https://www.mongabay.co.id/2020/08/07/pekerjaan-rumah-pemerintah-untuk-melindungi-awak-kapal-perikanan/>

lebih baik lagi para pekerja sejak dari proses persiapan. Dengan demikian, AKP akan memiliki kemampuan bekerja sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh industri sektor kelautan dan perikanan. Standar tersebut, mencakup standar nasional dan internasional yang dibutuhkan para AKP, sehingga semua bisa mendapatkan posisi dan pekerjaannya dengan benar, baik, dan mendapatkan perlakuan saat sedang bekerja di atas kapal.

Beberapa standar Internasional yang dapat dijadikan standar acuan perlindungan awak kapal dan awak kapal perikanan dalam rangka mewujudkan sektor perikanan tangkap yang berkelanjutan, tiga organisasi Internasional Perserikata Bangsa-Bangsa, yaitu *International Maritime Organization* (IMO), *International Labour Organization* (ILO) dan *Food and Agriculture Organization* (FAO) meluncurkan buku *Fishing Vessel Safety*. Buku "*Fishing Vessel Safety*"¹⁵ yang ditulis oleh FAO, dan didukung IMO dan ILO ini dimaksudkan menjadi panduan bagi pembuat kebijakan dan keputusan (negara) serta pemangku kepentingan lainnya di sektor perikanan, kelautan, dan ketenagakerjaan, untuk meratifikasi dan mengimplementasi empat instrumen internasional di sektor perikanan tangkap, yaitu:

1. IMO *Cape Town Agreement* (CTA) tahun 2012;
2. Konvensi Internasional IMO tentang Pelatihan, Sertifikasi dan untuk Personil Kapal Penangkap Ikan (STCW-F) tahun 1995;
3. Konvensi ILO tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan (C188) tahun 2007;
4. *The FAO Agreement on Port States Measures to Prevent Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (PSMA) tahun 2009.

Subtansi buku ini berisikan gambaran umum tentang empat konvensi/perjanjian internasional di atas. Dimana keempat konvensi tersebut mengatur standar tentang keselamatan kapal ikan, keselamatan nelayan/ABK kapal ikan, pelatihan nelayan/ABK, dan operasi perikanan yang aman dan akuntabel.

Pertama CTA 2012 mengatur standar kelaiklautan kapal perikanan untuk tujuan keselamatan dan mengurangi korban jiwa, seperti *The Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) untuk kapal perikanan. Hal-hal yang diatur dalam CTA 2012 antara lain: konstruksi kapal, peralatan kekedapan air, instalasi listrik, peralatan keselamatan kapal perikanan. Dalam kaitannya dengan perlindungan ABK, CTA 2012 ini lebih spesifik mengatur standar konstruksi kapal untuk menjamin keselamatan ABK. Saat ini, ada 13 negara yang telah menandatangani CTA 2012 dan 48 negara telah memberikan komitmen untuk meratifikasi CTA 2012, termasuk negara-negara perikanan terbesar di dunia yaitu Indonesia, Cina, dan Korea Selatan. CTA 2012 ini belum berlaku efektif karena syaratnya harus diratifikasi oleh 22 negara yang memiliki kapal, dengan panjang > 24m yang beroperasi di laut lepas dengan jumlah setidaknya

¹⁵Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome,2020, *Joining forces to shape the fishery sector of tomorrow Promoting safety and decent work in fisheries through the application of international standards*

3.600 kapal. Dampak ratifikasi CTA 2012 terhadap ABK Indonesia di kapal ikan asing adalah terjaminnya perlindungan ABK karena konstruksi kapal sesuai dengan standar keselamatan internasional.

Kedua, The International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995, (STCW-F 1995). STCW-F 1995 mengatur standar sertifikasi dan pelatihan untuk ABK yang bekerja di kapal dengan panjang > 24m. Hal-hal yang diatur dalam STCW-F 1995 antara lain adalah sertifikasi dan standar pelatihan untuk keselamatan ABK di kapal perikanan. Indonesia telah meratifikasi konvensi ini pada tahun 2019 dan konvensi ini secara internasional sudah berlaku sejak 2012. Manfaat yang diperoleh Indonesia pasca-ratifikasi STCW-F 1995 ini adalah pengakuan internasional terhadap sertifikat kompetensi ABK Indonesia, sehingga mampu meningkatkan daya saing ABK Indonesia tersebut ketika bekerja di kapal ikan asing. Selain itu, ABK di kapal ikan asing akan memiliki kemampuan keselamatan sesuai dengan standar internasional.

Ketiga, ILO Convention C-188 Work in Fishing Convention 2007 (C-188 2007). C-188 2007 mengatur standar untuk memastikan ABK memiliki kondisi kerja yang layak ketika bekerja di atas kapal. Hal-hal yang diatur dalam C-188 2007 antara lain: kewajiban tes kesehatan, batas umur minimal, standar perjanjian kerja laut, dan akomodasi serta makanan. C-188 2007 ini telah diratifikasi oleh 18 negara, dan sudah berlaku penuh di 14 negara (2020). C-188 2007 berlaku efektif sejak tahun 2016 karena sudah diratifikasi oleh 10 negara, 8 diantaranya merupakan negara kepulauan. Hak-hak ABK kapal ikan yang diatur dalam C-188 2007 adalah hak-hak fundamental yang terkait dengan kerja paksa, kebebasan berserikat dan perlindungan atas hak untuk berorganisasi, hak berserikat dan perundingan bersama, upah yang setara, penghapusan kerja paksa, dan diskriminasi. Manfaat meratifikasi C-188 2007 bagi ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing adalah terjaminnya perlindungan dan pemenuhan hak-hak ABK Indonesia sesuai dengan standar kondisi kerja yang layak di kapal ikan asing, termasuk juga kapal ikan Indonesia.

Dari keempat konvensi tersebut, *Work in Fishing Convention* konvensi ILO No 188 merupakan paling lengkap, karena Konvensi ini dirancang fleksibel dan bertahap. Berisi klausul-klausul yang memudahkan dengan harapan tidak menghambat dan membebani negara-negara untuk meratifikasinya. ILO berharap C 188 diratifikasi secara luas semua negara-negara anggotanya. Adapun hal-hal yang menjadi Prinsip-prinsip umum Pelaksanaan Konvensi ILO No 188, tertuang dalam Pasal 6 Konvensi ILO No 188, yang menyatakan ,

1. Setiap Negara Anggota akan melaksanakan dan menegakkan undang-undang, peraturan atau tindakan-tindakan lain yang telah diterapkannya untuk memenuhi komitmen-komitmennya berdasarkan Konvensi ini dalam hal awak kapal dan kapal penangkap ikan yang berada di bawah yurisdiksinya. Tindakan-tindakan lain dapat mencakup

kesepakatan bersama, keputusan pengadilan, keputusan arbitrase, atau sarana lain yang sesuai dengan undang-undang dan praktek nasional.

2. Tidak ada ketentuan dalam Konvensi ini yang akan mempengaruhi undang-undang, keputusan atau kebiasaan, atau perjanjian apapun yang diadakan antara pemilik kapal penangkap ikan dengan awak kapal, yang memastikan kondisi yang lebih menguntungkan dari apa yang ditetapkan dalam Konvensi ini.

Menurut laporan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi ada dua pilar yang sudah disahkan dan dua lainnya masih dalam tahap penyelesaian. Dua yang sudah selesai itu, adalah *Port State Measures Agreement to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*; dan *Konvensi Standard on Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel* (STCW-F). Sementara, dua pilar yang sedang diselesaikan adalah *Konvensi Cape Town Agreement on Safety of Fishing Vessel*; dan *Konvensi ILO Convention No. 188 on Work in Fishing*. Diharapkan, kedua pilar tersebut paling lambat pada akhir 2020 sudah bisa disahkan dan diberlakukan.

Hingga saat ini tercatat sudah 28 negara yang menandatangani konvensi tersebut melalui ratifikasi, akses, *approval*, ataupun *acceptance* sesuai Pasal 11 Konvensi. Mereka adalah Belgia, Kanada, Kongo, Denmark, Islandia, Kiribati, Latvia, Lithuania, Mauritania, Maroko, Namibia, Nauru, Selandia Baru, Belanda, Norwegia, Palau, Polandia, Portugal, Rumania, Rusia, Saint Lucia, Sierra Leone, Afrika Selatan, Spanyol, Suriah, Tunisia, Uganda, dan Ukraina.¹⁶ Sedangkan *Konvensi ILO Convention No. 188 on Work in Fishing* Sampai saat ini, terdapat 18 negara yang sudah meratifikasi Konvensi ILO No. 188 tahun 2007, yaitu Angola, Argentina, Bosnia and Herzegovina, Congo, Estonia, Prancis, Lithuania, Maroko, Namibia, Norwegia, Senegal, Afrika Selatan, Thailand dan Britania Raya. Sedangkan terdapat beberapa negara yang masih berstatus *not in force*, seperti Belanda, Polandia dan Portugal yang akan dimulai pada tahun 2020, serta Denmark yang akan dimulai tahun 2021.¹⁷ ini menjadi catatan penting bagi Negara bahwa pentingnya konvensi ILO ini karena kalau meratifikasi negara memiliki hak dan kewajiban di mana syarat-syarat itu merupakan peran negara, Konvensi ILO C188 adalah satu-satunya konvensi internasional yang secara khusus mengatur perlindungan dan standar kondisi kerja yang layak untuk para pekerja di kapal pencari ikan. Ratifikasi C188 penting untuk mendorong kerja sama internasional, khususnya melalui ILO, dan penguatan upaya perlindungan awak perikanan Indonesia.

3. Peranan Negara dalam upaya Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia khususnya bagi Anak Buah Kapal (ABK) dan Awak Kapal Perikanan (AKP) yang bekerja pada kapal Ikan Asing atau berbendera asing

Negara menjamin pemenuhan hak warga negara untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan sebagaimana tercantum dalam pasal 27 ayat

¹⁶ <https://www.mongabay.co.id/2019/11/11/pekerja-perikanan-di-atas-kapal-butuh-perlindungan-negara/>

¹⁷ <https://maritim.go.id/kemenko-marves-tekankan-komitmen-percepat-ratifikasi-konvensi-ilo/>

(2) Undang-Undang Dasar 1945. Ini menunjukkan komitmen negara untuk memenuhi hak setiap warganya untuk memperoleh hak atas pekerjaan baik di dalam maupun diluar wilayah Republik Indonesia sehingga warga negara dapat menikmati penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Dalam menjamin pemenuhan hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan setiap warga negara, telah dikeluarkan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang mengatur tata kelola baru dalam Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia. Disebutkan dalam pasal 4 ayat 1 huruf (c) UU No 18 tahun 2017 pelaut awak kapal dan pelaut perikanan yang bekerja pada kapal asing atau kapal berbendera asing merupakan salah satu yang termasuk kategori Pekerja migran Indonesia, kemudian pasal 64 Undang-Undang ini menyatakan” Ketentuan lebih lanjut mengenai penempatan dan pelindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c diatur dengan Peraturan Pemerintah.”. Undang-Undang ini memuat perubahan yang cukup signifikan dalam Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, antara lain:

- a. Negara tidak memobilisasi warga negara Indonesia untuk menjadi pekerja migran, tetapi negara wajib memfasilitasi setiap warga negaranya yang akan menggunakan haknya untuk bekerja di luar negeri dengan kemudahan dan pendekatan layanan.
- b. Memosisikan Pekerja Migran Indonesia sebagai subyek aktif yang memiliki harkat dan martabat sebagai manusia.
- c. Membagi tugas dan tanggung jawab Pelindungan Pekerja Migran Indonesia antara Pemerintah Pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota dan pemerintah Desa.
- d. Pembentukan LTSA Pekerja Migran Indonesia pada Pemerintah Daerah provinsi dan kabupaten/kota guna memberikan layanan Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia yang mudah, murah, transparan dan dapat dipertanggungjawabkan.
- e. Negara menjamin kepastian Pelindungan Pekerja Migran Indonesia melalui Sistem Jaminan Sosial Nasional.
- f. Memberikan jaminan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia dari aspek hukum, sosial dan ekonomi.
- g. Setiap Calon Pekerja Migran Indonesia wajib memiliki kompetensi kerja sesuai jabatan yang akan dipangkunya sebagai syarat utama untuk bekerja.¹⁸

Barangkali kita sudah maklum bahwa, disetiap lembaran rezim yang berkuasa di negeri ini, para elit politik selalu berjanji dan menjanjikan bahwa perlindungan social, hukum dan kesejahteraan merupakan proyeksi utama yang harus segera dituntaskan di Negeri ini. Orde lama pada tahun 1945-1966 menjadikan politik sebagai panglima. Soekarno mencoba untuk mengakomodasi seluruh elemen masyarakat dan ideologi semua golongan, dengan konsekwensi bahwa perlindungan social dan kesejahteraan

¹⁸Penjelasan umum Peraturan Pemerintah No 59 tahun 2021 tentang Pelaksanaan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia

masyarakat dan keterpurukan rakyat segera akan diatasi. Demikian juga Orde Baru 1967-1988 Soeharto menjadikan ekonomi pembangunan sebagai panglima dan instrument kekuasaan untuk menggapai kemakmuran rakyat. Kegiatan yang dianggap mengganggu program pembangunan Orde Baru dinilai subversive dan mengganggu stabilitas pembangunan. Orde Reformasi yang dicanangkan mulai era pemerintahan Habibie sampai saat ini masih mencari pormula yang belum menemukan titik temu bagaimana akselerasi kesejahteraan itu harus ditempuh.

Saat ini, mainstream globalisasi yang semakin menguat dan mencekeram telah memaksa pola kehidupan umat manusia yang kapitalistik, maka dengan demikian upaya-upaya negara untuk memastikan akan keadilan social, penegakan hukum dan perlindungan social perlu dilakukan dengan cara yang betul-betul seksama. Jika tidak maka dampaknya akan menjadi luar biasa bagi kehidupan negara bangsa Indonesia kedepan. Isu tentang perlindungan social dan penegakan hukum yang kini mengemuka memerlukan sebuah regulasi yang menempatkan negara pada porsi yang benar agar ketika rakyat membutuhkan negara karena adanya problem kekerasan terhadap perburuhan atau ketenagakerjaan khususnya warga negara Indonesia sebagai awak kapal dan awak kapal perikanan berbendera asing, mestinya negara dapat hadir secara maksimal bukan hanya sebatas ritual formalistic seperti yang terjadi menimpa warga negara Indonesia yang bekerja sebagai awak kapal perikanan pada kapal berbendera asing seperti yang telah diuraikan sebelumnya. Dalam beberapa masalah diatas negara seolah absen padahal disitulah sejatinya negara harus hadir untuk memberikan perlindungan dan pemenuhan hak asasi warga negara secara konstitusional.

Isu-isu diatas sebenarnya merupakan masalah-masalah penting dalam dunia ketenagakerjaan tidak hanya dalam lingkup nasional tetapi juga akan melibatkan ruang internasional. Namun demikian dari isu yang muncul diatas yang semestinya menjadi domain dari profesi pemerintahan dengan segala instrument yang terkait seolah tidak dapat dilakukan dengan baik. Hal ini terjadi karena dua paktor, yakni pertama factor kurang seriusnya Negara dalam hal ini pemerintah untuk membuat regulasi yang memadai tentang domain ketenagakerjaan khususnya tentang pekerja migran yang bekerja sebagai awak kapal dan awak kapal perikanan. Padahal pekerjaan ini beresiko tinggi terjadinya Tindakan-tindakan kekerasan secara fisik maupun psikis bahkan merupakan satu profesi paling berbahaya di dunia. Oleh karenanya sektor ini perlu terus diperbaiki agar lebih berkelanjutan sehingga menjadi sektor yang aman dan layak bagi manusia, sosial, dan lingkungan, melalui penerapan standar internasional. Kedua, kapasitas social dan kapasitas teknis yang dimiliki oleh para pemangku dan pengambil kebijakan baik pormal atau non formal belumlah cukup memadai untuk turut serta secara aktif mengembangkan dan membangun profesionalitas yang baik, tetapi sebaliknya sarat dengan lebih mendahulukan intrik dan persoalan kepentingan-kepentingan (golongan, partai, kelompok).

Dengan munculnya isu global dan modernisasi saat ini seperti isu buruh migrant, trafficking, sebenarnya telah mendorong adanya kesempatan atau ruang bagi penggiat ketenagakerjaan, pengambil kebijakan serta pihak-pihak terkait (pemerintah, organisasi non pemerintah) untuk sama-sama mendorong negara untuk membentuk sebuah regulasi yang dapat memberikan rasa aman dan perlindungan bagi warga negaranya. Tentu regulasi yang dibuat tidak hanya berwawasan pada nilai-nilai local, nasional tetapi lebih jauh dari itu regulasi tersebut memiliki pandangan wawasan global Internasional yang tertuang dalam beberapa konvensi organisasi internasional yang telah disepakati dan diratifikasikan oleh banyak negara, kemudian dijadikan sebagai regulasi yang berlaku secara nasional pada negara-negara tersebut.

Kemudian apa yang menjadi peran dan tanggung jawab negara-negara anggota, dalam konvensi ini termuat pada beberapa bagian pasal dalam konvensi ILO No 188 Diantaranya;

1. Negara wajib memberikan perlindungan perawatan kesehatan, perlindungan kesehatan dan jaminan sosial Perawatan kesehatan

Pasal 29 konvensi ILO No 188 menyebutkan Setiap Negara Anggota perlu menerapkan undang-undang, peraturan atau tindakan-tindakan lain yang mewajibkan bahwa:

- a. kapal penangkap ikan membawa peralatan medis dan obat-obatan yang memadai untuk layanan kesehatan di kapal, dengan mempertimbangkan jumlah awak kapal yang ada di kapal, bidang pengoperasian dan panjang pelayaran;
- b. kapal penangkap ikan punya minimal satu awak kapal di kapal yang memenuhi syarat atau dilatih dengan P3K dan bentuk-bentuk perawatan kesehatan lain dan yang punya pengetahuan yang dibutuhkan untuk menggunakan peralatan medis dan obat-obatan untuk kapal terkait, dengan mempertimbangkan jumlah awak kapal yang ada di kapal, 28 K-188 tahun 2007 Mengenai Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan bidang pengoperasian dan panjang pelayaran;
- c. peralatan medis dan obat-obatan yang dibawa di kapal dilengkapi dengan instruksi atau informasi lain dalam bahasa dan format yang dipahami (para) awak kapal yang disebutkan dalam sub-ayat (b);
- d. kapal penangkap ikan dilengkapi dengan komunikasi radio atau satelit dan pihak-pihak atau layanan di darat yang dapat memberikan nasehat medis, dengan mempertimbangkan bidang pengoperasian dan panjang pelayaran; dan
- e. awak kapal punya hak atas perawatan medis di darat dan hak untuk dikirim ke darat dengan cepat untuk dirawat apabila cedera atau sakit serius.

2. Negara menjamin dan memberikan perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan

Pasal 31 Setiap Negara Anggota perlu menerapkan undang-undang, peraturan atau tindakan-tindakan lain tentang:

1. pencegahan kecelakaan kerja, penyakit terkait pekerjaan dan resiko-resiko terkait kerja di kapal penangkap ikan, termasuk evaluasi dan pengelolaan resiko, pelatihan dan instruksi di kapal untuk para awak kapal;
2. pelatihan untuk awak kapal dalam menangani jenis-jenis penangkapan ikan yang akan mereka gunakan serta pengetahuan tentang kegiatan penangkapan ikan dimana mereka akan terlibat di dalamnya;
3. kewajiban-kewajiban pemilik kapal penangkap ikan, awak kapal dan pihak-pihak terkait lainnya, untuk memastikan keselamatan dan kesehatan para awak kapal yang berusia di bawah 18 tahun;
4. pelaporan dan penyelidikan kecelakaan di kapal penangkap ikan yang mengakibatkan benderanya; dan
5. pengaturan komisi bersama tentang kesehatan dan keselamatan kerja atau, setelah berkonsultasi, badan-badan terkait lainnya

3. Negara menjamin perlindungan Jaminan sosial

Pasal 34 Setiap Negara Anggota perlu memastikan bahwa awak kapal adalah warga biasa di wilayahnya, dan tanggungan mereka, hingga ke tingkat yang diperbolehkan undang-undang nasional, berhak atas manfaat dari perlindungan jaminan sosial berdasarkan persyaratan yang tidak kurang memuaskan dari persyaratan yang berlaku untuk pekerja lain, termasuk mereka yang dipekerjakan dan bekerja sendiri, adalah warga biasa di wilayahnya.

Pasal 35 Setiap Negara Anggota harus mengambil langkah-langkah, sesuai kondisi nasional, untuk memperoleh secara progresif perlindungan jaminan sosial yang komprehensif untuk semua awak kapal yang merupakan warga biasa di wilayahnya.

Pasal 36 Negara Anggota akan bekerjasama melalui perjanjian bilateral atau multilateral atau perjanjian lain, sesuai undang-undang, peraturan atau praktek nasional:

1. untuk memperoleh secara progresif perlindungan jaminan sosial yang komprehensif untuk awak kapal, dengan mempertimbangkan prinsip kesetaraan perlakuan tanpa memandang kewarganegaraannya; Mengenai Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan
2. untuk memastikan pemeliharaan hak atas jaminan sosial yang telah diperoleh atau yang akan diperoleh semua awak kapal tanpa memandang tempat tinggal mereka.

Pasal 37 Dengan menyimpang dari tanggungjawab dalam Pasal 34, 35 dan 36, Negara Anggota dapat menetapkan, melalui perjanjian bilateral dan multilateral dan melalui ketentuan-ketentuan yang diterapkan dalam kerangka kerja pengaturan tentang integrasi perekonomian regional, peraturan-peraturan lain tentang undang-undang jaminan sosial yang berlaku terhadap awak kapal terkait.

4. Negara memberikan perlindungan terhadap penyakit, cedera atau kematian terkait pekerjaan

Pasal 38 menyebutkan:

1. Setiap Negara Anggota perlu berupaya menyediakan perlindungan kepada awak kapal, sesuai undang-undang, peraturan atau praktek nasional, terhadap penyakit, cedera atau kematian yang terkait pekerjaan.
2. apabila cedera diakibatkan oleh kecelakaan kerja atau penyakit, maka awak kapal tersebut berhak atas: (a) perawatan kesehatan yang sesuai; dan (b) kompensasi yang layak sesuai undang-undang dan peraturan nasional.
3. Dengan mempertimbangkan sifat dalam sektor penangkapan ikan, perlindungan yang disebutkan dalam ayat 1 Pasal ini dapat dipastikan melalui: (a) sistem tentang kewajiban pemilik kapal penangkap ikan; atau (b) asuransi wajib, kompensasi pekerja atau skema-skema lain.

Apabila tidak ada ketentuan nasional tentang awak kapal, setiap Negara Anggota perlu menerapkan undang-undang, peraturan atau tindakantindakan lain untuk memastikan bahwa pemilik kapal penangkap ikan bertanggung-jawab untuk menyediakan awak kapal yang ada di kapal yang mengibarkan benderanya, perlindungan kesehatan dan perawatan kesehatan saat dipekerjakan atau dilibatkan atau bekerja di kapal laut atau di pelabuhan asing. Undang-undang, peraturan atau tindakan-tindakan lain harus memastikan bahwa pemilik kapal penangkap ikan bertanggung-jawab untuk membiayai perawatan kesehatan, termasuk bantuan dan dukungan materi terkait, selama perawatan medis di negara asing, sampai awak kapal dipulangkan. Undang-undang atau peraturan nasional dapat memperbolehkan pengecualian keajiban pemilik kapal penangkap ikan apabila cedera terjadi di luar tugas kapal atau apabila penyakit atau kelemahannya disembunyikan selama dipekerjakan, atau apabila cedera atau penyakit tersebut diakibatkan kelalaian yang disengaja awak kapal tersebut.¹⁹

5. Setiap Negara Anggota wajib Mematuhi dan menegakkan Hukum dan Peraturan

Setiap Negara Anggota perlu secara efektif melaksanakan yurisdiksi dan kontrolnya atas kapal yang mengibarkan benderanya dengan menetapkan sistem untuk memastikan dipatuhinya persyaratan Konvensi ini termasuk, bila mungkin, inspeksi, pelaporan, pemantauan, prosedur untuk pengajuan keluhan, hukuman dan tindakan korektif yang wajar, sesuai undang-undang atau peraturan nasional. Selanjutnya diwajibkan kepada Negara anggota kapal penangkap ikan yang tinggal di laut selama lebih dari tiga hari, yang: (a) panjangnya 24 meter atau lebih; atau (b) berlayar secara normal dengan jarak yang lebih dari 200 mil laut dari garis pantai negara bendera atau berlayar di luar garis luar landasan benuanya, yang mana lebih jauh dari garis pantai, Membawa dokumen sah yang dikeluarkan pihak berwenang yang berkompeten yang menyatakan bahwa kapal tersebut telah diperiksa pihak berwenang yang berkompeten atau atas namanya, agar sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini mengenai kondisi kehidupan dan kerja mereka. Masa berlakunya dokumen tersebut mungkin bertepatan dengan masa

¹⁹Pasal 39 ayat 1-2 konvensi ILO No 188

berlakunya sertifikat keselamatan nasional atau internasional untuk kapal penangkap ikan terkait, namun dalam hal apapun, masa berlaku tersebut tidak boleh lebih dari lima tahun.

Pihak berwenang yang berkompeten akan mengangkat beberapa orang inspektur yang memenuhi syarat untuk memenuhi tanggungjawabnya berdasarkan Pasal 41. (2). Dalam menetapkan sistem yang efektif dalam memeriksa kondisi hidup dan kerja di kapal penangkap ikan, Negara Anggota, bila mungkin, dapat memberikan izin kepada lembaga publik atau organisasi lain yang diakui berkompeten dan mandiri untuk melaksanakan inspeksi dan mengeluarkan dokumen. Dalam segala hal, Negara Anggota akan tetap bertanggung-jawab untuk melakukan inspeksi dan mengeluarkan dokumen terkait tentang kondisi hidup kerja awak kapal di kapal penangkap ikan yang mengibarkan benderanya. Beberapa hal yang dapat dilakukan atau Tindakan negara-negara Ketika terjadi pelanggaran oleh kapal berbendera asing memasuki wilayah kedaulatan satu negara oleh negara lain yakni;

1. Negara Anggota yang menerima keluhan atau memperoleh bukti bahwa sebuah kapal penangkap ikan yang mengibarkan benderanya tidak mematuhi persyaratan Konvensi ini akan mengambil Langkah-langkah yang diperlukan untuk menyelidiki masalah ini dan memastikan tindakan diambil untuk memperbaiki kesalahan yang dijumpai.
2. Apabila Negara Anggota, dimana sebuah kapal penangkap ikan berlabuh dipelabuhannya, dalam melaksanakan usahanya yang normal atau atas alasan pengoperasian, menerima keluhan atau memperoleh bukti bahwa kapal tersebut tidak mematuhi persyaratan Konvensi ini, maka Negara Anggota tersebut dapat membuat laporan yang dialamatkan ke pemerintah negara bendera dari kapal tersebut, dan mengirim salinannya ke Direktur Jenderal ILO, dan dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk meralat kondisi apapun di kapal tersebut yang secara jelas membahayakan keselamatan atau kesehatan.
3. Dalam mengambil langkah-langkah yang disebutkan dalam ayat 2 Pasal ini, Negara Anggota perlu memberitahukan perwakilan terdekat dari negara bendera dan, bila mungkin, memintakehadiran perwakilan tersebut. Negara Anggota tidak boleh menahan atau menunda kapal tersebut secara tidak wajar.
4. Dalam Pasal ini, keluhan tersebut dapat diserahkan oleh awak kapal, lembaga profesional, asosiasi, serikat pekerja atau, secara umum, pihak perorangan manapun yang berkepentingan dengan keselamatan kapal, termasuk kepentingan dalam hal bahaya terhadap keselamatan atau kesehatan awak di kapal tersebut.

Work in Fishing Convention atau dikenal dengan Konvensi ILO No 188 (C-188) adalah instrumen internasional yang mengatur bentuk-bentuk perlindungan kepada awak kapal perikanan dan mekanisme untuk memastikan kapal ikan mempekerjakan awak kapal dengan kondisi yang layak. C-188 menetapkan perlindungan yang sifatnya khusus untuk industri perikanan tangkap yang memiliki resiko tinggi (3D: Dirty, Difficult, Dangerous). Konvensi ini diadopsi oleh ILO (International Labour Organization) pada

tahun 2007 dan berlaku (enter into force) sejak tahun 2017. Terdiri atas sembilan bagian (Bab), berisi syarat-syarat minimum

layanan, usia, pengupahan, kontrak kerja, akomodasi dan makanan; perlindungan kesehatan dan perawatan medis, jaminan sosial, serta kepatuhan dan penegakan aturan.

Awak kapal ikan adalah subyek dari konvensi ini. Yang dimaksud Awak kapal ikan dalam konvensi ini adalah setiap orang yang bekerja atau dipekerjakan, dalam kapasitas apapun, di kapal ikan, termasuk mereka yang dibayar berdasarkan pembagian hasil tangkap. Yang tidak termasuk awak kapal ikan adalah mualim, aparat negara, pekerja berbasis darat yang sedang bertugas di kapal ikan. Konvensi ini diberlakukan terhadap semua kegiatan penangkapan ikan komersil. Dikecualikan bagi kegiatan penangkapan ikan tradisional (kebutuhan makan sehari-hari) dan penangkapan ikan rekreasi seperti memancing. Kemudian diterapkan untuk semua jenis kapal atau perahu yang digunakan untuk operasi penangkapan ikan secara komersil. Namun, khusus untuk kapal ikan dengan panjang 24 meter ke atas dan kapal ikan yang melaut selama tiga hari atau lebih, dikenakan persyaratan tambahan yang lebih ketat. Kapal yang hanya digunakan untuk pengangkutan dan pengolahan ikan, karena secara operasional seperti kapal niaga maka mengacu pada *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006.

Tujuan dari Konvensi ini adalah memastikan bahwa awak kapal mempunyai kondisi kerja yang layak di kapal penangkap ikan dalam hal persyaratan minimal untuk bekerja di kapal; persyaratan layanan; akomodasi dan makanan; perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja; perawatan kesehatan dan jaminan social. Konvensi ILO no 188 berlaku untuk semua kapal ikan komersil yang mengibarkan bendera Negara peratifikasi dengan menerapkan prinsip “no more favourable treatment”. Prinsip ini memastikan bahwa kapal ikan dari Negara bendera yang belum meratifikasi C188 tidak akan menerima perlakuan yang lebih baik dibandingkan kapal ikan yang mengibarkan bendera negara yang telah meratifikasi C188. Berdasarkan prinsip “no more favourable treatment” tersebut, negara pelabuhan (port state), yang telah meratifikasi C188, dapat memeriksa setiap kapal ikan asing yang bersandar. Negara Pelabuhan dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memperbaiki kondisi apapun di kapal yang jelas-jelas berbahaya bagi keselamatan atau kesehatan. ILO mengatur prosedur inspeksi kapal ikan dalam buku *Guidelines for port State control officers* (ILO, 2010).

Dalam konvensi ini dikemukakan juga persyaratan minimal atau aturan standar yang dapat dijadikan Instrumen Perlindungan terhadap Awak Kapal Perikanan seperti Usia, pemeriksaan Kesehatan, jam kerja, perjanjian kerja, Gaji dan Biaya Repratiasi, Perawatan Medis dan Kecelakaan Kerja. Dalam konvensi ILO-188 menetapkan usia minimum untuk bekerja di kapal penangkap ikan adalah 16 tahun, atau 15 tahun untuk orang yang sudah mengalami pelatihan atau bekerja magang di bidang perikanan. Negara bendera dapat menaikkan batas minimal usia, umumnya 18 tahun, jika usia 16 dinilai

belum cukup. Mengenai standar kesehatan, konvensi tersebut menetapkan bahwa tidak ada awak kapal yang boleh bekerja di atas kapal ikan tanpa sertifikat medis yang valid. Pihak berwenang yang berkompeten harus menetapkan sifat pemeriksaan medis, bentuk serta isi sertifikat medis. Pembebasan persyaratan medis di atas boleh diberikan kepada awak kapal yang bekerja di kapal panjang di bawah 24meter dan tidak melaut lebih dari tiga hari. Persyaratan Jam Kerja, dalam Konvensi ini mensyaratkan bahwa kapal memiliki awak yang memadai dan nelayan memiliki periode istirahat reguler yang cukup panjang untuk tetap sehat dan aman. Persyaratan lebih lanjut ditetapkan untuk kapal dengan panjang lebih dari 24meter dan kapal di laut lebih dari tiga hari. Syarat tentang Perjanjian Kerja, Awak kapal berhak memiliki perjanjian kerja tertulis yang mereka pahami. Pemilik kapal atau pemberi kerja wajib memastikan setiap awak kapal memiliki perjanjian kerja yang tertulis, yang ditandatangani oleh awak kapal dan pemilik kapal atau perwakilan resmi dari pemilik kapal atau pemberi kerja. Setiap kapal wajib membawa daftar awak kapal dan rinciannya. Salinan daftar tersebut harus diberikan kepada petugas yang ditunjuk di darat, sebelum atau segera setelah kapal meninggalkan Pelabuhan. Standar Gaji dan Biaya Repratriasi, Awak kapal digaji secara bulanan atau secara reguler lainnya. Awak kapal harus memperoleh fasilitas untuk mengirim semua atau sebagian dari gaji kepada keluarga mereka tanpa dikenakan biaya tambahan. Biaya repatriasi awak kapal, baik karena perjanjian kerja berakhir, atau alasan lainnya, akan ditanggung oleh pemilik kapal. Jika pemilik kapal tidak memenuhinya, maka Negara bendera yang harus menanggungnya. Perawatan Medis dan Kecelakaan Kerja, Setiap kapal ikan harus membawa peralatan medis dan obat-obatan, serta memiliki setidaknya satu orang awak yang mampu menggunakan peralatan medis dan obat-obatan tersebut. Kapal harus dilengkapi peralatan komunikasi radio atau satelit untuk berkomunikasi dengan orang atau layanan di darat, yang dapat memberikan nasehat medis. Awak kapal berhak untuk dibawa ke darat pada waktu yang tepat untuk perawatan medis jika terjadi cedera atau penyakit serius. Untuk mencegah dan mengurangi risiko kecelakaan kerja, nelayan mendapatkan pelatihan, dan penilaian atas risiko yang mungkin terjadi. Jika sakit, kecelakaan atau cedera yang berhubungan dengan pekerjaan, awak kapal harus memiliki akses ke perawatan medis, dan kompensasi, yang dijamin oleh sistem perlindungan dari pemilik kapal, asuransi, kompensasi, atau skema lainnya.

Setiap Negara Anggota perlu menerapkan Konvensi ini dengan cara yang dapat memastikan bahwa kapal penangkap ikan, yang mengibarkan bendera negara manapun yang belum meratifikasi Konvensi ini, tidak menerima perlakuan yang lebih menguntungkan daripada kapal penangkap ikan yang mengibarkan bendera Negara Anggota manapun yang telah meratifikasi Konvensi ini.²⁰ Thailand pada 30 Januari 2019 menjadi negara asia pertama yang meratifikasi C188. Sektor perikanan tangkap dan industri seafood menyumbang 6 milyar dollar nilai ekspor negara tersebut. Memperkerjakan 600 ribu orang, dimana sekitar separuhnya merupakan pekerja migran. Selain Thailand, C-188 baru hanya diratifikasi oleh 18 negara, yaitu Angola, Argentina, Bosnia and Herzegovina, Kongo, Estonia, Prancis, Lithuania, Maroko, Namibia, Norwegia, Senegal, Afrika Selatan, Inggris, Denmark, Belanda, Irlandia Utara,

²⁰Pasal 44 Konvensi ILO No 188

Polandia, dan Portugal. Indonesia belum meratifikasi C-188. Begitu pula Taiwan, Korea Selatan, dan China. Padahal, diperkirakan ada belasan ribu pekerja migran Indonesia yang bekerja di kapal ikan yang berbendera ketiga negara tersebut.

III. PENUTUP

Kesimpulan

Kesulitan mencari pekerjaan dan rendahnya upah di Indonesia menjadi faktor pendorong ABK Indonesia bekerja di kapal ikan asing. Hasil tangkapan dan pendapatan sebagai nelayan di Indonesia yang tidak menentu menjadi alasan pendorong mereka bekerja di luar negeri karena pendapatannya dianggap lebih pasti. Namun disisi lain Perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing memiliki tantangan tersendiri. Pengawasan negara pada saat bekerja di atas kapal sulit dilakukan karena lokasinya berada di tengah laut, sehingga tidak mudah diawasi oleh aparat pemerintah maupun aparat penegak hukum. Sumber daya ikan yang semakin langka membuat operator kapal perikanan, dalam skala besar maupun kecil, harus pergi ke daerah yang semakin menjauhi daratan untuk periode waktu yang lebih lama. Kapal ikan jarak jauh (longdistance fishing fleet) dapat bertahan di laut bahkan selama beberapa tahun sekaligus dengan melakukan alih muat BBM, perbekalan, ABK dan ikan di tengah laut.

Ketiadaan dan lemahnya regulasi yang menjadi acuan dalam memberikan perlindungan terhadap ABK Indonesia yang bekerja di kapa asing juga ikut serta menjadi alasan dan penyebab maraknya terjadi Tindakan -tindakan kekerasan secara fisik dan psikis yang dialami para ABK Indonesia dikapal asing tersebut. Kondisi ini juga memicu terjadinya praktik pelanggaran ketenagakerjaan, kerja paksa (forced labour), penyelundupan manusia dan tindak pidana perdagangan orang (human trafficking). Oleh karena itu kehadiran dan peran Negara sangat dibutuhkan dalam rangka memberikan rasa aman dan nyaman bagi warga negara Indonesia khususnya yang bekerja pada kapal perikanan asing dan berbendera asing dengan menerbitkan regulasi yang memiliki atau mengacu pada ketentuan beberapa konvensi Internasional sebagai standar pembuatan peraturan perundang-undangan yang berlaku nasional, seperti yang termuat dalam konvensi; IMO Cape Town Agreement (CTA) tahun 2012; Konvensi Internasional IMO tentang Pelatihan, Sertifikasi dan untuk Personil Kapal Penangkap Ikan (STCW-F) tahun 1995; Konvensi ILO tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan (C188) tahun 2007.

Saran

1. Kemauan politik (political will) negara, yang diperankan oleh Pemerintah, perlu ditunjukkan melalui kepemimpinan dan kemauan politik yang kuat pemerintah Republik Indonesia untuk membenahi tata kelola dan penegakan hukum dalam melindungi ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing. Kehendak politik yang kuat dapat dimanifestasikan dengan Pembentukan Satuan Tugas (Satgas) Pembinaan dan

Pelindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing oleh Presiden RI. Satgas dimaksud sebaiknya dipimpin oleh salah seorang Menteri Koordinator. Tugas khusus dari Satgas yang dibentuk Presiden ini adalah mengawasi dan memastikan pelaksanaan pembenahan tata kelola penempatan dan pelindungan ABK Indonesia di kapal ikan asing. Komitmen yang kuat perlu dirumuskan dalam bentuk kesepakatan Bersama antara para Menteri dan/atau Kepala Badan terkait untuk mengatasi persoalan tata kelola ABK Indonesia di kapal ikan asing. Diharapkan langkah-langkah pembenahan dapat dilakukan untuk mengatasi problema pekerja migran khususnya yang bekerja sebagai awak kapal perikanan asing atau kapal perikanan berbenderra asing.

2. Percepatan penerbitan peraturan pelaksanaan UU PPMI dan ratifikasi konvensi internasional yakni; Menerbitkan peraturan pelaksanaan, sesuai dengan amanat UU PPMI yang menjadi landasan hukum perlindungan ABK Indonesia di kapal ikan asing. Peraturan pelaksanaan tersebut meliputi:
 - Peraturan Pemerintah tentang Penempatan dan Pelindungan Pelaut Awak Kapal dan Pelaut Perikanan sesuai dengan amanat Pasal 64 UU PPMI;
 - Peraturan Pemerintah tentang Tata Cara Pelindungan Sebelum, Selama, dan Setelah Bekerja sesuai dengan amanat Pasal 20, 23, dan 28 UU PPMI;
 - Peraturan Pemerintah tentang Pengawasan Pelaksanaan Penempatan dan Pelindungan PMI sesuai dengan amanat Pasal 76 UU PPMI. Ketiga peraturan pelaksanaan sebagai mana dijelaskan pada poin (a) wajib memperhatikan dan mengakomodir hak-hak fundamental ABK yang diatur dalam 3 (tiga) konvensi internasional, yaitu CTA 2012, STCW-F 1995, dan C-188 2007.
3. Hendaknya Kantor Perwakilan Republik Indonesia di Luar Negeri (KBRI, KJRI dan Konsulat) secara pro-aktif dan rutin melakukan inspeksi/monitoring terhadap kondisi kerja dan pemenuhan hak-hak ABK Indonesia di kapal ikan asing. Inspeksi rutin dapat diprioritaskan dan diperketat dilakukan di negara-negara yang pelabuhannya sering disinggahi oleh kapal ikan asing. Berdasarkan laporan yang ditulis oleh *Center for Advanced Defense Studies*, “*Safe Harbor: An Analysis of Port Prevalance in Cases of Forced Labor in Fishing*,” (C4ADS), pelabuhan di Tiongkok (tersebar pada 11 port), Taiwan (Port of Kaohsiung), Afrika Selatan (*Port of Cape Town*) dan Singapura (Port of Singapore merupakan pelabuhan yang paling sering dikunjungi oleh kapal ikan asing yang mempekerjakan ABK kerja paksa. Penempatan Atase Ketenagakerjaan di Perwakilan RI di luar negeri perlu diprioritaskan untuk memudahkan pengawasan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus yudho Hermoko, 2008, *Asas Proporsionalitas dalam kontrak komersil*, Laksbang Mediatma, Yogyakarta.
- Adha Hadi, Lalu, Pekerja Pelaksana Rumah Tangga Dalam Perspektif International Labour Organisation (I L O), Dalam Majalah Ilmiah Hukum Dan Masyarakat, Fakultas Hukum Universitas Jember, No. 3 Tahun 2010.

- Achmad Subianto, Sistem Jaminan Sosial Nasional, hal: 277, Gibon Books, Jakarta, 2010
- Badan Pusat Statistik, 2007, Analisis Perkembangan Statistik Ketenagakerjaan (Laporan Sosial Indonesia 2007), Jakarta, BPS.
- Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri, Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK) Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri, 2016.
- Badan Nasional Penempatan dan Pelindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI), Data Penempatan dan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, 2013, 2018 dan 2019
- Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome, 2020, *Joining forces to shape the fishery sector of tomorrow Promoting safety and decent work in fisheries through the application of international standards*
- Food and Agriculture Organization, The State of World Fisheries and Aquaculture, 2020.
- Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI), Perbaikan Tata Kelola Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing, *Policy Brief 3*, Juni 2020
- Komnas Perempuan, Lembar Info, Pentingnya Meratifikasi Konvensi Migran 1990, Konvensi tentang Perlindungan Hak-Hak Semua Pekerja Migran dan Anggota Keluarga, edisi 1, april 2006.
- Manulang, Sendjun, 1990, Pokok-pokok Hukum Ketenagakerjaan Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta.
- Migrasi tenaga kerja dari Indonesia, Gambaran umum migrasi Tenaga Kerja Indonesia di Beberapa Negara Tujuan di Asia dan Timur Tengah, *IOM International Organization Migration*, 2010
- ILO, *Migration for Employment Convention (Revised)*, 1949 [No. 97], artikel 11 (1)
- UN, International Convention on the Protection of the Rights of All Migrant Workers and Members of their Families, 2000, Article 2 (2).
- Organisasi Perburuhan Internasional. 2006. Hak-hak Pekerja Migran-Buku Pedoman. Jakarta.
- Organisasi Perburuhan Internasional. 2005, Panduan ILO atas Respons dan Dukungan untuk Pemulihan dan Rekonstruksi di Daerah terkena Dampak Krisis di Indonesia.
- Organisasi Perburuhan Internasional, 2006, "Penerapan Perundangan Indonesia Untuk Melindungi dan Memberdayakan Pekerja Migran Indonesia: Beberapa Pelajaran dari Filipina" Jakarta, Kantor Perburuhan Internasional, ISBN: 978-92-2-018694-7
- Pusat Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional Badan Pembinaan Hukum Nasional, Kemenhum-HJAM RI, Laporan Akhir Tim Analisis dan Evaluasi UU NO 40 TH 2004 Tng Sistem Jaminan Sosial
- Patrick Taran. 2007. *Clashing Worlds: Imperative for a Rights-Based Approach to Labour Migration in the Age of Globalization* dalam *Globalization, Migration and Human Rights: International Law under Review*, Volume II Bruylant, Brussel).