

KEGAGALAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI AWAK KAPAL INDONESIA SEBAGAI IMPLIKASI DARI DISHARMONISASI MEKANISME PEREKRUTAN AWAK KAPAL

Clara Indira¹, Fajar Sugianto², Graceyana Jennifer³

Abstract

Indonesian Ship Crew who work on foreign vessels often get slavery in their work environment. This slavery took the form of inhumane working hours, wages that were not comparable to his work, lack of and / or lack of adequate rest hours, to unclear employment contracts, creating an injustice and legal uncertainty for these Indonesian Shipmen. The delivery mechanism of different crew members makes it difficult to monitor each crew working on foreign vessels, even though many rights should be obtained by the crew from the Indonesian Government, which in fact is lacking or not even obtained and felt by them. This study aims to analyze the rights that should be obtained by Ship Men from the Government of Indonesia even though the mechanism of sending Ship Men to work on foreign vessels through different routes. Indonesia has several laws and regulations relating to migrant workers and has ratified several international conventions to protect every Indonesian citizen who works as a submarine on a foreign ship. This research uses normative method. This research shows that the laws and regulations overlap between one regulation with another, causing legal uncertainty which results in protection for crew members that are difficult to guarantee.

Keywords : Ship Crew, Right, Recruitment Mechanism

Abstrak

Anak Buah Kapal Indonesia yang bekerja di kapal asing seringkali mendapatkan perbudakan di dalam lingkungan kerjanya. Mekanisme pengiriman Anak Buah Kapal yang berbeda menjadikan sulitnya untuk memantau setiap Anak Buah Kapal yang bekerja di kapal asing, padahal banyak hak yang seharusnya didapatkan oleh para Anak Buah Kapal dari Pemerintah Indonesia, yang nyatanya kurang atau bahkan tidak didapatkan dan dirasakan oleh mereka. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hak-hak yang harusnya didapatkan oleh para Anak Buah Kapal dari Pemerintah Indonesia walaupun mekanisme pengiriman Anak Buah Kapal untuk bekerja di kapal asing melalui jalur yang berbeda-beda. Indonesia memiliki beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai mekanisme pendirian agen awak kapal dan pengiriman serta syarat bagi anak buah kapal yang bekerja di kapal asing. Penelitian ini menggunakan metode normatif. Penelitian ini menunjukkan bahwa peraturan perundang-undangan mengalami tumpang tindih antara peraturan yang satu dengan yang lainnya sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum yang berakibat kepada perlindungan bagi anak buah kapal yang sulit untuk dijamin.

Kata Kunci : Anak Buah Kapal, Hak, Mekanisme Perekrutan

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke, dengan luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Indonesia merupakan suatu Negara dengan luas perairan lebih besar daripada luas daratan, maka dari itu Indonesia disebut sebagai Negara Maritim.⁴ Selain itu, Indonesia juga merupakan Negara terbesar keempat di dunia, yang memiliki populasi penduduk hingga ±250 juta penduduk. Jumlah penduduk di Indonesia dengan

¹ Program Studi Hukum Bisnis Universitas Agung Podomoro | clara.indira@podomorouniversity.ac.id

² Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan | fajar.sugianto@uph.edu.

³ Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan | jennifergraceyanaxx@gmail.com.

⁴ Budi Purwanto, "Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan dan Harapan)," *Jurnal Ilmu Manajemen* 4, no. 2 (2015): 167-77.

bentuk wilayah Indonesia yang terdiri atas daratan dan lautan yang begitu luas, menciptakan suatu keberagaman dalam pekerjaan yang ditekuni oleh penduduk Indonesia, mulai dari petani, peternak; nelayan; nahkoda; karyawan swasta; pegawai negeri sipil hingga profesi lainnya. Akibat dari jumlah penduduk yang banyak dan lapangan pekerjaan yang tidak sebanding, menciptakan suatu alternatif yang ditempuh bagi penduduk Indonesia untuk bekerja di luar wilayah Indonesia. Padahal pekerjaan sendiri sejatinya memiliki kedudukan penting dalam kehidupan seseorang, yang mana sebagaimana termaktub pada konstitusi Indonesia. Alhasil, banyak warga negara Indonesia yang kemudian mencari pekerjaan dan penghidupan yang layak di luar negeri.⁵ Adapun konsentrasi dari penelitian ini adalah terhadap pekerjaan yang ditekuni oleh penduduk Indonesia, yaitu bekerja sebagai Anak Buah Kapal (selanjutnya disebut sebagai “ABK”, “Awak Kapal”, “Pelaut”) baik di kapal nasional maupun di kapal asing. Indonesia menjadi salah satu Negara yang banyak menempatkan ABK di kapal asing, setelah China dan Rusia. Data penempatan TKI yang dikelola Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI) menyatakan Indonesia adalah penyumbang pekerja maritim terbesar ketiga di dunia, dengan jumlah ABK sekitar 254.186 orang yang saat ini bekerja pada kapal berbendera asing⁶

Maraknya berita di Indonesia hingga mancanegara yang memberitakan mengenai kejadian di atas kapal yang dialami oleh ABK Indonesia yang sedang bekerja di kapal asing, diantaranya adalah eksploitasi terhadap ABK secara besar-besaran, pendapatan yang tidak sebanding dengan pekerjaan yang sangat berat, jam kerja yang tidak manusiawi, kekerasan yang dialami oleh ABK, kurangnya jam tidur sehingga ABK harus disuntik morfin, hingga kontrak kerja yang harus ditandatangani oleh ABK tanpa ABK memahami maksud dan tujuan dari isi kontrak kerja tersebut, merupakan hal yang harus diperhatikan lebih lanjut, karena dapat dikatakan hal ini merupakan suatu perbudakan. Mengenai substansi kontrak kerja, salah satu mantan ABK Indonesia menceritakan pengalamannya melalui salah satu sumber berita di Indonesia yang menandatangani kontrak kerja untuk bekerja sebagai ABK, dan seluruh kontrak kerja tersebut berbahasa mandarin, mantan ABK ini harus menandatangani kontrak kerja yang tidak dimengerti maksud isi dari kontrak kerja tersebut.⁷

Koordinator Departemen Sosialisasi dan Pendidikan Serikat Buruh Migran Indonesia, Maizidah Salas, menjelaskan ada banyak bentuk pelanggaran yang dialami oleh ABK. ABK di eksploitasi secara besar, tidak menerima gaji sepenuhnya, komunikasi dengan dunia luar dibatasi, hingga pemaksaan kepada para ABK untuk makan dan minum yang tidak layak konsumsi. Dalam melakukan kejahatan serius, hal ini dibuktikan dengan *Associated Press* (2015) yang mengatakan bahwa terdapat kejahatan

⁵ Deny Tri Wahyudi, “Perlindungan Hukum terhadap Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri,” *Mimbar Keadilan UNTAG Surabaya: Jurnal Ilmu Hukum*, no. November (2015): 170–84.

⁶ Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional (Pusat P2K-OI) BPPK - Kementerian Luar Negeri RI, *Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK): Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri* (Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2016).

⁷ CNN Indonesia, “Nelangsa ABK Kapal Asing, Tak Tidur 48 Jam dan Suntik Morfin,” 2020, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200508150957-20-501342/nelangsa-abk-kapal-asing-tak-tidur-48-jam-dan-suntik-morfin>.

perdagangan manusia, perbudakan, hingga pembunuhan yang terjadi dan dilakukan kepada para ABK (hlm.1-5). *Associated Press* yang mengatakan dengan penggunaan tenaga kerja yang diperbudak mereka mendapatkan keuntungan tambahan karena sedikitnya gaji untuk ABK, lebih lamanya ABK bekerja, dan kurangnya biaya untuk akomodasi seperti makanan dan air bersih.⁸ Hubungan perdagangan manusia, penyelundupan manusia, dan perbudakan dengan TOC sebenarnya dimulai dengan tingginya permintaan terhadap tenaga kerja berbiaya rendah yang umumnya adalah pekerja migran.⁹ Menurut mantan Menteri Perikanan dan Kelautan Republik Indonesia, Susi Pudjiastuti, ABK di kapal penangkap ikan tersebut rentan dengan praktek perbudakan karena tidak adanya mekanisme perlindungan yang komprehensif.

Permasalahan lainnya yang menyebabkan ketidakjelasan perlindungan hukum bagi ABK sekaligus hal yang mendasari tulisan ini adalah mekanisme jalur pengiriman ABK yang berbeda-beda, dari segi lembaga hingga peraturan yang berlaku. Banyaknya mekanisme jalur pengiriman ABK untuk bekerja di kapal asing, menjadi permasalahan utama karena tidak jelasnya lembaga yang mengawasi tindakan baik ABK maupun Pengusaha. Lembaga-lembaga tersebut juga dibagi menjadi 2 kelompok, yaitu lembaga yang legal dan lembaga ilegal. Menurut Koordinator Nasional *National Destructive Fishing* (DFW) Indonesia, M. Abdi Suhufan, mekanisme pengiriman ABK ke luar negeri dilakukan melalui 5 (lima) jalur, yakni:

1. kementerian perhubungan;
2. kementerian tenaga kerja;
3. BNP2TIK;
4. pemerintah daerah; dan
5. jalur mandiri melalui mekanisme kerjasama/bisnis.

Selain 5 (lima) jalur mekanisme pengiriman ABK ke luar negeri yang legal, menjamurnya usaha keagenan awak kapal yang ilegal juga menjadi penyebab ketidakjelasan perlindungan hukum bagi ABK.

Banyak faktor yang menyebabkan menjamurnya usaha keagenan awak kapal (*Ship Manning Agency*) yang tidak disertai pengawasan yang jelas, yaitu lahirnya Peraturan Menteri Perhubungan No. 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (selanjutnya disebut "**Permenhub 84/2013**"), mudahnya mendirikan suatu Perseroan Terbatas ("**PT**") yang dasar hukumnya diatur oleh Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (selanjutnya disebut "**UUPT 40/2007**") serta lahirnya Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran (selanjutnya disebut "**UU No. 18/2017**") yang hingga saat ini belum ada peraturan pelaksanaannya. Oleh karena itu, semakin menjamurnya usaha keagenan awak kapal akan berdampak kepada pengawasan yang semakin lemah dari Pemerintah Indonesia kepada usaha keagenan awak kapal itu sendiri hingga ke lapisan ABK, serta lemahnya pendataan ABK yang bekerja di kapal asing karena begitu banyak usaha keagenan awak kapal sebagai akibat mudahnya pendirian usaha

⁸ Muhammad Dwibagus Lisandro dan Mohammad Irvan Olii, "Perbudakan Terhadap Anak Buah Kapal Penangkap Ikan Asing di Indonesia," *Jurnal Kriminologi Indonesia: Special Issue Mardjono Awards*, 2017, 39-51.

⁹ Lisandro dan Olii.

keagenan awak kapal. Kemudahan pendirian usaha keagenan awak kapal itulah yang melahirkan usaha keagenan awak kapal ilegal, sehingga berdampak kepada ABK yang bekerja dan pada akhirnya tidak bisa mendapatkan perlindungan hukum. Selain usaha keagenan awak kapal yang menjamur, Sistem perekrutan calon ABK untuk diperkerjakan di luar negeri selama ini dikuasai oleh calo.¹⁰ Para calo mencari calon ABK yang mayoritas berada di daerah Tegal, Jawa Tengah tanpa memberikan informasi yang memadai dan lengkap mengenai persiapan untuk menjadi seorang pekerja migran. Adanya desakan ekonomi yang dialami oleh calon ABK menjadi salah satu faktor mudahnya calo untuk merekrut calon ABK dengan dijanjikan mendapatkan gaji yang besar dan pekerjaan yang menarik ketika sudah menjadi ABK.

Seorang WNI yang bekerja sebagai ABK di luar wilayah Indonesia, kewarganegaraan Indonesia itu melekat kepada pribadi ABK tersebut, dan sudah seharusnya perlindungan hukum didapatkan oleh ABK agar tidak terjadi perbudakan, tidak adanya pelanggaran Hak Asasi Manusia (“HAM”) bagi ABK. Perlindungan hukum bagi ABK bisa didapatkan dari Pemerintah Indonesia, Negara tempat ABK bekerja, Hukum yang dianut oleh Pengusaha (majikan ABK bekerja), hingga Negara pelabuhan. Tulisan ini memandang perlindungan hukum yang harusnya didapatkan oleh ABK dari Pemerintah Indonesia serta peraturan perundang-undangan sebagai payung hukum bagi ABK.

Beberapa pasal dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut “UUD 1945”) mengatur mengenai hak yang dimiliki oleh Warga Negara Indonesia untuk bekerja dan mendapatkan kehidupan yang layak, beberapa diantaranya adalah Pasal 27 ayat (2), Pasal 28 A, Pasal 28D ayat (1) dan (2) dan Pasal 28 I ayat (1) dan (2) yang mengatur mengenai agar setiap orang tidak diperbudak, tidak disiksa hingga bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif. Pasal-pasal diatas menjadi dasar perlindungan hukum bagi ABK untuk bekerja di kapal asing. Sebagaimana penjelasan UU 18/2007 yang menyatakan bahwa pekerja migran Indonesia harus dilindungi dari perdagangan manusia termasuk perbudakan dan kerja paksa, korban kekerasan, kesewenang-wenangan, kejahatan atas harkat dan martabat manusia, serta perlakuan lain yang melanggar hak asasi manusia. Negara memfasilitasi payung hukum yang sesuai agar hak-hak ABK terjamin. Payung hukum yang saat ini juga berlaku bagi ABK adalah Undang-Undang No. 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri (selanjutnya disebut “UU 39/2004”), dirasa belum cukup untuk melindungi ABK yang bekerja di luar negeri dari perbudakan hingga perlindungan terhadap hak dan kewajibannya.

Dari latar belakang di atas, maka adapun rumusan masalah yang muncul sebagai kerangka penulisan artikel ini adalah sebagai berikut: a) Bagaimanakah permasalahan mekanisme jalur penempatan, perekrutan, dan pengiriman ABK untuk bekerja di kapal asing? Dan b) Bagaimanakah perlindungan hak dan hukum yang sepatutnya diperoleh oleh ABK dalam kerangka hukum positif Indonesia?

¹⁰ Dewan Pimpinan Nasional Serikat Buruh Migran Indonesia, “Sengkarut Pengiriman Abk Ke Luar Negeri: Ada Yang Meninggal, Jenazah Ditaruh Di Freezer Dicampur Ikan,” 2019, <https://sbmi.or.id/2019/12/sengkarut-pengiriman-abk-ke-luar-/>.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode normatif yang mana penelitian ini menguraikan permasalahan hukum dan menganalisis berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Dalam rangka memperoleh data-data yang diperlukan dalam penulisan jurnal ini, Penulis mengumpulkan beberapa sumber bacaan yang diantaranya adalah buku, jurnal, hasil penelitian, dan sumber lainnya yang memiliki kaitan referensi. Selain itu, Penulis juga mengumpulkan artikel berita dan dokumen dari situs media online yang berkaitan dengan topik bahasan. Penelitian ini bersifat deskriptif yang memfokuskan kepada beberapa peraturan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri; Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran, dan beberapa peraturan pelaksanaan yang akan disebutkan dalam tulisan ini.

Hasil dan Pembahasan

1. Mekanisme Penempatan, Perekrutan, dan Pengiriman ABK untuk Bekerja di Kapal Asing

Berdasarkan Pasal 1 angka 2 Permenhub 84/2013, Usaha Keagenan Awak Kapal (*Ship Manning Agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang berbentuk badan hukum yang bergerak di bidang rekrutmen dan penempatan awak kapal di atas kapal sesuai kualifikasi. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 8 Permenhub 84/2013, Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil dan/ atau perjanjian kerja laut.

Mengacu kepada Peraturan Kepala Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Nomor PER-12/KA/IV/2013 tentang Tata Cara Perekrutan, Penempatan dan Perlindungan Pelaut di Kapal Berbendera Asing, Perusahaan Pengawakan Kapal yang selanjutnya disebut P2K adalah perusahaan berbadan hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT) yang mewakili kepentingan pemilik kapal untuk melaksanakan perekrutan, penempatan dan perlindungan Pelaut untuk bekerja di kapal berbendera asing. Hal ini dibedakan antara Perusahaan Pelaksana Perekrutan dan Penempatan Pelaut (*seafarer recruitment and placement services*) yang selanjutnya disebut P5 adalah badan usaha berbentuk PT yang merekrut dan menempatkan Pelaut untuk bekerja di kapal berbendera asing. Sedangkan Peraturan BN2PTKI mengartikan awak kapal dengan sebutan Tenaga Kerja Pelaut Indonesia, yang selanjutnya disebut Pelaut adalah tenaga kerja yang memiliki kualifikasi dan keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal yang bekerja di kapal berbendera asing dalam jangka waktu berdasarkan perjanjian kerja laut.

Secara garis besar, terdapat 5 (lima) kementerian/lembaga yang terkait langsung dengan proses perekrutan dan penempatan ABK Sektor Perikanan, yaitu Kementerian Perhubungan (Kemhub), Kementerian Tenaga Kerja (Kemnaker), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Luar Negeri (Kemlu),

dan BNP2TKI.¹¹ Masing-masing lembaga tersebut memiliki aturan sendiri yang meliputi aturan teknis, petunjuk penempatan dan rekrutmen ABK untuk bekerja di sektor perikanan kapal asing. Oleh karena itu, terjadi tumpang tindih atau disharmonisasi peraturan perundang-undangan karena setiap kementerian/lembaga memiliki aturannya masing-masing yang menyebabkan sulitnya perlindungan hukum bagi ABK yang bekerja di sektor perikanan kapal asing. Pusat pengkajian dan pengembangan kebijakan pada Organisasi Internasional membagi kewenangan dan tanggung jawab yang dimiliki oleh setiap kementerian/lembaga dalam rangka melindungi penempatan dan perekrutan ABK, yaitu:

No	Kementerian/Lembaga	Kewenangan dan Tanggung Jawab
1	Kementerian Perhubungan	Berkaitan dengan Buku Pelaut, Sertifikat/Ijazah Pelaut, Pengeluaran Surat Izin Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK), serta menyiapkan Petunjuk Teknis bagi Perwakilan RI di luar negeri untuk memberikan <i>endorsement</i> atas <i>Letter Of Authorization (LoA)</i> dan <i>Principal Commercial Registration (PCR)</i> .
2	Kementerian Ketenagakerjaan	Kewenangan dan tanggung jawab Kemenaker terletak pada penerbitan Surat Izin Pelaksana Penempatan Tenaga Kerja Indonesia (SIPPTKI) dan pengawasan atas kerja samapenempatan yang dilakukan oleh BNP2TKI.
3	BNP2TKI	Berwenang untuk melakukan fasilitasi penempatan ABK dan integrasi sistem <i>database</i> dari berbagai instansi.
4	Kementerian Kelautan dan Perikanan	KKP memiliki wewenang dan tanggung jawab dalam memastikan kompetensi awak kapal penangkap ikan.
5	Kementerian Luar Negeri	Berwenang dan bertanggung jawab untuk memberikan <i>endorsement</i> atas LoA dan PCR.

Mengacu kepada Peraturan Kepala Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Nomor PER-12/KA/IV/2013 tentang Tata Cara Perekrutan, Penempatan dan Perlindungan Pelaut di Kapal Berbendera Asing, Bagian III mengatur mengenai Pelaksanaan Perekrutan dan Penempatan Pelaut yang

¹¹ Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional (Pusat P2K-OI) BPPK - Kementerian Luar Negeri RI, *Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK): Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri*.

pada pokoknya proses perekrutan dan penempatan Pelaut dilakukan melalui Sistem Komputerisasi Tenaga Kerja Luar Negeri (SISKOTKLN).¹² Perekrutan wajib didahului dengan memberikan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat:

- a. lowongan, jenis dan uraian pekerjaan yang tersedia beserta syarat jabatan;
- b. mekanisme kerja di kapal;
- c. lingkungan kerja di kapal;
- d. persyaratan pelaut;
- e. kondisi dan syarat-syarat kerja antara lain meliputi gaji, waktu kerja, waktu istirahat, cuti, lembur dan jaminan sosial;
- f. kelengkapan dokumen penempatan; dan
- g. biaya yang dibebankan kepada Pelaut, meliputi: pemeriksaan Kesehatan, buku pelaut, paspor dan dokumen lainnya setelah visa.

Penulis membagi sekurang-kurangnya terdapat 2 (dua) mekanisme pengiriman ABK untuk dapat bekerja di kapal asing, yaitu (1) dengan cara legal¹³ dan (2) ilegal¹⁴. Cara legal dilakukan dengan 5 (lima) jalur, yaitu: (1) Kementerian Perhubungan; (2) Kementerian Ketenagakerjaan; (3) BNP2TKI; (4) Pemerintah Daerah; (5) jalur mandiri melalui mekanisme kerjasama/bisnis. Sedangkan mengenai cara ilegal, Penulis membagi menjadi 2 (dua) jalur ilegal, yakni (1) dilakukan oleh usaha keagenan awak kapal yang tidak resmi, dan (2) calo.

Secara legal, untuk dapat bekerja sebagai ABK, calon ABK harus mengikuti prosedural berupa persyaratan dan dokumen yang harus disiapkan sebagai kelengkapan data bagi ABK yang bekerja di kapal asing, namun banyak pula calon ABK yang tidak mengikuti prosedural (*non* prosedural), yaitu tanpa melalui jalur dan verifikasi syarat yang benar. Pemerintah melalui Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional melakukan studi kasus dan mendapat hasil bahwa mengenai proses rekrutmen, ABK direkrut secara non-prosedural, seperti dokumen-dokumen penting telah dipalsukan termasuk paspor dan buku pelaut. Pasal 13 Permenhub 84/2013 menentukan tata cara perekrutan dan penempatan awak kapal (calon ABK) yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal:

- a. usia minimum 18 (delapan belas) tahun;
- b. mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal;
- c. bagi ABK yang bekerja di bagian food dan catering wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh lembaga bersertifikasi pendidikan pariwisata atau

¹² SISKOTLM merupakan sistem online yang dalam pelayanan administrasi penempatan TKI dan penerbitan KTKLN yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan terkait. Sedangkan KTKLN merupakan singkatan dari Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri yang merupakan kartu identitas TKI yang diberikan setelah Calon TKI memenuhi seluruh persyaratan dan prosedur untuk bekerja di luar negeri.

¹³ Legal artinya bahwa mekanisme pengiriman ABK telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan hukum yang berlaku di Indonesia, jalur untuk pengiriman ABK bekerja di kapal asing diakui kelebagaannya oleh Pemerintah Indonesia.

¹⁴ Ilegal artinya bahwa mekanisme pengiriman ABK tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan hukum yang berlaku di Indonesia. Jalur pengiriman ABK merupakan jalur gelap; penyelundupan yang tidak terdaftar dan/atau tidak diakui oleh Pemerintah Indonesia. Jalur ini dapat dikatakan sebagai 'calo' atau 'agen ilegal'.

- maritim;
- d. telah memenuhi standar kesehatan untuk bekerja di atas kapal, bagi ABK wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil;
 - e. memiliki buku pelaut dan dokumen kelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal

Secara ilegal, terdapat hubungan antara perbudakan, usaha keagenan awak kapal dengan TOC. Hubungan perbudakan dengan TOC sebenarnya dimulai dengan tingginya permintaan terhadap tenaga kerja berbiaya rendah yang umumnya adalah pekerja migran.¹⁵ Di dalam menyediakan tenaga kerja berbiaya rendah tersebut, TOC berperan sebagai agen perekrutan yang umumnya menggunakan cara ilegal dengan cara penipuan hingga penculikan.¹⁶ Walaupun sebenarnya terdapat agen perekrutan legal, perekrutan tenaga kerja yang menggunakan cara ilegal seperti penipuan dan penculikan, masih memiliki permintaan yang tinggi, walaupun dilarang dan dikriminalisasi oleh pemerintah.¹⁷ Perekrutan, penempatan ABK dengan cara ilegal dapat dikatakan sebuah kejahatan terorganisir dan kejahatan luar biasa, yang umumnya untuk mencari keuntungan, namun sulit dihindari karena para pekerja migran direkrut dengan cara yang ilegal pula.

Adapun patut diketahui bahwasanya usaha penempatan tenaga kerja pelaut dilakukan dengan memperhatikan:¹⁸

- a. penciptaan perluasan kesempatan kerja pelaut khususnya yang bekerja di kapal-kapalberbendera asing;
- b. pengembangan fasilitas pendidikan kepelautan yang memenuhi persyaratan sesuai ketentuan internasional;
- c. peningkatan kemampuan dan keterampilan pelaut sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang pelayaran.

Untuk mencegah terjadinya kasus perbudakan pada ABK seperti yang telah dijabarkan dalam Bab Pendahuluan, diperlukan suatu strategi. Strategi tersebut perlu mempertimbangkan aspek perekrutan dan penempatan yang melindungi calon ABK dari eksploitasi di luar negeri. Maka terhadap usaha keagenan awak kapal yang melakukan penempatan dan perekrutan wajib untuk mengurus seluruh dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat kapal asing bersandar; menjaga keamanan dokumen kelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja dua belah pihak; memberikan ABK kesempatan untuk bekerja sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki; membebaskan atas pungutan biaya kepada pelaut (ABK), kecuali untuk biaya dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut; dan biaya penerbitan untuk sertifikat kesehatan; serta menginformasikan hak-hak dan kewajiban pelaut berdasarkan

¹⁵ Lisandro dan Ollie, "Perbudakan Terhadap Anak Buah Kapal Penangkap Ikan Asing di Indonesia."

¹⁶ International Labour Office, *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries* (Geneva: International Labour Office, 2013).

¹⁷ International Organization for Migration, *Trafficking of Fishermen in Thailand* (Bangkok: International Organization for Migration (IOM), 2011).

¹⁸ Pasal 20 *Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan*.

perjanjian kerja laut dan memberi kesempatan kepada ABK untuk membaca dan memahami isi Perjanjian Kerja Laut (“PKL”) sebelum ditandatangani. Terhadap usaha keagenan awak kapal yang tidak resmi dan/atau calo, banyak terjadi kasus calon ABK yang tidak diinformasikan hak-hak dan kewajiban pelaut berdasarkan PKL. Banyak diantara calon ABK dan/atau ABK yang menandatangani PKL tanpa memahami isi PKL tersebut.

Akibat adanya mekanisme pengiriman, perekrutan awak kapal yang legal dan ilegal menyebabkan awak kapal yang direkrut tidak mendapatkan perlindungan hukum yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Baik pemerintah maupun lembaga swasta yang merekrut awak kapal untuk bekerja di kapal asing tidak memberikan dan memperhatikan perlindungan hukum yang sesuai. Hal ini pun diakibatkan karena peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai perekrutan, pengiriman awak kapal yang tidak jelas dan tumpang tindih.

2. **Perlindungan Hak dan Hukum bagi ABK yang Bekerja di Kapal Asing dalam Kerangka Hukum Indonesia**

ABK merupakan Pekerja Migran Indonesia yang harus mendapatkan perlindungan hukum karena ABK merupakan WNI yang memiliki hak yang diatur oleh peraturan perundang-undangan Indonesia.¹⁹ Beberapa Pasal dalam UUD 1945, yaitu Pasal 27 ayat (2) yang menyatakan “*Tiap-Tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan*”, Pasal 28D ayat (1) dan (2) yang menyatakan “(1) *Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum*; (2) *Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja.*” dan Pasal 28 I ayat (1) dan (2) yang menyatakan “(1) *Hak untuk hidup, hak untuk tidak disiksa, hak kemerdekaan pikiran dan hati nurani, hak beragama, hak untuk tidak diperbudak, hak untuk diakui sebagai pribadi di hadapan hukum, dan hak untuk tidak dituntut atas dasar hukum yang berlaku surut adalah hak asasi manusia yang tidak dapat dikurangi dalam keadaan apa pun*; (2) *Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apa pun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif.*” Negara memberikan hak dan jaminan kepada setiap warga negara untuk bekerja dan mendapatkan rasa aman serta kemerdekaan dalam setiap tindakannya. Hal ini menjadi dasar fundamental bagi ABK untuk mendapatkan perlindungan hukum secara maksimal dari Negara dan Pemerintah Indonesia.

Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia²⁰

Perlindungan yang diatur dalam UU 18/2017 yang ditujukan bagi calon pekerja migran Indonesia dan pekerja migran Indonesia bertujuan untuk: (a) menjamin

¹⁹ Pasal 1 angka 2 *Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia* mendefinisikan Pekerja Migran Indonesia sebagai setiap warga negara Indonesia yang akan, sedang, atau telah melakukan pekerjaan dengan menerima upah di luar wilayah Republik Indonesia.

²⁰ Calon Pekerja Migran Indonesia, dalam hal ini juga merupakan ABK.

pemenuhan dan penegakan hak asasi manusia sebagai warga negara dan pekerja migran Indonesia; dan (b) menjamin perlindungan hukum, ekonomi, dan sosial pekerja migran Indonesia dan keluarganya. Penjelasan umum UU 18/2017 menjabarkan bahwa pokok-pokok pengaturan dalam UU 18/2017 meliputi Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada Pemberi Kerja berbadan hukum, Pekerja Migran Indonesia yang bekerja pada Pemberi Kerja perseorangan, pelaut awak kapal dan pelaut perikanan, hak dan kewajiban Pekerja Migran Indonesia dan keluarganya, upaya Pelindungan Pekerja Migran Indonesia baik pelindungan dalam sistem penempatan (sebelum bekerja, selama bekerja, dan sesudah bekerja), atas ketenagakerjaan, layanan terpadu satu atap, sistem pembiayaan yang berpihak pada Calon Pekerja Migran Indonesia dan Pekerja Migran Indonesia, penyelenggaraan Jaminan Sosial Pekerja Migran Indonesia, dan pelindungan hukum, sosial, dan ekonomi.

UU 18/2017 mengandung asas-asas bagi ABK dalam memberikan perlindungan hukum, beberapa diantaranya adalah asas persamaan hak; pengakuan atas martabat dan hak asasi manusia; keadilan sosial; non diskriminasi; anti-perdagangan manusia. Selanjutnya, UU 18/2017 juga memberikan hak bagi ABK Indonesia untuk memperoleh pelayanan yang profesional dan manusiawi serta perlakuan tanpa diskriminasi pada saat sebelum bekerja, selama bekerja, dan setelah bekerja; memperoleh upah sesuai dengan standar upah yang berlaku di negara tujuan penempatan dan/atau kesepakatan kedua negara dan/atau Perjanjian Kerja; memperoleh pelindungan dan bantuan hukum atas tindakan yang dapat merendahkan harkat dan martabat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia dan di negara tujuan penempatan; dan sebagainya sebagaimana diatur dalam UU tersebut.

UU 18/2017 juga menjadi tolak ukur dalam memberikan perlindungan karena spesifikasi perlindungan yang diberikan cukup lengkap. Pada bab III UU 18/2017 membagi perlindungan bagi pekerja migran Indonesia meliputi: (a) perlindungan sebelum bekerja; (b) perlindungan selama bekerja; dan (c) perlindungan setelah bekerja.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut sebagai "UU Pelayaran")

Pasal 2 huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan: "*Pelayaran diselenggarakan berdasarkan asas adil dan merata tanpa diskriminasi*". Bagian kelima UU Pelayaran mengatur mengenai kesejahteraan awak kapal, yang di dalam Pasal 151 UU Pelayaran menyebutkan bahwa setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi gaji; jam kerja dan jam istirahat; jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal; kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan; kesempatan mengembangkan karier; pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi; makanan atau minuman; dan pemeliharaan dan perawatan Kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Kesejahteraan kerja tersebut dinyatakan dalam perjanjian kerja antara Awak Kapal dengan pemilik atau operator kapal.

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan

Bab V Pasal 15 hingga Pasal 40 mengatur lebih jelas mengenai perlindungan kerja pelaut. Hak pelaut meliputi menerima gaji; upah; lembur; uang pengganti hari-hari libur; uang delegasi; biaya pengangkutan dan upah saat diakhirinya pengerjaan; pertanggungjawaban untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa serta kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk bekerja di wilayah yang suhunya 15 derajat celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.²¹ Kemudian, PP 7/2000 juga mengatur mengenai kesejahteraan awak kapal yang meliputi jam kerja bagi awak kapal, hari libur, perhitungan gaji dan lembur, waktu istirahat, perhitungan waktu cuti, penyediaan makanan serta alat makan bagi awak kapal, air minum (air tawar) untuk konsumsi awak kapal, perawatan medis yang harus didapat oleh awak kapal, penggantian biaya medis awak kapal, dan biaya pemulangan/pengangkutan bagi awak kapal yang meninggal dunia.

Terhadap pelaut yang bekerja pada kapal-kapal asing di luar negeri tanpa melalui penempatan tenaga kerja pelaut berkewajiban membuat perjanjian kerja laut sesuai ketentuan yang berlaku; perjanjian kerja laut tersebut harus memuat hukum mana yang berlaku apabila terjadi perselisihan yang menyangkut pelaksanaan perjanjian kerja laut; melapor kepada perwakilan Republik Indonesia dimaa pelaut tersebut bekerja, dan pelaut yang tidak melaksanakan syarat-syarat tersebut menanggung sendiri akibat yang timbul apabila terjadi perselisihan yang menyangkut pelaksanaan perjanjian kerja laut.²²

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

Pasal 14 Permenhub 84/2013 menyatakan "*Perusahaan keagenan awak kapal bertanggung jawab terhadap awak kapal yang ditempatkan, dipekerjakan atas segala isi Perjanjian Kerja Laut (PKL) sejak penandatanganan PKL sampai habis masa berlaku PKL dan awak kapal tiba di tempat pemberangkatan pertama.*" dalam hal ini, ABK dilindungi hak dan kewajibannya sebagaimana tercantum oleh PKL dan harus dipantau oleh perusahaan keagenan awak kapal dalam setiap pekerjaannya, untuk memastikan keadaan ABK yang sedang bekerja di kapal asing. Pasal 15 Permenhub 84/2013 mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan keagenan awak kapal bagi awak kapal yang meliputi penjaminan hak-hak pelaut sesuai isi PK; penjaminan semua proses perawatan medis; penyediaan bantuan hukum; pengurusan dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak; membantu pengiriman sebagian gaji sesuai kesepakatan kedua belah pihak kepada keluarga pelaut; dan membantu pengurusan jaminan sosial tenaga kerja. Hak awak kapal juga diatur oleh Permenhub 84/2013 mengenai apabila awak kapal meninggal dunia. Dalam Pasal 18 Permenhub 84/2013, perusahaan keagenan awak kapal harus mengurus kepulangan jenazah sampai ke pihak keluarga/ahli waris, jika pelaut meninggal

²¹ Pasal 18 ayat (3) huruf a Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

²² Pasal 18 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

dunia selama masa berlakunya PKL sesuai kesepakatan dengan pihak keluarga/ahli waris setelah dipastikan penyebab kematian berdasarkan hasil visum dokter. Perusahaan keagenan awak kapal juga wajib membantu pengurusan hak-hak pelaut yang meninggal dan memberikan santunan kepada ahli waris.

Peraturan Kepala Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Nomor Per- 12/KA/IV/2013 Tentang Tata Cara Perekrutan, Penempatan dan Perlindungan Pelaut di Kapal Berbendera Asing

Pada angka 8 dalam peraturan ini, terhadap hak-hak yang dimiliki oleh pelaut wajib dimuat dalam perjanjian kerja laut yakni syarat-syarat kerja yang meliputi antara lain gaji, waktu kerja, waktu istirahat, cuti, lembur, upah lembur dan jaminan sosial. Setiap pelaut juga berhak menjadi anggota serikat pekerja pelaut sebagaimana tertulis dalam angka 12 huruf (a). Kemudian, pelaut memiliki hak atas pesangon apabila terjadi pemutusan hubungan kerja (Bagian IV tentang perlindungan pelaut angka 4) dan hak atas gaji dan biaya selama perawatan dan pengobatan apabila sakit atau cedera (angka 5).²³

Peraturan BNP2TKI tersebut juga mengatur lebih lanjut mengenai perlindungan pelaut, bahwa setiap pelaut yang akan berangkat kerja wajib memiliki dokumen, sekurang-kurangnya meliputi perjanjian penempatan; sertifikat pemeriksaan Kesehatan; passport; buku pelaut; Perjanjian Kerja Laut (PKL); asuransi sebagaimana tercantum dalam PKL; visa (bila diperlukan); Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (KTKLN); Kartu Identitas Pelaut (*Seafarer Identity Document/SID*) bagi negara yang mewajibkan, kemudian asuransi bagi pelaut, penyelesaian perselisihan sebagai bentuk perlindungan hak dan jaminan bagi pelaut, pemutusan hubungan kerja sebagai bentuk hakkerja pelaut; perawatan medis hingga pemulangan pelaut baik karena habisnya jangka waktu perjanjian kerja maupun pelaut meninggal dunia.

Beberapa peraturan diatas telah mengatur hak-hak dan kesejahteraan yang harus di dapatoleh awak kapal. Namun masih terdapat hal-hal yang belum diatur dan masih terkait dengan kesejahteraan yang harus didapat oleh awak kapal, yaitu:²⁴

- a. Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum adastandar yang baku tentang besaran gaji/ upah minimum serta tunjangan kerja;
- b. Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial tidak dapat diterapkan kepada para pelautketika terjadi konflik hubungan industrial;
- c. Belum diratifikasinya Maritime Labour Convention (MLC) oleh pemerintah Indonesia.

Terjadi Tumpang Tindih Instrumen Hukum Nasional

Instrumen hukum nasional yang ada belum mencakup secara komprehensif

²³ Nina Farah Adela, "Perlindungan Pelaut Indonesia di Luar Negeri Melalui Ratifikasi Maritime Labour Convention, 2006," *Jurist-Diction* 1, no. 2 (2018): 645-67.

²⁴ Tri Cahyadi, "PERLINDUNGAN HUKUM PELAUT DI KAPAL INDONESIA," *Jurnal Pembaharuan Hukum* IV, no. 1 (2017): 97-110.

terhadap hak pelaut seperti Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta peraturan dibawahnya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.²⁵ Terjadinya tumpang tindih hukum seperti peraturan mengenai penerbitan perizinan usaha keagenan awak kapal yang diatur oleh Kementerian Ketenagakerjaan, namun dalam bidang kelautan secara spesifik diatur oleh Kementerian Perhubungan sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi ABK dan usaha keagenan awak kapal itu sendiri. Selain itu, terjadi kekosongan hukum seperti dalam Pasal 64 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (selanjutnya disebut “UU 18/2017”) yang berbunyi: “Ketentuan lebih lanjut mengenai penempatan dan perlindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf c diatur dengan Peraturan Pemerintah.” Namun, hingga kini belum terbit Peraturan Pemerintah sebagai peraturan pelaksana dari UU 18/2017. Hal ini menimbulkan kekosongan hukum dalam pelaksanaan UU 18/2017.

Undang-undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI di Luar Negeri sama sekali tidak menyinggung tentang penempatan dan perlindungan pelaut. UU 39/2004 belum memenuhi kebutuhan bagi perlindungan ABK Indonesia. Namun, Pasal 28 Undang-Undang Nomor 39/2004 menyebutkan penempatan TKI pada pekerjaan dan jabatan tertentu diatur lebih lanjut dengan keputusan menteri. Tapi peraturan menteri sebagai payung hukum penempatan dan perlindungan pelaut itu sampai sekarang belum terbit.²⁶ Penjabaran Pasal 28 UU 39/2004 itu akan membuka peluang interpretasi lain, sehingga bisa tumpang tindih atau berbenturan dengan pasal 31 Undang-Undang Pelayaran. Diharapkan Departemen Perhubungan dengan Depnakertrans membahas masalah kepelautan dengan cermat, sehingga rancangan peraturan yang akan dikeluarkan tidak bertabrakan dengan kedua undang-undang tersebut. PP baru itu nantinya sekaligus menggantikan PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang merupakan Juklak Undang-Undang Pelayaran Nomor 12 Tahun 1992 yang telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor Tahun 2008. Namun ketentuan mengenai kepelautan harus tetap mengacu pada KUHD (Kitab Undangundang Hukum Dagang, buku ke-2) dan aturan internasional yang tertuang dalam *Maritime Labour Covention* tahun 2006.²⁷

Apabila menilik sedikit kerangka hukum internasional, Pemerintah Indonesia belum meratifikasi salah satu perangkat hukum internasional dalam penanganan ABK yang dikeluarkan oleh *International Labour Organization* No. 188 tentang *Work in Fishing Convention and Recommendation*, yang mana apabila Pemerintah Indonesia meratifikasi konvensi tersebut, merupakan suatu langkah optimal dalam melindungi ABK yang

²⁵ Adela, “Perlindungan Pelaut Indonesia di Luar Negeri Melalui Ratifikasi *Maritime Labour Convention*, 2006.”

²⁶ Cahyadi, “PERLINDUNGAN HUKUM PELAUT DI KAPAL INDONESIA.”

²⁷ Cahyadi.

bekerja di kapal asing. Menurut keterangan pers *Ocean Justice Initiative (OJI)*²⁸ yang merupakan sebuah lembaga *think tank* dan advokasi kebijakan tata kelola laut (*Ocean Governance*), menyarankan Pemerintah untuk segera meratifikasi Konvensi *International Labour Organization (ILO) C-188* tentang *Work in Fishing Convention and Recommendation*. ILO C-188 adalah instrumen internasional yang mengatur bentuk-bentuk perlindungan kepada ABK perikanan dan mekanisme untuk memastikan kapal-kapal ikan mempekerjakan ABK dengan kondisi yang layak. C-188 menetapkan perlindungan yang sifatnya khusus untuk industri perikanan yang memiliki resiko pekerjaan yang sangat tinggi. Instrumen ini memberikan aturan mengenai umur minimal untuk bekerja di kapal penangkap ikan, perlindungan dalam melaksanakan pekerjaan di malam hari, penerbitan sertifikat medis ABK, serta perlindungan perjanjian kerja bagi ABK kapal ikan.²⁹

Kesimpulan

Terjadinya kekerasan yang dialami oleh ABK Indonesia yang bekerja di kapal asing memberikan pertanyaan mengenai perlindungan dan siapa yang harus bertanggung jawab untuk memberikan perlindungan berupa keselamatan dan kenyamanan dalam bekerja bagi ABK Indonesia. Salah satu faktor penyebab perlindungan hukum yang tidak jelas sehingga tidak dan/atau belum didapatkan oleh ABK Indonesia adalah mekanisme pengiriman, perekrutan ABK Indonesia yang juga tidak jelas. Ketidakjelasan ini karena adanya beberapa jalur pengiriman, perekrutan ABK Indonesia baik secara legal maupun secara illegal. Cara illegal lebih sering diambil oleh ABK Indonesia karena prosedurnya yang lebih cepat, dan tidak memakan waktu yang lama sehingga ABK dapat langsung berangkat untuk bekerja di kapal asing. Namun ketika terjadi kekerasan, perbudakan, Lembaga perekrutan illegal ini tidak dapat memberikan perlindungan hukum yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan karena lembaganya pun tidak terdaftar sebagai Lembaga perekrutan yang resmi.

Lemahnya perlindungan hukum bagi ABK Indonesia yang bekerja di kapal asing diakibatkan oleh peraturan perundang-undangan yang masih tumpang tindih, kekosongan hukum. Belum adanya upaya pencegahan dalam menangani kasus eksploitasi yang dialami oleh ABK menyebabkan pihak yang berwenang belum dapat menegakan hukum dan memberikan perlindungan kepada ABK secara efektif. Tanggung jawab dan kewajiban perusahaan keagenan awak kapal akan didapatkan oleh awak kapal yang bekerja apabila awak kapal tersebut mendaftarkan dirinya untuk bekerja di kapal asing sesuai dengan prosedur yang diatur dalam tatacara peraturan perundang-undangan. Selanjutnya, beberapa undang-undang yang masih tumpang tindih juga membingungkan bagi para ABK sebagai masyarakat yang awam terhadap

²⁸ "OJI: Tuntaskan PP Perlindungan ABK Kapal Ikan dan Ratifikasi Konvensi ILO C-188," *Jurnal Maritim*, 2020, <https://jurnalmaritim.com/oji-tuntaskan-pp-perlindungan-abk-kapal-ikan-dan-ratifikasi-konvensi-ilo-c-188/>.

²⁹ Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional (Pusat P2K-OI) BPPK - Kementerian Luar Negeri RI, *Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK): Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri*.

hukum, dan tidak dapat menuntut hak nya terhadap siapapun.

UU 18/2017 sebagai payung hukum bagi perlindungan pekerja migran Indonesia justru menekankan dan memberikan peran yang lebih besar dan mengurangi peran swasta dalam penempatan dan perlindungan pekerja migran Indonesia, padahal seharusnya UU 18/2017 juga memberikan penekanan terhadap swasta karena hingga saat ini peran swasta begitu besar dalam penempatan dan perlindungan pekerja migran Indonesia. Pengurangan akan peran swasta dalam penempatan dan perlindungan pekerja migran Indonesia dapat ditempuh dengan cara lain seperti memberikan batasan dalam pendirian lembaga perekrutan ABK Indonesia, bukan dengan pembatasan payung hukum. UU 18/2017 justru memberikan peluang bagi swasta untuk bebas merekrut tanpa memperhatikan perlindungan bagi ABK karena peraturan perundang-undangan yang membatasi.

Dengan demikian, agar perlindungan hukum bagi ABK dapat terjamin, dan/atau apabila ABK membutuhkan perlindungan hukum akibat adanya permasalahan-permasalahan hukum yang dialami sebelum, saat, hingga setelah bekerja sebagai ABK maka peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai perlindungan hukum bagi ABK dan mengenai mekanisme perekrutan ABK dapat terjamin dan terlaksanakan.

Daftar Pustaka

- Adela, Nina Farah. "Perlindungan Pelaut Indonesia di Luar Negeri Melalui Ratifikasi Maritime Labour Convention, 2006." *Jurist-Diction* 1, no. 2 (2018): 645-67.
- Cahyadi, Tri. "PERLINDUNGAN HUKUM PELAUT DI KAPAL INDONESIA." *Jurnal Pembaharuan Hukum* IV, no. 1 (2017): 97-110.
- CNN Indonesia. "Nelangsa ABK Kapal Asing, Tak Tidur 48 Jam dan Suntik Morfin," 2020. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20200508150957-20-501342/nelangsa-abk-kapal-asing-tak-tidur-48-jam-dan-suntik-morfin>.
- Dewan Pimpinan Nasional Serikat Buruh Migran Indonesia. "Sengkarut Pengiriman Abk Ke Luar Negeri: Ada Yang Meninggal, Jenazah Ditaruh Di Freezer Dicampur Ikan," 2019. <https://sbmi.or.id/2019/12/sengkarut-pengiriman-abk-ke-luar-/>.
- International Labour Office. *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries*. Geneva: International Labour Office, 2013.
- International Organization for Migration. *Trafficking of Fishermen in Thailand*. Bangkok: International Organization for Migration (IOM), 2011.
- Lisandro, Muhammad Dwibagus, dan Mohammad Irvan Olii. "Perbudakan Terhadap Anak Buah Kapal Penangkap Ikan Asing di Indonesia." *Jurnal Kriminologi Indonesia: Special Issue Mardjono Awards*, 2017, 39-51.
- "OJI: Tuntaskan PP Perlindungan ABK Kapal Ikan dan Ratifikasi Konvensi ILO C-188." *Jurnal Maritim*, 2020. <https://jurnalmaritim.com/oji-tuntaskan-pp-perlindungan-abk-kapal-ikan-dan-ratifikasi-konvensi-ilo-c-188/>.
- Purwanto, Budi. "Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan dan Harapan)." *Jurnal Ilmu Manajemen* 4, no. 2 (2015): 167-77.
- Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional (Pusat P2K-OI) BPPK - Kementerian Luar Negeri RI. *Strategi Perlindungan dan Penanganan Kasus Anak Buah Kapal (ABK): Sektor Perikanan Indonesia yang Bekerja di Luar Negeri*. Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2016.
- Wahyudi, Deny Tri. "Perlindungan Hukum terhadap Tenaga Kerja Indonesia di Luar

Negeri." *Mimbar Keadilan UNTAG Surabaya: Jurnal Ilmu Hukum*, no. November (2015): 170-84.