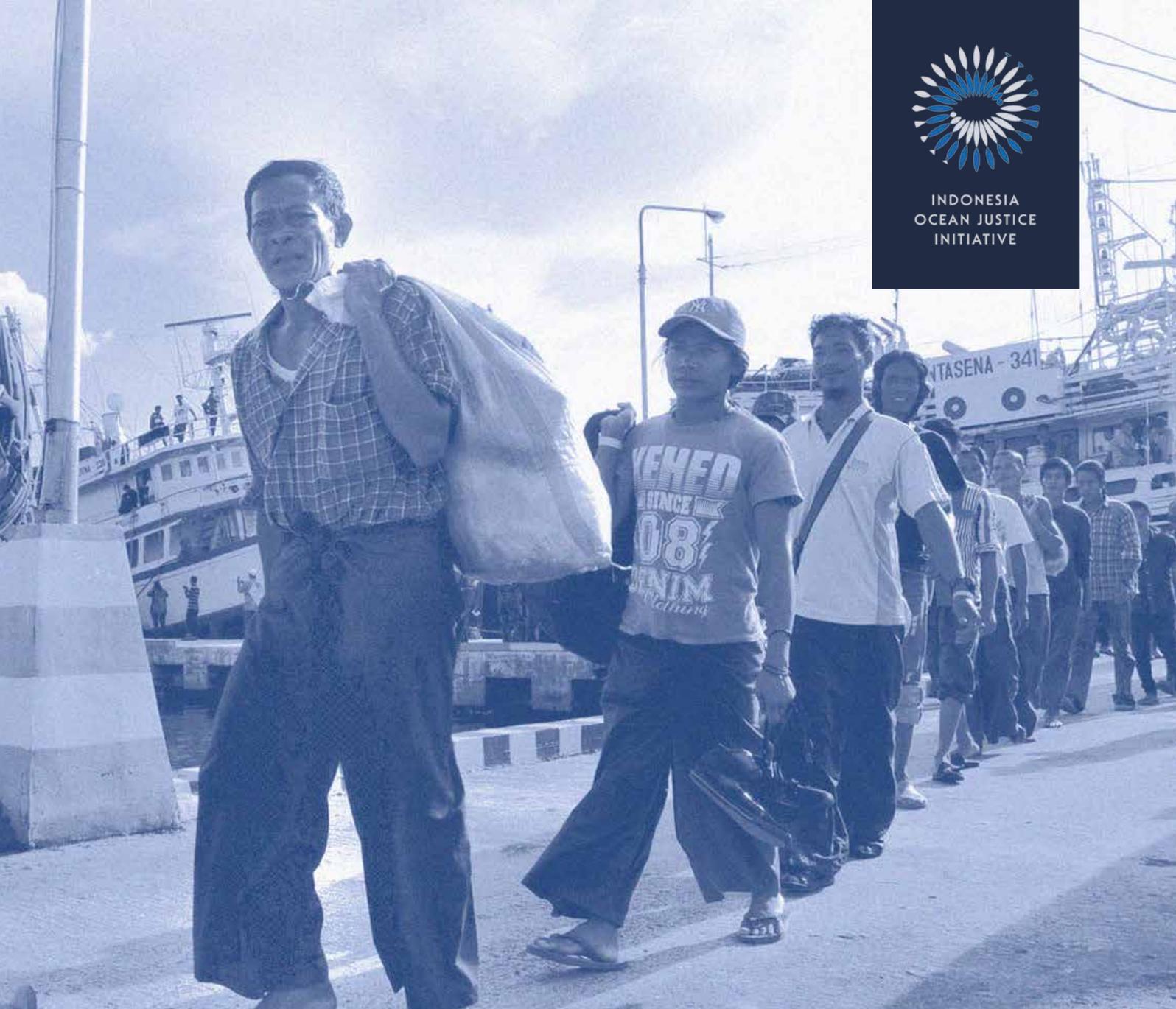




INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE



PERBAIKAN TATA KELOLA PELINDUNGAN ABK INDONESIA DI KAPAL IKAN ASING

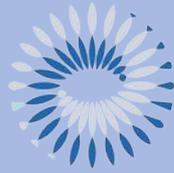
POLICY BRIEF 3
JUNI 2020



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE

PERBAIKAN TATA KELOLA PELINDUNGAN ABK INDONESIA DI KAPAL IKAN ASING

POLICY BRIEF 3
JUNI 2020



INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE



Penyelamatan Ribuan
ABK berkewarganegaraan
Thailand, Myanmar, Laos,
dan Kamboja, korban TPPO
di Benjina, Kepulauan Aru
oleh Pemerintah Indonesia.

Sumber:
Dokumentasi Humas
Kementerian Kelautan
dan Perikanan, 2015

Perkumpulan Prakarsa Laut Berkelanjutan dan Berkeadilan Indonesia atau *Indonesia Ocean Justice Initiative* (IOJI) merupakan lembaga *think tank* independen Indonesia yang didirikan untuk (i) melakukan advokasi kebijakan di tingkat nasional, regional dan internasional untuk mendukung tata kelola laut yang baik dan berkelanjutan (*good and sustainable ocean governance*) dengan berbasis bukti (*evidence based*), (ii) memperkuat jaringan kerjasama pemerintah dan masyarakat sipil di tingkat nasional, regional dan internasional untuk mendukung koalisi aksi merealisasikan praktik-praktik pembangunan kelautan yang berkelanjutan termasuk pencapaian tujuan tujuan dalam *Sustainable Development Goals* (SDGs);(iii) Mendorong dan bekerjasama dengan lembaga-lembaga penegakan hukum di tingkat nasional, regional, dan global terkait penegakan hukum kejahatan terkait kelautan dan kejahatan kelautan lintas negara yang terorganisir, termasuk praktik-praktik kejahatan perikanan, perdagangan orang, perbudakan dan lainnya.

IOJI didirikan pada 24 Januari 2020 dalam bentuk perkumpulan dan memperoleh status badan hukum dari Kementerian Hukum dan HAM berdasarkan surat keputusan Nomor AHU-0001022.AH.01.07 tahun 2020 tanggal 4 Februari.



Daftar Isi

- 6 Pertumbuhan Penduduk Dunia dan Permintaan Pekerja di Sektor Penangkapan Ikan
- 8 Praktik Kerja Paksa dan Perdagangan Manusia
- 12 Akar Permasalahan Pelindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing
- 15 Instrumen Global untuk Melindungi ABK yang Bekerja di Kapal Ikan Asing
- 20 Rekomendasi Perbaikan Tata Kelola Pelindungan ABK di Kapal Ikan Asing untuk Pemerintah Indonesia

Bab 1 Pertumbuhan Penduduk Dunia dan Permintaan Pekerja di Sektor Penangkapan Ikan



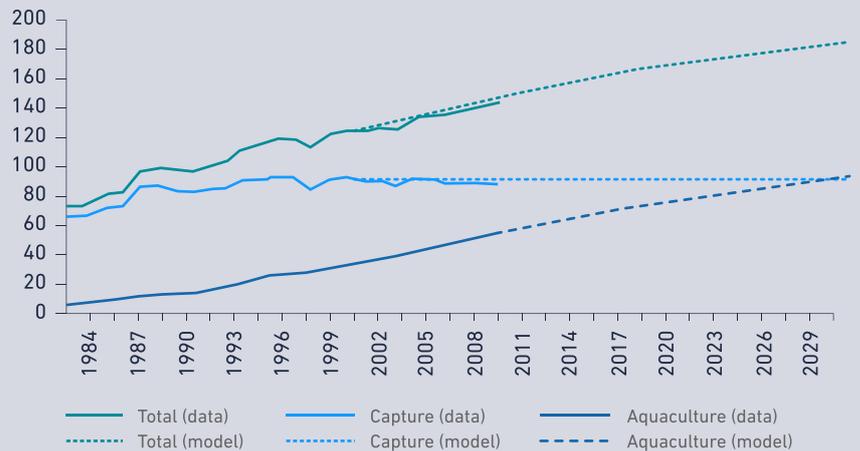
Grafik 1

Sumber:
FishStat and IMPACT Model
Projections, 2013

Kapal ikan Taiwan dan Korea Selatan merupakan kapal dengan penempatan ABK Indonesia dengan jumlah terbesar.

1. 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 2050¹. Bank Dunia memproyeksikan pasokan ikan dunia akan meningkat menjadi 187 juta ton pada tahun 2030, dimana 50% produksi ikan berasal dari kegiatan penangkapan ikan². Peningkatan penduduk dan pasokan ikan dunia akan meningkatkan permintaan pekerja pada kapal ikan karena pertumbuhan industri penangkapan ikan.

Global Fish Production: Data and Projections 1984 - 2030



2. 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.³ Selain peran Indonesia yang besar dalam produksi perikanan global, Indonesia juga aktif mengirimkan ABK untuk bekerja di luar negeri pada kapal ikan asing. Berdasarkan data Direktorat Perlindungan

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

² World Bank, Food and Agriculture Organization (FAO), and the International Food Policy Research Institute, *Fish to 2030: Prospects for Fisheries and Aquaculture*, 2013, hal. 39.

³ Food and Agriculture Organization, *The State of World Fisheries and Aquaculture*, 2020, hal: 13.

Mayoritas ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing berasal dari Jawa Tengah dan Jawa Barat.

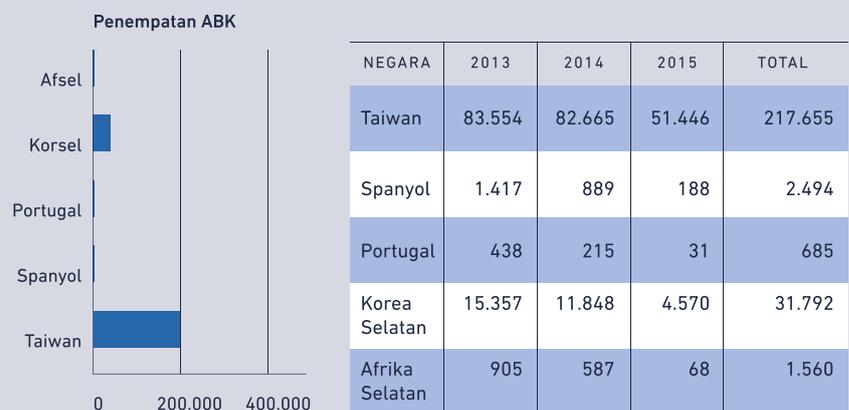
Warga Negara Indonesia dan Badan Hukum Indonesia, Kementerian Luar Negeri, terdapat > 200.000 ABK Indonesia bekerja di kapal ikan asing selama tahun 2013-2015 dengan penempatan tertinggi di Taiwan (217.655 orang) dan Korea Selatan (31.792 orang).⁴ Sementara itu, Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) mencatat jumlah migran Indonesia yang bekerja sebagai ABK di luar negeri selama 2011-2019 sebanyak 30.864 orang.⁵ Mayoritas ABK tersebut di atas berasal dari Jawa Tengah (4.359 orang) dan Jawa Barat (3.145 orang)⁶ 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 SIUPPAK⁷ dari Kementerian Perhubungan, (ii) memiliki SIUP⁸ dari Kementerian Perdagangan atau Pemerintah Daerah, (iii) memiliki izin dari Kementerian Ketenagakerjaan dan BP2MI serta, (iv) tidak memiliki izin sama sekali (ilegal).



Grafik 2 dan Tabel 1

Sumber:
Dit. PWNI BHI, Kemlu, 2016

Data Penempatan ABK Sektor Perikanan Indonesia



⁴ 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. 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.

⁵ Diolah dari Badan Nasional Penempatan dan Pelindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI), Data Penempatan dan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, 2013, 2018 dan 2019.

⁶ *Ibid*, 2019.

⁷ SIUPPAK: Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal.

⁸ SIUP: Surat Izin Perdagangan.

Bab 2 Praktik Kerja Paksa dan Perdagangan Manusia

Kondisi kapal ikan asing yang lama berada di tengah laut memicu terjadinya pelanggaran ketenagakerjaan, serta kerja paksa dan perdagangan manusia

1. 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. Sementara itu, faktor penarik ABK Indonesia bekerja di kapal ikan asing, upah yang ditawarkan lebih besar apabila dibandingkan dengan penghasilan yang didapat pada pekerjaan sebelumnya. Misalnya, pada tahun 2019 rata-rata nilai upah sebagai buruh di Indonesia hanya Rp2,5juta⁹, sementara upah pokok yang ditawarkan di kapal ikan Taiwan adalah NT23.800 atau sekitar Rp11,9juta (2019).¹⁰
2. 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.¹¹ Kapal ikan jarak jauh (*long-distance fishing fleet*) dapat bertahan di laut bahkan selama beberapa tahun sekaligus dengan melakukan alih muat BBM, perbekalan, ABK dan ikan di tengah laut.¹² Kondisi ini memicu terjadinya praktik pelanggaran ketenagakerjaan, kerja paksa (*forced labour*), penyelundupan manusia dan tindak pidana perdagangan orang (*human trafficking*).

⁹ Badan Pusat Statistik, Rata-Rata Upah Pekerja di Desa dan Kota, 2019

¹⁰ Kantor Dagang dan Ekonomi Indonesia di Taipei, Pengumuman Penyesuaian Besaran Gaji, Asuransi Tenaga Kerja, dan Asuransi Kesehatan PMI di Taiwan, 2019.

¹¹ Food and Agricultural Organization, "The State of World Fisheries and Aquaculture," (2012).

¹² United Nations Office on Drugs and Crime, "Transnational Organized Crime in the Fishing Industry: Focus on Trafficking in Persons Smuggling of Migrants Illicit Drugs Trafficking," (2011).

3. Selama tahun 2012-2015, Kementerian Luar Negeri telah memfasilitasi 2.368 ABK Indonesia yang terjerat kasus di luar negeri. Mayoritas kasus yang dialami ABK adalah kasus ketenagakerjaan (48,4% atau 1.148 kasus), penyelundupan manusia (35,1% atau 833 kasus) dan perdagangan manusia (12,1% atau 287 kasus).¹³



Grafik 3

Sumber:
IOM, KKP dan Coventry
University, 2016

Jumlah Nelayan Indonesia yang Mengalami Kasus Kejahatan IUU dan Kejahatan Terkait IUU Lainnya di Luar Negeri



Gaji yang tidak dibayarkan merupakan alasan terbanyak pengaduan ABK Indonesia ke BP2MI.

4. Selama 2018 - 13 Mei 2020, BP2MI menerima 411 pengaduan dari ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing, dengan pengaduan tertinggi gaji yang tidak dibayarkan (44% atau 183 kasus).¹⁴ BP2MI mencatat jenis pengaduan ini terjadi karena sebagian pengadu merupakan ABK yang berasal dari jalur non-prosedural sehingga lebih rentan terhadap pelanggaran perjanjian kerja dan eksploitasi.¹⁵ Selain permasalahan gaji, permasalahan lainnya adalah jam kerja, akomodasi, dan kondisi kerja yang tidak manusiawi, penyiksaan secara fisik dan psikologi, dan eksploitasi berlebihan.

¹³ International Organization for Migration, Kementerian Kelautan dan Perikanan Coventry University, "Laporan mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, dan Kejahatan Perikanan dalam Industri Perikanan di Indonesia," (2016), hlm. 86

¹⁴ Presentasi Kepala BP2MI, Peran Pemerintah dalam Penempatan dan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia di Kapal Ikan Asing, dipresentasikan dalam Webinar "Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing" yang diselenggarakan oleh Indonesia Ocean Justice Initiative, 14 Mei 2020.

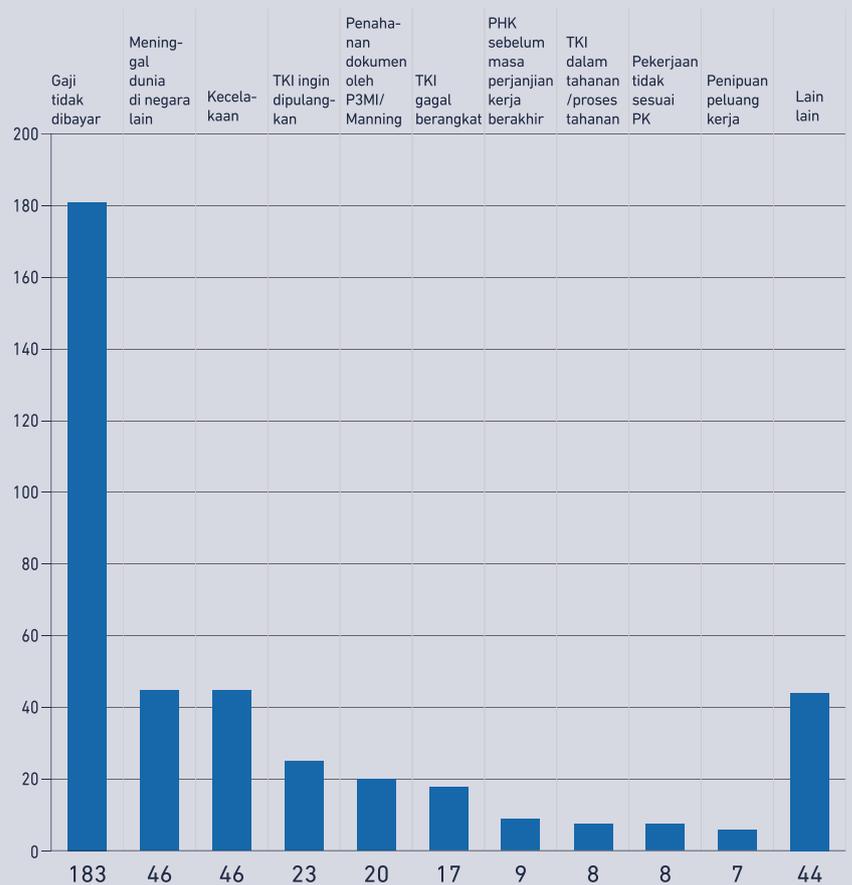
¹⁵ Ibid.



Grafik 4

Sumber:
BP2MI

Pengaduan ABK Perikanan Tahun 2018 s/d 13 Mei 2020 Berdasarkan Jenis Masalah



Manning agency berkontribusi terhadap pelanggaran ketenagakerjaan dan TPPO ABK Ikan Indonesia.

- Selain operator kapal, agen perekrutan & penempatan (*manning agency*) ABK Indonesia di luar negeri juga memberi kontribusi atas terjadinya pelanggaran ketenagakerjaan, terutama pada tahap perekrutan maupun ketika masa kontrak kerja berakhir. Pada saat perekrutan, *manning agency* seringkali memberikan informasi yang tidak benar kepada calon ABK Indonesia mengenai pekerjaan yang ditawarkan. Dalam berbagai kasus ABK yang menjadi korban

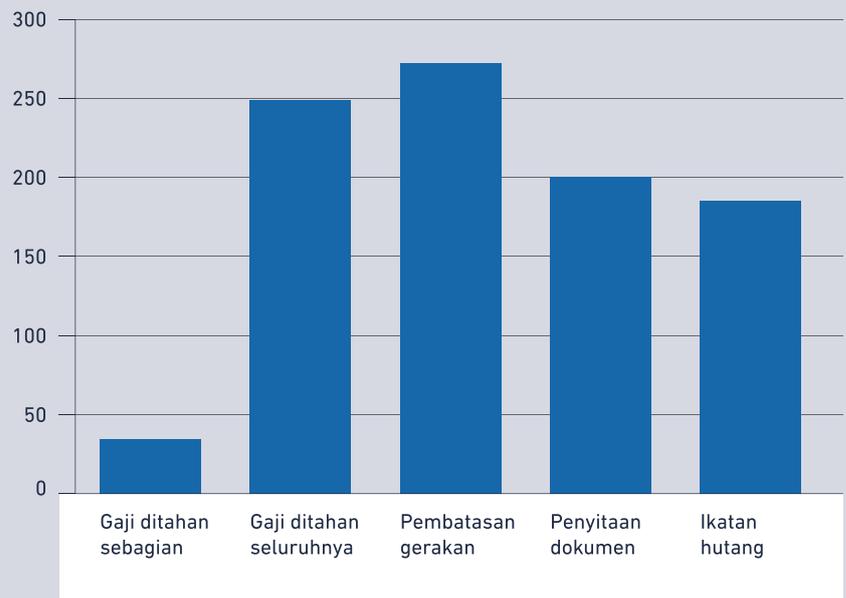
Tindak Pidana Perdagangan Manusia (TPPO), *International Organization for Migration (IOM)* mencatat bahwa 71% atau 202 dari 283 ABK Indonesia diharuskan untuk membayar biaya perekrutan.¹⁶ 176 dari 202 orang yang membayar biaya perekrutan tersebut wajib menandatangani kontrak hutang sebelum keberangkatan, sementara 29 korban lainnya harus membayar biaya perekrutan sebesar US\$2.000 - \$4.000 kepada *manning agency*.¹⁷ Pelaku TPPO juga melakukan berbagai upaya untuk mencegah korban agar tidak meninggalkan tempat eksploitasi. Caranya dengan menahan sebagian atau seluruh gaji, menahan buku pelaut milik ABK maupun melalui melalui pinjaman hutang (*debt bondage*).¹⁸



Grafik 5

Sumber:
IOM, KKP dan Coventry
University, 2016.

Bentuk Pengendalian *Manning Agency* terhadap ABK



¹⁶ *International Organization for Migration, Op. Cit.*, hlm. 95

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid*, hlm. 95

Bab 3 Akar Permasalahan Pelindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing

Ketiadaan perlindungan hukum terhadap ABK Indonesia di kapal ikan asing dan lemahnya pengawasan pemerintah terhadap *manning agency* memberikan kontribusi terhadap banyaknya pelanggaran HAM yang dialami ABK Indonesia.

1. Ketiadaan pelindungan hukum terhadap ABK Indonesia di kapal ikan asing dan lemahnya pengawasan Pemerintah terhadap *manning agency* memberikan kontribusi terhadap banyaknya pelanggaran ketenagakerjaan, praktik kerja paksa dan perdagangan manusia. Peraturan pelaksanaan berupa peraturan menteri ketenagakerjaan mengenai penempatan dan pelindungan ABK Indonesia di kapal ikan asing sebenarnya sudah diamanatkan sejak tahun 2004.¹⁹ Namun, sampai dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (UUPMI) diundangkan, peraturan menteri tersebut tidak pernah diterbitkan. Peraturan Pemerintah yang diamanatkan oleh UU PPMI mengenai (i) penempatan dan pelindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan dan (ii) pengawasan terhadap pelaksanaan penempatan dan pelindungan PMI belum diselesaikan sampai dengan tenggat waktu 2 (dua) tahun setelah diterbitkannya UU PPMI.²⁰
2. Permasalahan selanjutnya adalah tumpang tindih kewenangan dalam penerbitan izin keagenan perusahaan perekrutan dan penempatan awak kapal ikan (*manning agency*). Saat ini, ada 3 (tiga) jenis izin penempatan ABK Indonesia di kapal ikan asing: *Pertama*, *manning agency* yang memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) dari Kementerian Perhubungan²¹; *Kedua*, *manning agency* yang memiliki Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (SIP3MI) dari Kementerian

¹⁹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri*, UU No. 39 Tahun 2004, Ps. 28. "Penempatan TKI pada pekerjaan dan jabatan tertentu diatur lebih lanjut dengan peraturan menteri" dan pada penjelasannya disebutkan "yang dimaksud dengan pekerjaan atau jabatan tertentu dalam pasal ini antara lain sebagai pelaut".

²⁰ Berdasarkan informasi dari Direktur Jenderal Pembinaan Penempatan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan pada Webinar "Perlindungan ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing" yang diselenggarakan oleh *Indonesia Ocean Justice Initiative*, 14 Mei 2020. "Peraturan pemerintah mengenai penempatan dan pelindungan pelaut awak kapal dan pelaut perikanan sedang dalam proses harmonisasi di Kementerian Hukum dan HAM."

²¹ Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, jumlah perusahaan yang telah memiliki Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) dalam periode 2014 sampai dengan 2017 adalah sebanyak 101 perusahaan. <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/PERIODE-2014-S.D.-2017,-SUDAH-101-PERUSAHAAN-TERDAFTAR-MEMILIKI-SIUPPAK.aspx>, diakses 11 Mei 2020.

Ketenagakerjaan²² dan Surat Izin Perekrutan Pekerja Migran Indonesia (SIP2MI) dari BP2MI, *Ketiga, manning agency* yang memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dari Kementerian Perdagangan atau Dinas Perdagangan pada Pemerintah Daerah. Anehnya ditemukan juga *manning agency* yang melakukan penempatan secara non-prosedural. Pada praktiknya, penempatan ABK secara non-prosedural ini sering disebut dengan istilah *letter of guarantee* (LG). ABK LG ini tidak tercatat sebagai tenaga kerja oleh Pemerintah Indonesia maupun negara penempatan.²³

Berdasarkan UU Pelayaran dan PP tentang Angkutan di Perairan, SIUPPAK hanya ditujukan untuk operasional pengangkutan di perairan Indonesia.

3. Mengenai SIUPPAK yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”) dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, sebenarnya hanya ditujukan untuk operasional pengangkutan di perairan Indonesia. Namun oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, ternyata SIUPPAK juga digunakan sebagai izin untuk menempatkan ABK Indonesia di kapal berbendera asing yang beroperasi di luar negeri.²⁴ Terbitnya UUPPMI diharapkan dapat menyelesaikan tumpang tindih kewenangan dalam pemberian izin kepada *manning agency* karena UU PPMI tersebut mempertegas kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan dalam menerbitkan SIP3MI dan kewenangan BP2MI dalam menerbitkan SIP2MI.

²² Kementerian Tenaga Kerja, “Aplikasi Jendela Pekerja Migran Indonesia,” diakses 11 Mei 2020. “Jumlah perusahaan yang memiliki Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (SIP3MI) adalah 438 perusahaan.”

²³ Anton Septian, Mustafa Silalahi dan Ahmad Nurhashim, “Budak Indonesia di Kapal Taiwan,” Tempo (15 Januari 2017), hlm. 50. ABK LG tidak memiliki visa kerja, buku pelaut maupun ketrampilan melaut dan diberangkatkan oleh *manning agency* yang tidak memiliki izin serta hanya berbekal LG dari agen perekrut di Taiwan.

²⁴ Indonesia, Menteri Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal*, Nomor 84 Tahun 2013, Ps. 21 ayat (5).

3 (tiga) akar permasalahan perlindungan ABK Indonesia di kapal ikan asing, yaitu ketiadaan perangkat hukum pelaksanaan yang bersifat operasional, tumpang tindih kewenangan izin perekrutan dan penempatan, serta tidak adanya *single-database* ABK Indonesia di kapal ikan asing yang terpercaya.

4. Permasalahan selanjutnya, tidak adanya *single-database* yang berisi informasi mengenai data *manning agency* di dalam dan luar negeri, jumlah ABK Indonesia di kapal ikan asing, dan pemilik kapal ikan asing. Hal ini mengakibatkan tidak diketahui secara pasti jumlah ABK Indonesia di luar negeri sehingga menyulitkan perlindungan terhadap mereka. Berdasarkan data Kementerian Luar Negeri yang disebutkan pada Bab 1 nomor 2 di dalam *policy brief* ini, jumlah ABK Indonesia di luar negeri mencapai lebih dari 200.000 orang pada tahun 2013-2015, sementara BP2MI hanya mencatat 30.864 orang bekerja sebagai ABK di luar negeri selama 2011-2019.
5. Berdasarkan pemaparan di atas, paling tidak ada 3 (tiga) akar permasalahan lemahnya perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing. *Pertama*, ketiadaan perangkat hukum perlindungan ABK sejak dari proses perekrutan serta lemahnya pengawasan terhadap *manning agency*; *Kedua*, tumpang tindih kewenangan penerbitan izin usaha *manning agency* yang mengakibatkan penerbitan izin perekrutan dan penempatan ABK tidak dilakukan melalui satu pintu; dan *Ketiga*, ketiadaan *database* terpadu tentang ABK Indonesia di kapal ikan asing yang mengakibatkan sulitnya melakukan perlindungan.

Bab 4 Instrumen Global untuk Melindungi ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing

Tujuan 8 dan Tujuan 16
SDGs merupakan tujuan
yang relevan dengan
perlindungan ABK Indonesia
di kapal ikan asing.

1. Berdasarkan agenda Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*), terdapat 2 (dua) Tujuan yang relevan dengan perlindungan ABK Indonesia, yaitu Tujuan 8 tentang *pekerjaan yang layak dan pertumbuhan ekonomi* dan Tujuan 16 tentang *perdamaian, keadilan, dan kelembagaan yang kuat*. Target 8.7 dan 8.8 pada Tujuan 8 serta target 16.1 dan 16.2 pada Tujuan 16 merupakan target yang relevan dengan perlindungan ABK Indonesia di kapal ikan asing. Sustainable Development Report (2019) menyebutkan bahwa pencapaian SDG Tujuan 8 masih menjadi *significant challenges*; dan SDG Tujuan 16 masih menjadi *major challenge*.²⁵ Tujuan 8 masih menjadi *significant challenges* karena pada indikator penilaian Tujuan tersebut, terdapat 1 indikator yang dikategorikan merah dan 2 indikator yang dikategorikan orange. Sementara itu, Tujuan 16 mendapatkan penilaian yang paling rendah yaitu *major*



Tabel 2

Sumber:
SDGs 16, 2015.

Tujuan 8 dan Tujuan 16 Tujuan Pembangunan Berkelanjutan
(*Sustainable Development Goals/SDGs*)

SDG TUJUAN	TARGET	ISI
8	8.7	Mengambil tindakan cepat dan untuk memberantas kerja paksa, mengakhiri perbudakan dan penjualan manusia, mengamankan larangan dan penghapusan bentuk terburuk tenaga kerja anak, termasuk perekrutan dan penggunaan tentara anak-anak, dan pada tahun 2025 mengakhiri tenaga kerja anak dalam segala bentuknya
	8.7	Melindungi hak-hak tenaga kerja dan mempromosikan lingkungan kerja yang aman dan terjamin bagi semua pekerja, termasuk pekerja migran, khususnya pekerja migran perempuan, dan mereka yang bekerja dalam pekerjaan berbahaya
16	16.1	Secara signifikan mengurangi segala macam bentuk kekerasan dan angka kematian terkait dimanapun.
	16.2	Mengakhiri pelecehan, eksploitasi, perdagangan dan segala bentuk kekerasan dan penyiksaan terhadap anak.

²⁵ Sachs, J., et al., "Sustainable Development Report 2019" (New York: Bertelsmann Stiftung and Sustainable Development Solutions Network, 2019).

challenges karena pada indikator penilaian Tujuan tersebut, terdapat 2 indikator yang dikategorikan merah, 1 indikator yang dikategorikan orange, dan 2 indikator dikategorikan kuning. Untuk Indonesia, kedua Tujuan SDGs yang terkait dengan perlindungan hukum ABK Indonesia masih harus diperjuangkan dan diperbaiki oleh pemerintah.

2. Terdapat 3 (tiga) konvensi internasional untuk perlindungan ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing, yaitu:

CTA mengatur standar konstruksi kapal untuk menjamin keselamatan ABK.

a. The Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessel (CTA 2012),

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 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.

STCW-F 1995 mengatur standar sertifikasi dan standar pelatihan untuk keselamatan ABK kapal ikan.

b. 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.

ILO C-188 2007 mengatur standar kondisi kerja yang layak untuk ABK.

c. 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 bersertikat 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.



Tabel 3

Sumber:
Diolah dari CTA 2012, STCW-F
1995 dan C-188 2007.

Konvensi Internasional untuk Pelindungan ABK yang Bekerja di Kapal Ikan Asing

KETERANGAN	CTA 2012	STCW-F 1995	C-188 2007
Bentuk Pelindungan	Standar konstruksi kapal untuk menjamin keselamatan ABK	Standar sertifikasi dan standar pelatihan untuk keselamatan ABK ikan	Standar kondisi kerja yang layak untuk ABK
Negara Penandatanganan <i>(A) Accession (S) Signature (R) Ratification</i>	Total 14 Negara Belgium (A) Congo (A) Cook Island (A) Finland (A) France (A) Germany (A) Iceland (S) Netherlands (A) Norway (A) Saint Kitts and Nevis Sao Tome and Principe (A) South Africa (R) Spain (A)	Total 32 Negara Belgium (A), Canada (A) Congo (A) Denmark (A) France (A) Gambia (A) Iceland (A) Indonesia (A) Kiribati (A) Lithuania (A) Mauritania (A) Morocco (A) Namibia (A) Nauru (A) New Zealand (A) Netherlands (A) Norway (A) Palau (A) Poland (A) Portugal (A) Romania (A) Russian Federation (A) Saint Lucia (A) Sierra Leone (A) Spain (A) South Africa (A) Spain (A) Syrian Arab Republic (A) Tunisia (A) Uganda (A) Uruguay (A)	Total 18 Negara Angola Bosnia and Herzegovina Congo Denmark Finland Estonia France Lithuania Morocco Namibia Netherlands Norway Poland Portugal Senegal South Africa Thailand United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Status	Belum berlaku	Sudah berlaku	Sudah berlaku
Objek Pengaturan	Kapal >24m yang beroperasi di laut lepas	ABK bekerja di kapal penangkap ikan	ABK dan kapal penangkap ikan
Tanggal Entry into Force	—	29 September 2012	16 November 2017

3. Beberapa ketentuan di dalam C-188 yang relevan untuk perlindungan PMI di kapal ikan terlihat tabel di bawah ini:



Tabel 4

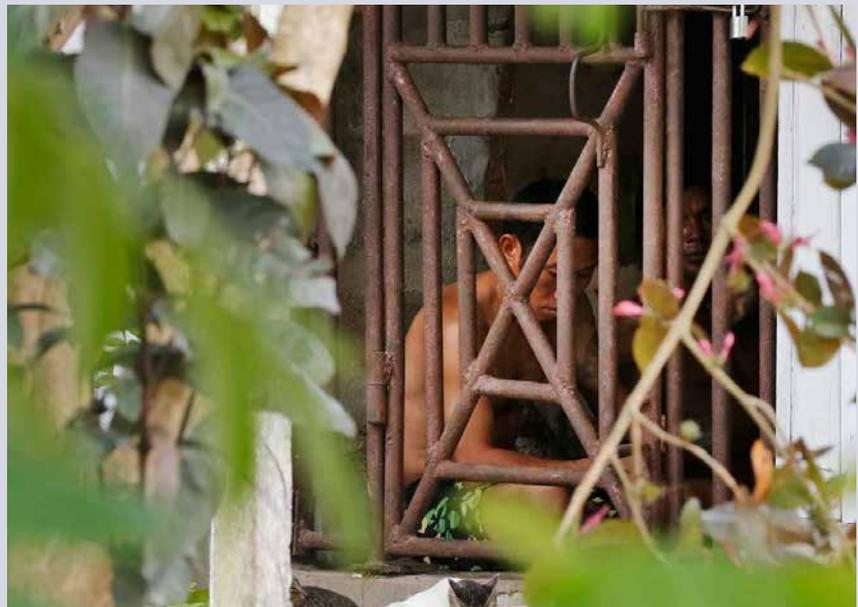
Sumber:
C-188, 2007.

PASAL	ISI
8 (Kewajiban Pemilik Kapal, Nakhoda, dan ABK)	<ul style="list-style-type: none"> Nakhoda harus memastikan ABK dalam kondisi keselamatan dan kesehatan yang terbaik. Nakhoda harus mengelola ABK dengan cara yang menghormati keselamatan dan kesehatan
14 (Masa Istirahat)	<ul style="list-style-type: none"> Masa istirahat minimal tidak boleh kurang dari 10 jam/ hari dan 77 jam/7 hari
16-20 (Standar Perjanjian Kerja Laut)	<ul style="list-style-type: none"> Standar Perjanjian Kerja Laut harus memenuhi jumlah upah, jumlah waktu cuti, perlindungan kesehatan dan jaminan sosial, hak awak kapal, dan masa istirahat minimal
22 (Perekrutan dan Penempatan)	<ul style="list-style-type: none"> Mewajibkan negara untuk membuat regulasi untuk <i>manning agency</i>; pembebasan iuran rekrutmen, sanksi administratif terhadap izin apabila ada pelanggaran.



Gambar 1
2 (dua) ABK berkewarganegaraan Thailand dan Myanmar mengalami pelanggaran HAM di Benjina, Kepulauan Aru

Sumber:
Dita Alangkara,
Associated Press,
November 2014



Bab 5 Rekomendasi Perbaikan Tata Kelola Perlindungan ABK di Kapal Ikan Asing

Penguatan political will negara dilakukan dengan membentuk Satgas yang mengawasi pelaksanaan program pembenahan; dan pembuatan komitmen bersama antara kementerian/ lembaga dan badan merupakan hal yang prioritas untuk perbaikan tata kelola perlindungan ABK di kapal ikan asing.

1. Penguatan *Political Will* Negara

Penguatan kemauan politik (*political will*) negara, yang diperankan oleh Pemerintah, perlu ditunjukkan melalui kepemimpinan yang kuat Presiden RI 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) Pembenahan 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 perlindungan 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 selama 1 (satu) tahun terhitung sejak Juni 2020.



Gambar 1
Penyelamatan ABK korban TPPO
berkewarganegaraan Thailand,
Myanmar, Laos, dan Kamboja
dari Benjina ke Tual oleh
Pemerintah Republik Indonesia

Sumber:
Dokumentasi Humas Kementerian
Kelautan dan Perikanan, 2015.



Percepatan penerbitan peraturan pelaksanaan dan ratifikasi konvensi internasional perlu dilakukan.

2. Percepatan penerbitan peraturan pelaksanaan UU PPMI dan ratifikasi konvensi internasional

a. 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;

b. Meratifikasi konvensi-konvensi yang mengatur perlindungan ABK terkait keselamatan kapal (CTA 2012) dan kelayakan kondisi kerja (C-188). Laporan kerja yang disusun oleh International Labour Organization (ILO), *Indonesia and the Work in Fishing Convention, 2007* (No. 188): *A Comparative Analysis* diterbitkan pada tahun 2019 perlu dipertimbangkan dalam penyusunan kebijakan perlindungan ABK Indonesia di kapal ikan asing.

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. Bentuk-bentuk perlindungan bagi ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing yang direkomendasikan untuk diadopsi, dijelaskan dalam tabel berikut:



Tabel 5

Bentuk-Bentuk Pelindungan ABK yang Bekerja di Kapal Ikan Asing yang Perlu Diadopsi oleh Pemerintah Indonesia

SEBELUM BEKERJA
<ol style="list-style-type: none">1. Menetapkan batas usia minimal ABK untuk bekerja di kapal ikan asing sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu 18 tahun ke atas.2. Memberikan pelatihan dan sertifikasi keahlian serta keterampilan ABK dalam bekerja di kapal ikan asing, yang meliputi keselamatan dasar (<i>basic safety training</i>), pertolongan dan perawatan medis, penanganan kebakaran, teknis penangkapan (tergantung jenis alat tangkap), teknis penanganan ikan dan penyimpanan ikan serta teknis pengolahan ikan berdasarkan standar internasional.3. Menetapkan standar minimum gaji pokok ABK yang bekerja di kapal ikan asing sesuai keahlian, tunjangan berlayar, bonus produksi, dan uang lembur.4. Proses penempatan yang murah, mudah, cepat, aman, transparan dan satu pintu (<i>one door policy</i>) di bawah BP2MI sebagai pelaksana penempatan dan Kementerian Ketenagakerjaan sebagai regulator;5. Menetapkan jam kerja normal untuk ABK, yaitu selama 8 (delapan) jam per hari yang apabila terdapat lembur ditotal maksimal 16 (enam belas) jam. Waktu minimum istirahat per hari adalah 8 jam;6. Menetapkan waktu cuti untuk ABK;7. Memastikan bahwa ABK bekerja di kapal ikan yang tidak terlibat dengan praktik illegal, unreported, and unregulated fishing (<i>IUU Fishing</i>)8. Menetapkan aturan bagi <i>manning agency</i>, antara lain:<ol style="list-style-type: none">a. Kewajiban untuk menyediakan pengecekan kesehatan (<i>medical check-up</i>) bagi calon ABK sebelum direkrut dan ditempatkan dengan syarat <i>fit to work</i>;b. Larangan untuk memungut biaya apapun dalam proses rekrutmen dan penempatan calon ABK;c. Larangan untuk menahan dokumen identitas maupun dokumen harta benda calon ABK;d. Larangan untuk memotong upah ABKe. Mengikutsertakan ABK pada asuransi kesehatan, asuransi kecelakaan kerja, asuransi jiwa, dan jaminan sosial;f. Merekrut calon ABK yang sudah memiliki keahlian dan kompetensi dibuktikan dengan sertifikasi;g. Menyediakan Perjanjian Kerja Laut (PKL) dalam bahasa Indonesia yang mudah dipahami dan dimengerti oleh calon ABK serta melaporkan salinan PKL kepada Kementerian Tenaga Kerja;h. Memberikan calon ABK waktu untuk mengkaji dan meminta masukan dari Dinas Perikanan/Syahbandar perikanan terdekat mengenai isi PKL sebelum ditandatangani.i. Menjamin biaya transportasi, akomodasi, dan pemberangkatan ABK.j. Memberikan cuti dan izin tidak kerja bagi ABK sesuai dengan PKL, termasuk cuti apabila terdapat keluarga yang meninggal atau melangsungkan pernikahan.

SAAT BEKERJA	SETELAH BEKERJA
<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Manning Agency</i> wajib untuk: <ol style="list-style-type: none"> a. Melaporkan kedatangan ABK kepada perwakilan Republik Indonesia di luar negeri dengan membawa dokumen paspor, visa, dan PKL yang telah ditandatangani untuk keperluan pendataan; b. Membayarkan gaji pokok maupun tunjangan berlayar ABK secara teratur dan tepat waktu setiap bulan atau setiap trip sesuai ABK; c. Memberikan informasi mengenai kondisi ABK; 2. Memastikan ketersediaan makanan dan minuman yang cukup dan layak bagi seluruh ABK; 3. Memastikan akomodasi yang layak dan memenuhi standar desain dan konstruksi kapal perikanan; 4. Menyediakan perlengkapan keselamatan dan kesehatan kerja; 5. Pemilik kapal dan nakhoda memastikan bahwa ABK bekerja dalam kondisi keselamatan dan kesehatan yang terbaik; 6. Pemilik kapal dan nakhoda memberikan hak atas perawatan medis di darat dan hak untuk dikirim ke darat dengan cepat untuk dirawat apabila cedera atau sakit serius; 7. Mengetahui dan memahami mekanisme pengaduan dalam hal terdapat hak-hak ABK yang belum dipenuhi dan apabila terdapat kondisi pekerjaan yang tidak layak maupun kerja paksa dan perdagangan manusia; 8. Mendapatkan pendampingan, mediasi, advokasi dan bantuan hukum oleh Pemerintah Pusat atau Perwakilan Republik Indonesia di luar negeri; 9. Melakukan pemantauan atas kondisi kerja ABK di kapal ikan bekerja sama dengan syahbandar di negara penempatan atau negara di tempat kapal singgah. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Manning Agency</i> wajib untuk: <ol style="list-style-type: none"> a. Melaporkan data kepulangan dan/atau perpanjangan PKL ABK kepada perwakilan Republik Indonesia di negara tujuan penempatan; b. Memberitahukan tentang kematian paling lambat 3 (tiga) kali 24 (dua puluh empat jam) sejak diketahuinya kematian kepada keluarga dan perwakilan Republik Indonesia; c. Memulangkan jenazah ABK yang meninggal dan menanggung semua biaya yang diperlukan termasuk biaya penguburan serta mengurus semua hak ABK yang seharusnya diterima; 2. Menjamin biaya pemulangan ABK sampai dengan daerah asal; 3. Mendapatkan fasilitasi penyelesaian hak ABK dalam hal belum terpenuhi.

Perlu dilakukan penegasan kewenangan Kementerian Ketenagakerjaan dan BP2MI sebagai lembaga penerbit izin perusahaan perekrutan dan penempatan; dan pembenahan *integrated-database* ABK Indonesia di kapal ikan asing.

Penguatan pencegahan perlu dilakukan melalui:

- Perluasan lapangan kerja di industri perikanan nasional dalam negeri
- Sertifikasi keahlian ABK kapal ikan
- Pelatihan HAM ABK kapal ikan
- Validasi informasi pekerjaan ABK Indonesia di kapal ikan asing
- Perlindungan negara bendera terhadap ABK Indonesia di kapal ikan asing

3. Penguatan Kelembagaan Perekrutan dan Pelindungan ABK

- a. Presiden perlu menegaskan ketentuan yang telah diatur di dalam UU PPMI bahwa izin perusahaan keagenan (*manning agency*), yang dapat melakukan perekrutan dan penempatan ABK Indonesia di kapal ikan asing, adalah Kementerian Ketenagakerjaan (penerbitan SIP3MI) dan BP2MI (penerbitan SIP2MI).
- b. BP2MI melakukan pembenahan *integrated-database* Pekerja Migran Indonesia, khususnya ABK yang bekerja di kapal ikan asing. *Database* tersebut dapat dimanfaatkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Luar Negeri, dan Pemerintah Daerah untuk melaksanakan koordinasi dalam pengawasan sejak sebelum pemberangkatan (termasuk memastikan kondisi keamanan ABK saat melaut) sampai dengan pemulangan.

4. Penguatan Pencegahan

- a. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Ketenagakerjaan, dan Kementerian BUMN perlu mempersiapkan strategi untuk memperluas lapangan kerja pada industri penangkapan ikan di dalam negeri, sehingga ABK Indonesia tertarik untuk bekerja di dalam negeri. Caranya antara lain memaksimalkan peran BUMN Perikanan, yaitu Perum Perikanan Indonesia (Perindo) dan PT. Perikanan Nusantara (Perinus). Selain itu, KKP perlu memberikan pelatihan diversifikasi usaha untuk nelayan maupun ABK Indonesia agar mereka memiliki alternatif mata pencaharian ketika tidak dapat melaut (misalnya karena sedang bukan musim penangkapan ikan).
- b. Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah, perlu mempersiapkan ABK Indonesia agar memiliki keahlian dan sertifikasi bekerja di kapal ikan sesuai dengan standar STCW-F. Pelatihan dapat dikhususkan kepada calon ABK di daerah-daerah yang menjadi lumbung migran ABK, seperti di Jawa Tengah dan Jawa Barat.

- c. Kementerian Ketenagakerjaan dan BP2MI bekerja sama dengan Komnas HAM memberikan pelatihan mengenai hak-hak dasar (*knowing your rights*) ABK Indonesia yang bekerja sebagai ABK. Dengan pelatihan tersebut, ABK diharapkan dapat mendeteksi berbagai modus-modus yang mengarah pada pelanggaran ketenagakerjaan, kerja paksa, maupun tindak pidana perdagangan orang serta mengetahui mekanisme pengaduan dalam hal terjadi pelanggaran-pelanggaran tersebut.
- d. Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Luar Negeri dan BP2MI perlu memastikan informasi yang diberikan kepada calon ABK mengenai pekerjaannya harus lengkap, akurat, dan sudah divalidasi oleh otoritas terkait. Validasi informasi harus melingkupi informasi mengenai *background* dan profil pemilik/operator kapal dan keterlibatan kapal dalam kegiatan *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU Fishing)*. Salah satu caranya adalah dengan memeriksa apakah kapal masuk ke dalam *IUU Vessel List* pada situs *Regional Fisheries Management Organization (RFMO)* dimana kapal tersebut terdaftar.
- e. Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Luar Negeri, dan BP2MI perlu memastikan bahwa bendera negara kapal yang menjadi tempat ABK Indonesia bekerja memiliki rezim hukum nasional yang kuat dalam melindungi hak-hak ABK pada sektor perikanan.

5. Penguatan Pengawasan dan Penegakan Hukum:

- a. Kementerian Ketenagakerjaan, BP2MI dan Kementerian Perhubungan melakukan moratorium pemberian izin usaha perekrutan dan penempatan oleh perusahaan *manning agency*. Pada saat moratorium, dilakukan audit untuk mengidentifikasi tingkat kepatuhan *manning agency* terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hasil audit ini dijadikan bahan evaluasi terhadap keberlanjutan usaha *manning agency* tersebut.

Penguatan pengawasan dan penegakan hukum dilakukan melalui:

- Moratorium izin dan audit terhadap *manning agency*
- Inspeksi pemenuhan hak-hak ABK oleh Atase Ketenagakerjaan pada Kantor Perwakilan RI di luar negeri
- Pelibatan KKP dan BP2MI pada gugus tugas TPPO untuk memperkuat koordinasi dalam pencegahan dan penanggulangan TPPO

Penguatan kerjasama dilakukan melalui mekanisme kerjasama bilateral dan multilateral serta forum kerjasama di bidang penegakan hukum kasus-kasus yang bersifat lintas negara yang difasilitasi antara lain oleh INTERPOL

b. 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 C4ADS²⁶, pelabuhan di Tiongkok (tersebar pada 11 port²⁷), 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.

c. Merevitalisasi Gugus Tugas Pencegahan dan Penanganan TPPO yang dibentuk oleh Presiden berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 69 tahun 2008, dengan mengikutsertakan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan BP2MI sebagai anggota gugus tugas. Keterlibatan KKP dan BP2MI pada Gugus Tugas ini penting untuk mengkoordinasikan upaya pencegahan dan penegakan hukum terhadap praktik TPPO terhadap ABK Indonesia di kapal ikan asing.

6. Penguatan Kerjasama Internasional

a. Meningkatkan kerjasama internasional, baik secara bilateral maupun dengan INTERPOL dalam penanganan kasus Tindak Pidana Perdagangan Orang (TPPO) yang bersifat lintas batas/negara. Penanganan kasus TPPO sebaiknya dilakukan dengan mendayagunakan perangkat hukum pertanggungjawaban pidana korporasi (*corporate criminal liability*) untuk memberikan efek jera, bukan hanya kepada pelaku lapangan (*field perpetrator*), namun

²⁶ Irina Bukharin, Center for Advanced Defense Studies, "Safe Harbor: An Analysis of Port Prevalence in Cases of Forced Labor in Fishing," (2020), hlm. 8-9

²⁷ Port of Xiamen, Shenhuzhen, Dongshan, Baogang, Longhai, Luoyuan, Ningde, Penglai, Quanzhou, Shidao, Taizhou

kepada pelaku fungsional (*functional perpetrator*) seperti pemilik perusahaan, pengurus, *beneficiary owners*, maupun pengendali kegiatan perusahaan. Penegakan hukum terhadap kejahatan TPPO dalam lingkup internasional maupun skala nasional sedapat mungkin menggunakan penegakan hukum yang bersifat multi-rezim hukum (*multidoor approach*).

- b. Menggunakan forum kerjasama penegakan hukum lintas negara yang difasilitasi oleh INTERPOL, yaitu *Regional Investigative and Analytical Case Meeting* (RIACM) dan *Multilateral Investigation Support Team* (MIST) dalam menangani kasus yang sifatnya lintas negara. RIACM dapat digunakan sebagai forum pertukaran informasi mengenai hasil penyelidikan atau penyidikan kejahatan TPPO, maupun sebagai forum untuk mengungkap jejaring internasional kejahatan perikanan lintas negara yang terorganisir melalui bantuan keahlian *digital forensic* maupun bantuan analisis barang bukti yang digunakan dalam kejahatan. Sementara itu, MIST dapat digunakan sebagai forum pertemuan lintas negara untuk mempertemukan pakar-pakar dari dalam dan luar negeri untuk keperluan penyelidikan TPPO yang terjadi di atas kapal perikanan. Kedua forum ini pernah dilakukan oleh Satgas Pemberantasan Penangkapan Ikan secara Ilegal (Satgas 115) bersama dengan INTERPOL dan negara lain seperti Amerika Serikat, Australia, Korea Selatan, dan Panama dalam penanganan kasus kejahatan perikanan lintas batas yang terorganisir dalam kasus kapal Andrey Dolgov dan Nika.

Penanggung Jawab

Mas Achmad Santosa

masachmad.santosa@oceanjusticeinitiative.org

Penulis

Fadilla Octaviani (Koordinator)

fadillao@oceanjusticeinitiative.org

Harimuddin

harimuddin@oceanjusticeinitiative.org



**INDONESIA
OCEAN JUSTICE
INITIATIVE**

Indonesia Ocean Justice Initiative
Wisma Penta Lantai 1
Jalan Kebon Sirih No. 65, Menteng
Jakarta Pusat 1034
(021) 3152228
www.oceanjusticeinitiative.org

© Indonesia Ocean Justice Initiative, 2020
Hak Cipta dilindungi Undang-Undang.
Dilarang mengutip dan memperbanyak
sebagian atau seluruh isi
buku tanpa izin tertulis dari penerbit.



Penyelamatan ABK korban TPPO
berkewarganegaraan Thailand, Myanmar,
Laos, dan Kamboja dari Benjina ke Tual
oleh Pemerintah Republik Indonesia

Sumber:
Dokumentasi Humas Kementerian
Kelautan dan Perikanan, 2015





Myint Naing,
warga negara
Myanmar korban
TPPO di Benjina,
Kepulauan Aru,
bersama ibunya
menangis saat
akhirnya bertemu
kembali setelah
22 tahun berpisah

Sumber:
Gemunu
Amarasinghe,
Associated Press,
Mei 2015

