

GREENPEACE

BERKOLABORASI
DENGAN



DAN **HRWG**

KAJIAN PELANGGARAN HAM
TERHADAP ABK DI ASIA TENGGARA:

PEMBIARAN PERBUDAKAN MODERN



PROFIL LEMBAGA

GREENPEACE

Greenpeace Indonesia

Greenpeace hadir di Indonesia sejak 2005, membangun fokus kampanyenya pada persoalan kehutanan, energi, urban, dan kelautan. Kampanye Kelautan Greenpeace Indonesia mulai berjalan sejak 2013. Pengakhiran penangkapan berlebih (*overfishing*) dan penangkapan ikan yang ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (*IUU fishing*) merupakan fokus dari kampanye Greenpeace Indonesia yang menjadi bagian dari kampanye global penyelamatan laut dari dampak perubahan iklim (*climate change*), pencemaran (*pollution*) dan penangkapan ikan yang merusak (*destructive fishing*). Greenpeace hadir karena bumi yang rapuh ini perlu suara. Butuh solusi. Butuh perubahan. Butuh aksi.



SBMI

Serikat Buruh Migran (SBMI)

Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI) adalah organisasi buruh migran dan anggota keluarganya. Didirikan pada tanggal 25 Februari 2003. Sebelumnya bernama Federasi Organisasi Buruh Migran Indonesia (FOBMI). Dirintis dan dibidani oleh Konsorsium Pembela Buruh Migran (KOPBUMI) sejak tahun 2000 melalui cikal bakal organisasi bernama Jaringan Nasional Buruh Migran. SBMI merupakan antitesis dari kondisi buruk banyaknya permasalahan yang dihadapi buruh migran Indonesia. SBMI kemudian diakui sebagai Serikat Buruh sejak tahun 2006. Visi SBMI adalah terwujudnya harkat, martabat dan kesejahteraan yang berkeadilan gender bagi Buruh Migran Indonesia (BMI) dan keluarganya.

HRWG

Human Rights Working Group (HRWG)

Human Rights Working Group (HRWG) adalah kelompok kerja *Non-Governmental Organizations* (NGO) Indonesia untuk advokasi Hak Asasi Manusia (HAM) internasional, terdiri lebih dari 48 organisasi non-pemerintah yang bekerja untuk mempromosikan hak asasi manusia di Indonesia. HRWG didirikan pada 2003 dengan tujuan untuk mendorong akuntabilitas pemerintah pada kewajiban konstitusional dan standar internasional untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak asasi manusia di Indonesia dengan memaksimalkan mekanisme hak asasi manusia yang tersedia di tingkat yang berbeda baik di Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Organisasi Kerjasama Islam (OKI) dan *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN).

Kapal pukat cincin Prancis Trevignon mengangkut tangkapan cakalang dan tuna sirip kuning dengan perangkat pengumpul ikan di Selat Mozambik. Greenpeace sedang patroli mendokumentasikan penangkapan ikan kegiatan di Samudera Hindia.



KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan rasa syukur sebesar-besarnya kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kesempatan untuk menyelesaikan “Kajian Pelanggaran HAM terhadap ABK di Asia Tenggara: Pembiaran Perbudakan Modern” ini. Di samping itu, penulis juga berterima kasih kepada teman-teman dari Greenpeace dan juga Serikat Buruh Migran Indonesia yang mendorong penulis untuk menulis kajian ini dan juga telah meluangkan waktunya dan memberikan banyak masukan yang berharga sehingga kajian ini dapat selesai dengan baik.

Pembiaran perbudakan modern merupakan hal yang terus terjadi dan banyak aktor di level nasional maupun regional sebetulnya bertanggung jawab terhadap hal tersebut. Kajian ini bertujuan untuk mendalami berbagai aspek kerentanan yang dialami ABK yang berpotensi mengakibatkan pelanggaran HAM. Kajian kemudian dibagi ke dalam beberapa bagian, yakni: kejahatan terorganisir transnasional dan kaitannya dengan bisnis dan HAM, analisis terhadap beberapa di Asia Tenggara yakni Indonesia, Thailand, Singapura, Malaysia, dan Vietnam, serta peta

kerentanan dan potensi pelanggaran HAM dan diakhiri dengan kesimpulan dan beberapa rekomendasi.

Terlepas dari sejumlah keterbatasan, khususnya waktu dan sumber daya yang ada (khususnya dalam masa pandemi), kajian ini dibuat selengkap mungkin dengan harapan agar dapat menjadi katalisator upaya perlindungan HAM Anak Buah Kapal (ABK) migran yang masif dan berpihak pada korban dan keluarganya baik di level nasional dan juga regional. Tidak seorang pun boleh diperbudak atau diperhambakan. Perbudakan dan perdagangan budak dilarang dalam segala bentuknya.

Penulis senantiasa terbuka terhadap kritik dan saran dari teman-teman pembaca maupun diskusi lebih lanjut terkait dengan topik ini. Pada akhirnya penulis berharap agar kajian ini dapat memberikan manfaat dalam upaya kita bersama untuk menumpas perbudakan modern yang terus terjadi.

Jakarta, 15 Maret 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LATAR BELAKANG

RUMUSAN PERTANYAAN KAJIAN INI

METODOLOGI

KETERBATASAN KAJIAN

KEJAHATAN TERORGANISIR TRANSNASIONAL DAN TANGGUNG JAWAB BISNIS UNTUK HAM

PERDAGANGAN MANUSIA DI LAUT

BISNIS DAN HAM

ASIA TENGGARA DAN ISU ABK

● INDONESIA

MODALITAS HUKUM

INDONESIA DAN C188

PROSES PERIZINAN

KASUS-KASUS TERKAIT ABK INDONESIA

● THAILAND

MODALITAS HUKUM

PENEGAKAN HUKUM

NASIB PARA ABK THAILAND

● SINGAPURA

MODALITAS HUKUM

PENEGAKAN HUKUM

KASUS-KASUS TERKAIT ABK
DI SINGAPURA

● MALAYSIA

MODALITAS HUKUM

PENEGAKAN HUKUM

KASUS-KASUS TERKAIT ABK
DI MALAYSIA

P6.

P8.

P8.

P9.

P10.

P12.

P15.

P16.

P18.

P18.

P19.

P22.

P24.

P25.

P25.

P27.

P27.

P30.

P30.

P31.

P31.

P32.

P32.

P32.

P33.

● VIETNAM

MODALITAS HUKUM

PENEGAKAN HUKUM

KASUS-KASUS TERKAIT ABK
DI VIETNAM

PETA KERENTANAN DAN POTENSI PELANGGARAN HAM

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

DAFTAR REFERENSI

P34.

P34.

P34.

P35.

P36.

P40.

P44.



PENULIS:

Daniel Awigra (*Human Rights Working Group*)
Ariela Naomi Syifa (*Human Rights Working Group*)

PENINJAU:

Annisa Erou (*Greenpeace Indonesia*)
Arifsyah Nasution (*Greenpeace Southeast Asia*)
Hariyanto Suwarno (*Serikat Buruh Migran Indonesia*)
Nichanan Tanthanawit (*Greenpeace Thailand*)
Shuk-Wah Chung (*Greenpeace International*)
Tashryn Mohd Shahrin (*Greenpeace Southeast Asia*)

PENATA LETAK DAN SAMPUL:

Aldy Jeremia (*Lettercase Jakarta/Think Studio*)

FOTOGRAFI SAMPUL:

© Biel Calderon / Greenpeace

DITERBITKAN PADA 28 MARET 2022

DAFTAR ISTILAH

ABK	Anak Buah Kapal
ACMW	<i>ASEAN Committee on Migrant Workers</i>
ACTIP	<i>ASEAN Convention Against Trafficking in Persons, Especially Women and Children</i>
AFML	<i>ASEAN Forum on Migrant Labour</i>
AICHR	<i>ASEAN Intergovernmental Commission on Human Rights</i>
ASEAN	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
BNP2TKI	Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia
CCPCJ	<i>The Commission on Crime Prevention and Criminal Justice</i>
CSO	<i>Center for Sustainable Ocean Policy</i>
CTA	<i>Cape Town Agreement on Safety of Fishing Vessel</i>
DOE	<i>Department of Employment</i>
DUHAM	Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia
ECHR	<i>European Convention on Human Rights</i>
FAO	<i>Food and Agriculture Organization</i>
GPSEA	<i>Greenpeace Southeast Asia</i>
HAM	Hak Asasi Manusia
HRWG	<i>Human Rights Working Group</i>
ICCPR	<i>International Covenant on Civil and Political Rights</i>
ILO	<i>International Labour Migration</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
IUU	<i>Illegal, Unreported, and Unregulated</i>
Kemenuh	Kementerian Perhubungan
Kemenkumham	Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia
Kemenko PMK	Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan

Kementerian PPPA	Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak
Kemlu	Kementerian Luar Negeri
Kemnaker	Kementerian Ketenagakerjaan
KKP	Kementerian Kelautan dan Perikanan
Komnas HAM	Komisi Nasional Hak Asasi Manusia
MLC	<i>Maritime Labour Convention</i>
MSO	<i>Merchant Shipping Ordinance</i>
PBB	Persatuan Bangsa-Bangsa
Permen	Peraturan Menteri
PSMA	<i>Port State Measures Agreement</i>
RPP	Rancangan Peraturan Pemerintah
SBMI	Serikat Buruh Migran Indonesia
Setkab	Sekretariat Kabinet
SOMTC	<i>Senior Officials Meeting on Transnational Crime</i>
STCW-F	<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel</i>
TIP	<i>Trafficking in Persons</i>
TOC	<i>Transnational Organized Crimes</i>
TWC2	<i>Transient Workers Count Too</i>
UNCLOS	<i>The United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
UNGA	<i>United Nations General Assembly</i>
UNGP	<i>United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights</i>
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
UNTOC	<i>United Nations Convention Against Transnational Organized Crime</i>
UU	Undang-undang
ZEE	Zona Ekonomi Eksklusif



1 LATAR BELAKANG

Pelaut sebagai anak buah kapal (ABK) tergolong sebagai buruh migran, mengingat mereka atas alasan ekonomi, harus bekerja di luar negaranya dengan seluruh status kerentanannya. Tindak pidana perdagangan orang, kerja paksa dan apa yang dapat dikategorikan sebagai bentuk-bentuk kontemporer perbudakan,¹ hanyalah sebuah fenomena puncak gunung es.

Laporan investigasi Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI) pada 2015–2020 menunjukkan bagaimana ABK Indonesia menjalani pekerjaannya dalam situasi minimnya perlindungan; jam kerja yang panjang, upah tak dibayarkan, kondisi kerja yang tidak layak hingga mengakibatkan dampak kematian ABK kapal ikan.²

Dalam “*Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas*” (2019), Greenpeace Southeast Asia (GPSEA) menganalisis keluhan dari ABK migran Indonesia selama 13 bulan antara 2019–2020. Laporan ini mengungkap pola dan jenis kerja paksa yang masih terjadi di kapal penangkap ikan jarak jauh, dan hasilnya menunjukkan bagaimana indikator kerja paksa meningkat. GPSEA mengidentifikasi beberapa elemen kerja paksa termasuk pemotongan upah (87%), kondisi kerja dan kehidupan yang mengerikan (82%), penipuan (80%), dan penyalahgunaan kerentanan (67%). Laporan tersebut juga mencatat tren peningkatan kasus yang dilaporkan: dari 34 laporan (selama 8 bulan, Desember 2018 – Juli 2019) menjadi 62 laporan (selama 13 bulan, Mei 2019 – Juni 2020).³ Hal ini menunjukkan, bertahun-tahun persoalan ini belum diatasi secara serius oleh pemerintah.

Selain lemahnya jaminan perlindungan ABK dari persoalan kerja paksa, pengabaian dan penghilangan hak terhadap ABK kerap terjadi di daerah perbatasan, atau di tempat-tempat yang kekuasaannya dikelola bersama,

seperti Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), selat internasional, dan laut lepas, sehingga terdapat kesenjangan dalam penegakan hukum dan perlindungan yang tidak memadai untuk ABK migran.

Upaya melawan praktik penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur atau *illegal, unreported, and unregulated* (IUU) baik di tingkat nasional, regional dan internasional belumlah efektif. Pemetaan persoalan baik sisi rantai pasokan (*supply chain*) perdagangan ikan global, modalitas jaminan perlindungan hukum, modus operandi para pelaku dan bagaimana kerjasama antar-pemangku kepentingan untuk menyelesaikan persoalan ini sangatlah penting.

Ketiadaan, ketidakjelasan dan tumpang tindih dalam pengaturan penempatan dan perlindungan yang menjamin perlindungan ABK menjadi isu yang patut diurai secara lebih jauh. Misalnya, mandeknya proses pengesahan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) tentang Perlindungan ABK Indonesia yang seharusnya sudah keluar selambat-lambatnya pada 22 November 2019, atau dua tahun sejak terbitnya Undang-Undang Nomor 18 tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (UU PPMI) adalah isu struktural dari kegagalan negara dalam memberikan jaminan hukum yang jelas bagi perlindungan ABK.

Tidak saja terjadi terhadap ABK Indonesia, ABK dari negara lain pun, memiliki kerentanan serupa. Persoalan ABK migran selalu menyangkut lintas-teritorial, isu yurisdiksi negara lain maka hal ini menambah kompleksitas persoalan. Meski demikian, hal ini belum menjadi perhatian secara serius di level regional terutama oleh *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN). Kompleksitas isu ini menjadi persoalan tersendiri, mengingat berbagai kasus tersebut melibatkan banyak pelaku dari berbagai negara dan kejadiannya terjadi di beberapa yurisdiksi negara.

Seorang nelayan naik perahu ekor panjang di bawah langit pagi di Thepha, Distrik Songkhla, Thailand. Upaya perikanan skala kecil ekonomi lokal, sebagian besar bergantung pada yang produktif sumber daya laut dan pesisir.



Disarikan dari ohchr.org

Untuk melihat persoalan ini secara lebih menyeluruh, selain menggunakan pendekatan berbasis hak asasi manusia (HAM) untuk membela korban dan menuntut negara untuk bertanggungjawab, diperlukan pendekatan yang mampu mengungkap kejahatan lintas batas negara atau *transnational organized crimes* (TOC) termasuk pendekatan yang mampu menjerat pelaku bisnis yang tak bertanggung jawab. Dari sana, akan menemukan celah apa yang perlu diisi, baik dari pemenuhan kerangka norma perlindungan hukum, maupun pada sisi penegakkan hukumnya (*law enforcement*).

Kajian ini bertujuan untuk mendalami berbagai aspek kerentanan yang dialami ABK yang berpotensi mengakibatkan pelanggaran HAM. Kerentanan-kerentanan ini, bisa terjadi sebelum ABK berlayar, pada saat, dan pasca

melaut. Hal ini juga menyangkut lintas-teritorial di negara asal, transit dan tujuan. Selain itu, kajian ini bermaksud untuk mendorong berbagai rekomendasi untuk mengatasi persoalan ini di kawasan.

Rumusan pertanyaan kajian ini

- Bagaimana kondisi umum situasi kerja paksa dan perdagangan manusia terhadap ABK di Asia Tenggara?
- Bagaimana jaminan penghormatan, perlindungan dan pemenuhan HAM terhadap ABK?
- Apa saja kerentanan yang mereka hadapi?
- Apa saja jenis pelanggaran HAM yang kerap terjadi terhadap mereka?
- Siapa-siapa saja aktor utama terjadinya pelanggaran HAM tersebut?
- Apa saja peluang yang bisa didorong untuk dapat mengatasi

kerentanan dan berbagai pelanggaran HAM?

Metodologi

Pemetaan persoalan (isu) dan aktor (pemangku kepentingan) kunci dalam pelanggaran HAM terhadap ABK kapal ikan, ditinjau dengan menggunakan gabungan metodologi pencarian data kualitatif maupun kuantitatif. Data kuantitatif adalah elemen pokok untuk membantu mengidentifikasi jumlah sebaran; jenis persoalan, lokasi, dan aktor-aktor utama. Sementara data kualitatif sangat penting untuk menggambarkan kebutuhan, gambaran peristiwa, dan batasan serta kepentingan dari para aktor. Data-data tersebut utamanya dibagi berdasarkan kebutuhan untuk menjawab berbagai pertanyaan penelitian di atas.

Cakupan kajian ini adalah kawasan Asia Tenggara dengan



Kajian ini menggunakan tiga indikator untuk memantau sejumlah pelanggaran HAM yang terjadi di kapal ikan. Pertama indikator struktur, kedua proses, dan ketiga hasil. Indikator struktur lebih melihat bagaimana jaminan hukum perlindungan terhadap ABK.

fokus utama Indonesia, Singapura, Vietnam, Thailand dan Malaysia.

Dalam menggambarkan persoalan, penulis menggunakan pendekatan berbasis HAM. Karakteristik HAM adalah universal, tidak dapat dicabut, saling berhubungan, saling bergantung, dan tidak dapat dibagi (Gambar 1.). Dari sana, indikator pemantauan disusun berdasar standar dan norma-norma HAM internasional.

Mengembangkan indikator HAM tujuannya adalah untuk mendapatkan gambaran khusus untuk sebuah situasi atau peristiwa, kejadian ataupun sejumlah kegiatan yang bisa dikaitkan dengan norma dan standar HAM.⁴

Kajian ini menggunakan tiga indikator untuk memantau sejumlah pelanggaran HAM yang terjadi di kapal ikan. Pertama

indikator struktur, kedua proses, dan ketiga hasil. Indikator struktur lebih melihat bagaimana jaminan hukum perlindungan terhadap ABK. Elemen ini akan memetakan akuntabilitas HAM negara melalui UU atau peraturan pemerintah apa yang sudah dimiliki. Tidak cukup sampai di sana, dibutuhkan analisis lebih lanjut untuk melihat apakah sejumlah UU dan peraturan tersebut sudah sejalan dengan norma dan prinsip HAM. Jika memang hal tersebut belum diatur maka terdapat sebuah situasi yaitu kekosongan hukum atau *the absence of law*, atau kemungkinan terdapat tumpang-tindih antar satu produk hukum dan lainnya dan membutuhkan harmonisasi.

Kedua adalah proses. Bagaimana mandat UU dan peraturan dilaksanakan. Apakah ada semacam rencana aksi nasional dan apa saja program serta bagaimana


Kiri: Aktivist membawa potret mantan korban perdagangan manusia ketika melakukan protes di depan Kementerian Tenaga Kerja, Jakarta. Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI) dan Greenpeace Indonesia menggelar aksi damai untuk mendesak perbaikan kebijakan penempatan dan perlindungan ABK migran Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing di luar negeri.

penegakkan dan implementasi hukum (*law enforcement*) di lapangan akan disorot lebih lanjut. Pembahasan dalam indikator ini akan melihat celah-celah apa saja (*gaps*) yang perlu diisi antara peraturan dan implementasinya untuk memastikan jaminan perlindungan HAM ABK.

Terakhir, indikator hasil. Dengan melihat berbagai studi kasus di beberapa negara, peta persoalan dan aktor (pemangku kepentingan, pelaku dan korban) dari berbagai entitas saling berinteraksi di lapangan. Suara-suara dan kebutuhan korban akan menjadi fenomena ada tidaknya pelanggaran HAM sebagai hasil dari interaksi dua indikator sebelumnya yaitu struktur dan proses.

Pada bagian selanjutnya, penulis melakukan analisis kerentanan yang memungkinkan terjadinya pelanggaran HAM di atas kapal. Memetakan berbagai jenis kerentanan dan mencoba mencari apa saja upaya mitigasi untuk mengisi celah kerentanan tersebut menjadi poin rekomendasi untuk langkah pembelaan atau advokasi selanjutnya.

Keterbatasan kajian

Kajian ini memiliki sejumlah keterbatasan, khususnya waktu dan sumber daya yang ada (khususnya dalam masa pandemi, sehingga belum memungkinkan untuk melakukan investigasi langsung, dan lebih mengandalkan laporan-laporan yang sudah ada). 

A blue fishing boat is visible in the background, with a person standing on its deck. In the foreground, a large, dark fishing net is draped over the side of the boat, partially obscuring the water. The overall scene is set against a blue sky and water background.

2 KEJAHATAN TERORGANISIR TRANSNASIONAL DAN TANGGUNG JAWAB BISNIS UNTUK HAM

Produk-produk di sektor perikanan merupakan komoditas perdagangan yang bersifat global. Kegiatan penangkapan ikan juga dapat menjangkau perbatasan antarnegara. Komunikasi antaraktor kapal penangkap ikan lintas negara pun terjadi di laut dan sulit dipantau. Seiring perkembangannya, permintaan pasar untuk produk-produk perikanan terus-menerus meningkat. Namun peningkatan pada permintaan ini tidak diikuti dengan ketersediaan sumber dayanya. Stok ikan di laut justru kian menurun. Penurunan stok ikan di beberapa daerah perairan disebabkan oleh kesalahan manajemen oleh industri perikanan yang memungkinkan penggunaan alat tangkap yang tidak ramah lingkungan, salah urus penerbitan izin penangkapan yang tidak sesuai dengan kapasitas sumber daya, dan banyaknya kapal penangkap ikan yang telah melebihi kuota, dan melakukan kegiatan penangkapan ikan ilegal. Peristiwa ini kemudian mengindikasikan terjadinya penangkapan ikan berlebihan atau *overfishing*.

Food and Agriculture Organization (FAO) telah memperkirakan, 29,9% dari stok ikan global telah musnah dan dieksploitasi secara berlebihan. Lebih dari separuh stok ikan dunia (57,4%) telah dimanfaatkan sepenuhnya dan bisnis perikanan tidak dapat dikembangkan lebih lanjut. Hanya 12,7% stok ikan yang mampu dikembangkan. Namun daerah penangkapan ikan ini umumnya hanya dipenuhi ikan dengan nilai jual yang rendah.⁵

Isu *overfishing*, *illegal fishing*, dan kelangkaan sumber daya perikanan memberikan dampak negatif terhadap para nelayan tradisional yang seharusnya dapat menangkap ikan dengan mudah di area pesisirnya harus berhenti bekerja pada sektor tersebut. Nelayan-nelayan itu, demi memenuhi kebutuhan ekonominya dibarengi dengan edukasinya yang rendah, harus rela dipaksa bekerja sebagai anak buah kapal penangkap ikan yang mekanisme kerjanya tentu terbilang lebih keras dan berat. Hal ini menyebabkan nelayan tradisional yang tidak memiliki keterampilan menangkap ikan secara profesional menjadi buruh migran.

Selain itu untuk mendorong harga produk agar tetap kompetitif, para pemilik kapal akhirnya memperkerjakan para tenaga kerja berupah rendah. Hal ini menempatkan para nelayan pada risiko yang besar terhadap masalah keselamatan kerja di perikanan kompetitif daripada di perikanan berbasis kuota.⁶ Hal-hal tersebut, mendorong terjadinya kejahatan lintas batas negara, mengingat eksploitasi dan perampasan hak terhadap ABK migran kerap terjadi di laut lepas, ZEE dan di laut-laut perbatasan.

Menurut *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime* (UNTOC), kejahatan terorganisir transnasional atau transnational organized crime (TOC) didefinisikan sebagai kelompok kriminal terorganisasi yang merupakan suatu kelompok

Lebih dari separuh stok ikan dunia (57,4%) telah dimanfaatkan sepenuhnya dan bisnis perikanan tidak dapat dikembangkan lebih lanjut. Hanya 12,7% stok ikan yang mampu dikembangkan. Namun daerah penangkapan ikan ini umumnya hanya dipenuhi ikan dengan nilai jual yang rendah.⁵

Para aktivis mengadakan aksi protes teatrikal untuk memperingati Hari Pekerja Migran Internasional yang jatuh setiap tanggal 18 Desember di depan kantor Gubernur Jawa Tengah di Semarang, Jawa Tengah.

terstruktur yang terdiri dari tiga orang atau lebih, yang ada untuk jangka waktu tertentu dan bertindak bersama-sama dengan tujuan melakukan satu atau lebih kejahatan atau pelanggaran serius, untuk memperoleh, secara langsung atau tidak langsung, suatu keuangan atau manfaat materi lainnya.

Secara global, isu terkait TOC merupakan salah satu lingkup isu yang ditanggungjawab oleh *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) dimana dalam pengawasan dan sistem penegakkan hukumnya, segala persoalan terkait dengan isu ini telah diatur dalam *United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (UNTOC) dan protokol-protokol pelengkapya serta the *United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*.

Terkait TOC di laut, *The Commission on Crime Prevention and Criminal Justice* (CCPCJ), dalam sidangnya yang ke-20 tahun 2011 mempertimbangkan masalah pemberantasan kejahatan terorganisir transnasional yang dilakukan di laut. Resolusi 20/5 mengamanatkan UNODC untuk mengadakan pertemuan ahli untuk “memfasilitasi penyelidikan dan penuntutan kasus-kasus semacam itu oleh negara-negara anggota, termasuk dengan mengidentifikasi kesenjangan atau kemungkinan area untuk harmonisasi, dan langkah-langkah untuk memperkuat kapasitas nasional, khususnya di negara-negara berkembang, untuk lebih memerangi kejahatan terorganisir transnasional secara efektif.”⁷

TOC memiliki hubungan erat dengan isu-isu hak asasi manusia. Dalam pembentukan aturan hukumnya, peraturan-peraturan terkait TOC juga banyak mengambil referensi dari hukum-hukum yang mengatur hak asasi manusia. Peraturan-

Kanan Para aktivis Greenpeace memegang spanduk bertuliskan “Tidak ada ikan Tidak ada masa depan” di kapal ‘Heng Xing 1’ di sebuah wilayah perairan internasional dekat zona ekonomi eksklusif Indonesia. Kapal berbendera Kamboja, tertangkap melakukan pengiriman tuna beku secara ilegal dari kapal penangkap ikan Filipina dan dua kapal Indonesia lainnya di laut lepas Pasifik, di mana tidak ada dari kapal tersebut yang memiliki izin untuk beroperasi.

peraturan tersebut termasuk *Refugee Convention 1951*, *International Covenant on Civil and Political Rights 1966* (ICCPR) dan berbagai perjanjian regional seperti *European Convention on Human Rights 1950* (ECHR). Juga, hukum kebiasaan internasional memiliki keunggulannya sendiri dalam melengkapi kerangka hukum perjanjian kejahatan terorganisir transnasional di laut, terutama sejauh menyangkut penegakan yurisdiksi di laut atau prinsip-prinsip yang mengatur penggunaan kekuatan dalam operasi intersepsi maritim yang bersangkutan.⁸

Perdagangan Manusia di Laut

Laut dapat menjadi tempat eksploitasi korban perdagangan manusia atau sarana pengangkutannya dari satu tempat ke tempat lain. Hal inilah yang mendorong maraknya terjadi TOC di laut. Perdagangan dan penyeludupan manusia, hingga mempekerjakan manusia secara paksa merupakan bentuk dari TOC. Mereka rata-rata terpaksa mengorbankan diri untuk menerima segala konsekuensi dari perdagangan manusia demi keluar dari kesusahan hidup dan berharap ada perbaikan ekonomi dari kegiatan ini. Hal ini seringkali dihubungkan dengan aspek lain dari kejahatan TOC di laut, kapal yang terlibat dalam penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur (IUU) dapat secara bersamaan digunakan untuk tujuan penyelundupan migran atau perdagangan manusia.⁹



Photo Credit: © Alex Hoffmann / Greenpeace



Pada 15 November 2000, *United Nations General Assembly* (UNGA) menyetujui Konvensi Menentang Kejahatan Terorganisir Transnasional dengan Resolusi 55/25 yang kemudian dilaksanakan pada September 2003 dengan 41 artikel dan tiga protokol yang menjadi struktur dari konvensi ini. Tiga protokol tersebut antara lain: (1) Protokol untuk Mencegah, Menekan dan Menghukum Perdagangan Orang, Terutama Perempuan dan Anak; (2) Protokol Menentang Penyelundupan Migran, Melalui Darat, Laut, dan Udara; (3) Protokol Menentang Pembuatan Gelap Perdagangan Senjata Api, bagian dan komponennya serta amunisi.

Berbagai instrumen internasional penting untuk mengatasi isu ini di antaranya *International Maritime Law* yang merupakan perluasan rezim dari *The United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), *Maritime Labour Convention* (MLC), *Torremolinos Protocol and Cape Town Agreement*, *ILO Forced Labour Convention*, dan *Seafarers Identity Documents Convention (revised) 2003*.¹⁰

Pada tahun 2007, Konvensi ILO *Work in Fishing 188* (C188) diadopsi dengan tujuan untuk memastikan kondisi kerja yang layak bagi nelayan di atas kapal penangkap ikan, khususnya yang berkaitan dengan "kondisi layanan, akomodasi dan makanan, keselamatan dan kesehatan kerja (K3) perlindungan".

Penyediaan perlindungan sosial dalam industri maritim sangat menantang karena pelaut sering bekerja di bawah hukum negara selain negara mereka sendiri. Dalam keadaan ini, perlindungan dari kondisi kerja yang tidak adil, berbahaya dan tidak sehat serta

akses ke layanan kesehatan dan perlindungan jaminan sosial bagi awak kapal dan keluarganya dapat menjadi sangat sulit untuk diterapkan.

ILO berupaya mengatasi kesulitan-kesulitan ini melalui penerapan standar ketenagakerjaan maritim yang komprehensif yang mencakup berbagai masalah perlindungan sosial. Sebagai bagian dari kerja sama ILO dengan badan-badan Perserikatan Bangsa-Bangsa lainnya yang berkepentingan di bidang maritim, yaitu *International Maritime Organization* (IMO), Kelompok Kerja Ad Hoc IMO/ILO untuk mengatasi berbagai masalah yang sangat penting bagi pelaut, di antaranya berfokus pada; Pemeriksaan Kesehatan Pelaut (2010), Perlakuan Adil terhadap Pelaut Jika

Seorang nelayan memperbaiki pukat cincin di Ranong, Thailand selatan.

Terjadi Kecelakaan Maritim (2004), dan Tanggung Jawab dan Kompensasi mengenai Klaim Kematian, Cedera Pribadi dan Pengabaian Pelaut (2009).¹¹

IMO juga menetapkan berbagai standar global tentang kinerja keamanan, keselamatan, dan lingkungan dari pelayaran internasional. Selama bertahun-tahun, IMO telah mempromosikan lebih dari 50 Konvensi dan Protokol terkait dengan keamanan dan keselamatan maritim. IMO memberikan bantuan teknis, seperti pelatihan dan keahlian,



Selain isu jaminan sosial dan keselamatan kerja, perdagangan manusia dan penyelundupan adalah masalah serius di banyak wilayah maritim, dengan para migran yang sering kali dipaksa melakukan perjalanan dengan kapal yang tidak aman dan kondisi berbahaya.

kepada negara berkembang untuk mencapai standar internasional Konvensi Maritim.

Selain isu jaminan sosial dan keselamatan kerja, perdagangan manusia dan penyelundupan adalah masalah serius di banyak wilayah maritim, dengan para migran yang sering kali dipaksa melakukan perjalanan dengan kapal yang tidak aman dan kondisi berbahaya. Kegiatan seperti itu sering difasilitasi oleh jaringan kriminal yang terorganisir.¹² Penyelundupan manusia dengan migrasi paksa atas alasan ekonomi atau masalah keamanan, kerap menjadi modus kerja paksa. Perdagangan dan penyelundupan manusia dapat membahayakan nyawa dan keselamatan, serta mengarah pada eksploitasi, pemerasan, dan perbudakan.

Tingginya jumlah kasus dan resiko terjadinya TOC di ASEAN mendorong lahirnya berbagai instrumen penegakkan hukum dalam rangka melindungi seluruh warga dari praktik keji tersebut. Badan-badan sektoral ASEAN yang terkait TOC di antaranya *Senior Officials Meeting on Transnational Crime (SOMTC)*, *ASEAN Committee on Migrant Workers (ACMW)*, dan *ASEAN Intergovernmental Commission on Human Rights (AICHR)*. Sebagai pemangku kepentingan utama, mandatnya adalah penegakan komitmen untuk tujuan keamanan, dan perlindungan hak dan kesejahteraan pekerja migran di ASEAN.

Diadopsinya konvensi untuk melawan perdagangan manusia atau *ASEAN Convention Against Trafficking in Persons, Especially*

Women and Children (ACTIP) pada 2015 yang mengikat secara hukum, adalah upaya serius ASEAN dalam menangani isu ini. Selain itu, khusus untuk isu pekerja migran, Deklarasi Cebu atau *ASEAN Declaration on the Protection and Promotion of the Rights of Migrant Workers* pada 2007 dan Konsensus ASEAN atau *ASEAN Consensus* pada 2017 adalah upaya ASEAN untuk mengembangkan norma perlindungan dan penghormatan pekerja migran, termasuk terbebas dari tindak perdagangan manusia.

Persoalannya, baik ACTIP, Deklarasi Cebu dan Konsensus ASEAN tidak mencakup ABK migran. Di ASEAN sendiri, yang menjadi fokus utama terkait pekerja migran hanyalah terbatas pada pekerja yang bekerja di darat sehingga keberadaan nelayan migran kerap kali dilupakan untuk disertai dalam peraturan perlindungan. Pekerja migran pada sektor perikanan sedikit disinggung juga dalam rekomendasi *ASEAN Forum on Migrant Labour (AFML)* yang ke-7, ke-8, ke-9, dan ke-12 yang dikategorikan sebagai salah satu sektor kerja yang rentan akan pelanggaran HAM. Selain itu, belum ada regulasi yang berfokus kepada perlindungan terhadap hak-hak para ABK.¹³

Hal ini menunjukkan, meskipun ASEAN telah menyiapkan berbagai instrumen norma dalam hal perlindungan kemanusiaan dari resiko terjadinya TOC, namun masih terdapat kelemahan yaitu untuk melindungi hak pekerja di laut secara lebih menyeluruh.¹⁴ Kekosongan hukum khusus untuk menjamin perlindungan ABK kapal ikan di ASEAN, meski ditutup

dengan ratifikasi dan implementasi ILO C188 oleh seluruh negara-negara anggota ASEAN.

Bisnis dan HAM

Agenda lain yang perlu didorong adalah menyoal para pengusaha kapal ikan untuk juga turut serta dalam memberikan tanggung jawab HAM. Prinsip-prinsip Panduan Bisnis dan HAM (UNGPs) ini disepakati Dewan HAM Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pada 2011, dan kini sudah diadopsi puluhan negara. Di tengah iklim investasi yang sedang gencar dibuka, Prinsip-Prinsip Panduan ini menjadi relevan untuk pelaku bisnis perikanan. Prinsipnya terdapat tiga pilar penting yang berperan: pemerintah (*to protect*), korporasi atau perusahaan (*to respect*), dan pemulihan (*access to remedy*).

Terdapat 31 prinsip yang dirumuskan dalam *United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights (UNGPs)* yang berkaitan dengan ketiga pilar tersebut, terdiri 10 prinsip untuk kewajiban Pemerintah, 1 untuk perusahaan, dan 7 untuk akses terhadap pemulihan. Khusus untuk pelaku bisnis, dimintai kewajiban untuk memastikan operasi bisnisnya sudah sejalan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan HAM yang diakui dunia internasional. Perusahaan wajib memiliki kebijakan dan komitmen atas penghormatan terhadap HAM, serta punya mekanisme pemulihan atas dampak pelanggaran HAM yang ditimbulkan, atau perusahaan memproses langkah-langkah pemulihan atas pelanggaran HAM dimana perusahaan tersebut berkontribusi. 📍



**3 ASIA TENGGARA
DAN ISU ABK**

Asia Tenggara adalah kawasan yang sangat rentan terhadap jangkauan dan pengaruh kelompok kriminal terorganisir transnasional (TOC). Di sini menjadi tempat subur bagi terjadinya berbagai praktik perdagangan gelap global, seperti metamfetamin, heroin, satwa liar, kayu dan barang palsu serta obat-obatan, baik sebagai asal, tujuan, dan lokasi transit. Di sini pula, berbagai kelompok etnis, perbedaan bahasa, budaya dan agama yang beragam hidup bersama. Karakteristik geografis kepulauan yang luas dan daerah pegunungan yang terpencil, menghadirkan tantangan tata kelola tersendiri bagi seluruh otoritas di Asia Tenggara.

Berbagai konteks sosio-ekonomi di Asia Tenggara tidak hanya telah bekerja untuk menghambat kemajuan menuju pasar regional bersama, tetapi juga sangat mempengaruhi pola kejahatan terorganisir di wilayah tersebut. Dengan keberagaman ini, maka tidak mengherankan, kelompok kriminal terorganisir menargetkan negara-negara dengan kapasitas dan integritas penegakan hukum yang lemah serta kemauan politik yang lebih rendah.

Meski ASEAN telah banyak berupaya membangun infrastruktur untuk memperlancar perdagangan lintas batas yang ambisius, mereka belum melakukan kerja-kerja serius

paralel dalam keamanan publik dan perlindungan sosial, dan kerangka kerja operasional penuh untuk mengatasi kejahatan lintas batas belum ada.¹⁵

Pembangunan ekonomi yang tidak merata dan permintaan tenaga kerja murah di Asia Tenggara telah menjadi faktor utama yang mendorong perdagangan manusia di dalam kawasan dan dari kawasan ke bagian lain dunia. Banyak korban perdagangan manusia di Asia Tenggara pada awalnya bermigrasi melintasi perbatasan secara tidak teratur untuk mencari peluang ekonomi yang lebih baik tetapi tertipu dan/atau dipaksa bekerja, termasuk di sektor perikanan sebagai ABK. Mereka kerap mendapatkan berbagai tekanan dan paksaan sebagai cara untuk mencegah mereka keluar dari situasi ini. Peristiwa ini yang turut meningkatkan kerentanan bagi para ABK yang bekerja di wilayah terdekat dengan praktik kriminal ini.¹⁶

Bagian ini melihat bagaimana situasi umum ABK di Asia Tenggara, khususnya pada beberapa fokus negara dalam kajian ini yaitu Indonesia, Thailand, Singapura, Malaysia dan Vietnam. Menggunakan metodologi pemantauan yang berfokus pada indikator struktur (jaminan perlindungan hukum), proses penegakannya (*law enforcement*) dan hasil, gambaran umum situasi ABK di Asia Tenggara ini dibuat.

Meski ASEAN telah banyak berupaya membangun infrastruktur untuk memperlancar perdagangan lintas batas yang ambisius, mereka belum melakukan kerja-kerja serius paralel dalam keamanan publik dan perlindungan sosial, dan kerangka kerja operasional penuh untuk mengatasi kejahatan lintas batas belum ada.¹⁵

Pekerja 21 tahun dipaksa bekerja di kapal penangkapan ikan tanpa kesempatan untuk kembali ke tanah airnya.

Penyintas kerja paksa dan perdagangan manusia diwawancarai oleh Greenpeace Asia Tenggara dan menjelaskan adanya pemukulan dan perampasan makanan bagi siapa saja yang mencoba melarikan diri. Nelayan tuna di kapal mereka dipaksa bekerja 20-22 jam sehari dengan imbalan berupa upah yang minim atau tidak ada sama sekali, juga seringkali dirampas kebutuhan dasarnya seperti untuk mandi.



INDONESIA

Indonesia secara geografis adalah negara kepulauan. Satu wilayah Indonesia dipisahkan menjadi pulau-pulau oleh area perairan yang luas dan kaya akan keanekaragaman hayatinya. Indonesia bahkan disebut sebagai negara maritim karena luas perairannya yang melebihi total luas dari daratannya. Mengutip dari data milik Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Indonesia memiliki sekitar kurang lebih 17.500 pulau dimana sekitar 62 persen luas wilayah Indonesia merupakan laut dan perairan. Selain itu, Indonesia juga termasuk ke dalam daftar teratas negara-negara yang mempunyai garis pantai terpanjang di dunia. Indonesia sendiri berada di urutan kedua setelah Kanada. Indonesia juga memiliki garis pantai membentang sepanjang 81 ribu kilometer.

Dengan kondisi ini, sektor kerja di bidang kelautan dan perikanan dapat dikatakan cukup signifikan di Indonesia. Banyak orang yang menggantungkan hidupnya pada nasibnya bekerja di bidang kerja tersebut. *International Labour Organization* (ILO) mencatat Indonesia adalah penyuplai pekerja perikanan terbesar di dunia, baik yang bekerja di laut bebas maupun yang bekerja di negara setempat sebagai pelaut residen. Jumlah pelaut Indonesia hingga 8 Februari 2021 mencapai 1.198.476 orang.¹⁷

Kurangnya perhatian pemerintah dalam hal perlindungan mereka menimbulkan ironi. Hingga saat ini, menurut catatan Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI), sejak September 2014 hingga Juli 2020 terdapat 338 aduan terkait kerja paksa di laut yang dialami ABK Indonesia di kapal ikan asing. Pada 2020, jumlah pengaduan yang masuk

sebanyak 104, meningkat dibanding tahun 2019 sebanyak 86 pengaduan. Berdasarkan catatan SBMI, jenis praktik perbudakan terhadap ABK Indonesia ini di antaranya gaji tidak dibayar, tindak kekerasan hingga menyebabkan kematian, bahkan hingga pelarungan jenazah tanpa seizin keluarga mereka.

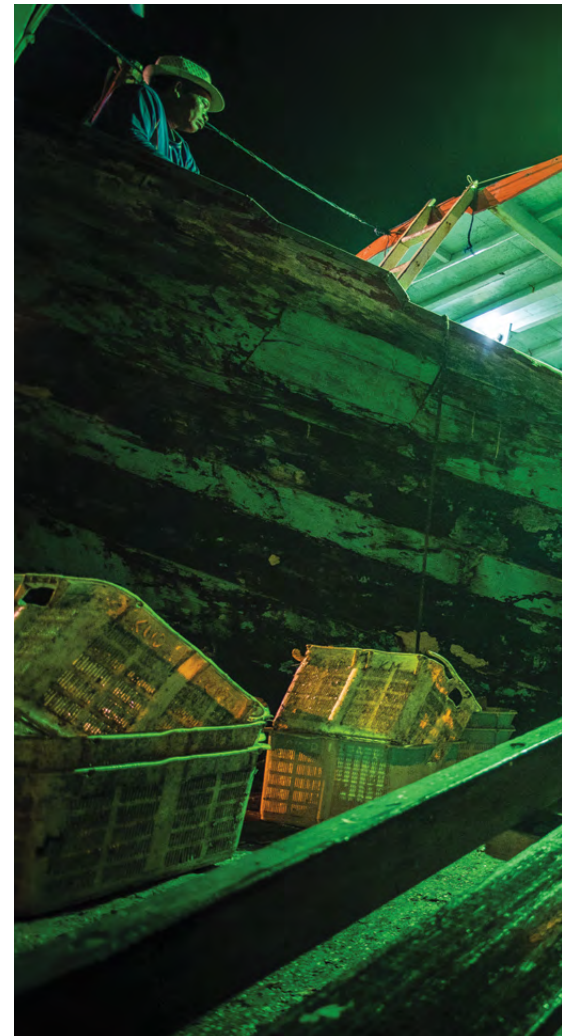
Masih banyak kasus-kasus pelanggaran hak asasi manusia yang dialami para pekerja di atas kapal atau disebut juga anak buah kapal (ABK). Para pemilik kapal yang tidak bertanggung jawab baik dalam hal pemenuhan hak sesuai kontrak kerja, ataupun berbagai paksaan untuk bekerja dan memperbudak para ABK masih sangat banyak ditemukan dimana hal tersebut menunjukkan kurangnya penegakkan hukum dari pemerintah untuk menertibkan proses bekerja di atas kapal.

Modalitas Hukum

Dari segi jaminan perlindungan hukum, Indonesia telah meratifikasi *Maritime Labour Convention* 2006 (MLC 2006) pada Juni 2017 yang mengatur tentang pekerjaan di kapal niaga. Konvensi ini layaknya *Omnibus Law* untuk profesi pelaut karena konvensi tersebut menjadi payung bagi delapan konvensi internasional lainnya. Persoalannya, belum ada aturan turunan yang dibuat Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) untuk melaksanakan Konvensi ini.

Sementara, jaminan hukum yang digunakan untuk melindungi ABK selama ini adalah sebagai berikut:

- UU 18 tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, terutama pada pasal 6 ayat 1, terdapat 13 item aturan perlindungan. UU ini masih belum diturunkan menjadi Peraturan Pemerintah, khususnya untuk perlindungan ABK.
- Peraturan Menteri (Permen) Kelautan dan Perikanan No. 2



Atas Nelayan menurunkan hasil tangkapan dari kapal troll di Pelabuhan Tegal, Jawa Tengah. Nelayan adalah salah satu mata pencaharian utama bagi masyarakat yang tinggal di Wilayah Pantai Utara Jawa.

tahun 2017 tentang Persyaratan dan Mekanisme Sertifikasi Hak Asasi Manusia Perikanan untuk melengkapi Permen No. 42 tahun 2016 tentang Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan.

- UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 151 membahas soal kesejahteraan para anak buah kapal. Kesejahteraan tersebut meliputi: gaji, jam kerja dan jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan



dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi akibat mengalami kecelakaan, kesempatan untuk mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas untuk rekreasi, nutrisi, dan pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.

Mandeknya RPP Perlindungan ABK sebagai mandat UU 18/2017 yang secara khusus mengatur mengenai perlindungan HAM bagi para ABK, menjadi problem serius adanya kekosongan hukum untuk jaminan perlindungan HAM. Selain itu, Indonesia yang belum meratifikasi Konvensi *ILO Work in Fishing 188* (C188) yang dapat menyediakan norma pengaturan dan perlindungan

ABK di sektor perikanan tangkap yang seharusnya dapat dijadikan rujukan bagi standar penguatan terbitnya PP perlindungan ABK.

Indonesia dan C188

Menurut Direktur Jenderal Protokol dan Konsuler Kementerian Luar Negeri (Kemlu), Duta Besar Andy Rachmianto dalam *keynote speech Webinar*, “Peluang dan Tantangan Ratifikasi C188” yang diselenggarakan secara virtual pada 4 Maret 2021 menyatakan, isu perlindungan awak kapal perikanan Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing selalu menjadi perhatian dan prioritas Kementerian Luar Negeri. Hal ini menunjukkan hadirnya langkah positif dari pemerintah Indonesia dalam hal peratifikasian konvensi ini. Indonesia telah menyadari

pertama mengenai pentingnya ratifikasi C188 untuk perlindungan awak kapal perikanan Indonesia baik di dalam maupun di luar negeri, dan yang kedua mengenai perlunya membangun kesiapan nasional melalui penyusunan roadmap nasional yang melibatkan seluruh pemilik kepentingan terkait dengan ratifikasi konvensi C188.¹⁸

Selama tahun 2020, Kementerian Luar Negeri RI dan Perwakilan RI telah memfasilitasi lebih dari 27 ribu anak buah kapal Indonesia yang tersebar di berbagai penjuru dunia. Di antaranya termasuk awak kapal yang bekerja di kapal-kapal perikanan berbendera asing di luar negeri. Ini adalah buah dari kerja sama dan komunikasi intensif dengan berbagai pihak.¹⁹

Namun di antara langkah-langkah perlindungan tersebut, dengan modalitas hukum nasional yang belum menyediakan aturan hukum yang secara khusus ditujukan kepada ABK, perlindungan terhadap ABK tentu belum dapat berjalan dengan efektif. Hukum nasional yang masih bersifat sangat umum kemudian membuat para ABK terlalu bergantung kepada perjanjian yang disepakati dengan pemilik kapal sebelum berangkat bekerja. Hal ini menempatkan ABK dalam posisi yang rentan akan pelanggaran.²⁰

Kurangnya perhatian pemerintah akan peraturan internasional yang dapat terlihat dari engganannya melakukan ratifikasi C188 yang menyebabkan Indonesia tidak memiliki norma perlindungan standar yang mampu untuk disinergikan dengan peraturan nasional lainnya. Selain itu, belum adanya sinkronisasi antara pendidikan dan pelatihan bagi pelaut serta ABK yang sesuai dengan konvensi internasional (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel* atau biasa disingkat STCW-F). Hal ini terjadi karena KKP masih belum menganggarkan dana untuk memperoleh silabus kurikulum standar IMO yang semuanya harus



Photo Credit: © Jurnasyanto Sukarno / Greenpeace

Masalah penting lainnya adalah belum rapinya tata kelola yang mengatur perusahaan yang melaksanakan penempatan kerja bagi para pelaut dan ABK. Belum adanya sumber data terpadu secara nasional antar kementerian dan lembaga yang bisa dijadikan rujukan data untuk menelusuri keberadaan pelaut dan ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing (KIA)²² dan kurang terlibatnya pemerintah dalam proses penempatan dan perekrutan para ABK di tempatnya bekerja.²³

dibeli dari Singapura seharga Rp. 60 juta.²¹

Masalah penting lainnya adalah belum rapinya tata kelola yang mengatur perusahaan yang melaksanakan penempatan kerja bagi para pelaut dan ABK. Belum adanya sumber data terpadu secara nasional antar kementerian dan lembaga yang bisa dijadikan rujukan data untuk menelusuri keberadaan pelaut dan ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing (KIA)²² dan kurang terlibatnya pemerintah dalam proses penempatan dan perekrutan para ABK di tempatnya bekerja.²³

Sebenarnya, wacana ratifikasi C188 ini disambut baik oleh pihak Kemnaker. Oktober 2021, Sekjen Kemnaker, Anwar Sanusi, memaknai C188 ini adalah standar ketenagakerjaan internasional yang ditujukan untuk memastikan bahwa para pekerja yang bekerja di atas kapal perikanan memiliki kondisi kerja yang layak serta aman, khususnya terkait dengan persyaratan dan kondisi kerja, akomodasi dan makanan, keselamatan dan kesehatan kerja (K3), jaminan sosial, dan layanan kesehatan.

Untuk memperkuat perlindungan bagi awak kapal perikanan, dapat ditempuh melalui mekanisme penguatan kerangka hukum nasional,

maupun melakukan ratifikasi/ adopsi ketentuan internasional, di antaranya *Port State Measures Agreement (PSMA)*; *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*; *Cape Town Agreement on Safety of Fishing Vessel (CTA)*; dan *ILO Convention No. 188 on Work in Fishing (C188)*.

Walaupun Kemlu menetapkan *roadmap* untuk ratifikasi, terdapat pemikiran di kalangan pemerintah sendiri yang merasa bahwa C188 tidak akan membawa manfaat apa-apa bagi Indonesia. Mengingat tingkat ratifikasinya sangat rendah. Tercatat sudah terdapat 19 negara anggota ILO yang telah meratifikasi konvensi tersebut, tetapi tidak ada satu pun dari ke-19 negara tersebut yang merupakan tujuan penempatan bagi ABK Indonesia. Hal-hal ini lah yang menyebabkan urgensi untuk meratifikasi C188 sangatlah rendah. Anwar Sanusi juga mengungkapkan, proses ratifikasi harus memperhatikan kesiapan teknis, regulasi dan kewajiban pasca ratifikasi, karena Negara Anggota yang meratifikasi Konvensi memiliki konsekuensi untuk menindaklanjutinya ke dalam regulasi nasional yang sejalan dengan substansi Konvensi yang diratifikasi, penerapan implementasi, pengawasan, dan pelaporannya.²⁴



Ratifikasi merupakan tanggung jawab dari Kemlu dan kementerian teknis lain yang bersangkutan. Namun dalam hal perlindungan ABK ini tentu proses ratifikasi ini akan tertunda apabila kementerian lain yang bertanggungjawab akan isu ini tidak segera menetapkan kepastian untuk menyetujui proses ratifikasi. Alhasil permasalahan birokrasi ini akhirnya turut menambah panjang agenda *roadmap* yang digadag-gadag Menteri Luar Negeri dalam pidato awal tahun 2021 untuk meratifikasi C188 ini.

Persoalan lainnya, Pasal 337 UU 17/2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa ketentuan ketenagakerjaan di bidang pelayaran akan dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan. Sayangnya, belum ada aturan turunan terkait dari, ataupun perubahan di UU 13/2003 tentang Ketenagakerjaan. Lalu pada UU 39/2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia, khususnya pada pasal 28,

mengenai penempatan TKI pada pekerjaan dan jabatan tertentu diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah, pemerintah belum juga membuat aturan turunan sejak dikeluarkannya UU 39/2004 tersebut hingga UU 18/2017.

Proses Perizinan

Pemerintah mengaku tengah terus mengharmonisasikan perundingan mengenai RPP Perlindungan ABK. Sinkronisasi regulasi lintas kementerian dalam penyusunan RPP ini terus dilakukan untuk mensinergikan pembagian tugas dan wewenang pada masing-masing Kementerian atau lembaga terkait. Koordinasi secara spesifik dilakukan melalui berbagai rapat yang salah satunya yaitu rapat yang difasilitasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (Kemenko PMK) pada 19 Juni 2019 yang lalu, telah ditandatangani kesepakatan oleh perwakilan dari Kemnaker, Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Kelautan dan

Atas Nelayan Burma di tempat penampungan sementara di Pelabuhan Ambon, Indonesia. Ratusan pekerja yang diperdagangkan menunggu untuk dipulangkan, dengan banyak dari mereka yang menghadapi masa depan yang tidak pasti.

Perikanan (KKP), Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI), Kemlu, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Kemenkumham), Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (Kementerian PPPA), Sekretariat Kabinet (Setkab) dan Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (Kemenko PMK).

Dalam pertemuan tersebut disepakati, Kemnaker nantinya akan menjadi regulator terhadap pengaturan penempatan dan perlindungan Pelaut dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, di bidang pelayaran dan kelautan perikanan

adalah wewenang Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. RPP ini kemudian akan mengatur mengenai perlindungan dan penempatan awak kapal baik niaga maupun perikanan yang bekerja di atas kapal berbendera asing, terkait dengan persyaratan awak kapal, persyaratan perusahaan penempatan awak kapal, serta syarat dan kondisi kerja (terkait upah, jam kerja, jam istirahat, cuti, jaminan sosial, asuransi, ketentuan pencegahan kecelakaan kerja, pemulangan, pelayanan kesehatan, dan akses kesejahteraan di daratan). Lalu pengaturan mengenai teknis perkapalan tetap merupakan kewenangan Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk mengaturnya.²⁵

Namun koordinasi ini juga tidak turut mempercepat penyelesaian rancangan ini. Walaupun pada April 2021 Menteri Tenaga Kerja telah menyatakan RPP sudah dengan sukses diharmonisasi, konflik di antara kementerian-kementerian yang bersangkutan masih kerap terjadi. Terdapat ketidakpercayaan antar kementerian yang juga menjadi pemicu proses harmonisasi

rancangan yang lama. Ditambah, proses klarifikasi yang dilakukan Kementerian Kesekretariatan Negara terbilang cukup lama dan hal ini disinyalir terdapat konflik kepentingan untuk urusan pemberian perizinan yang di mana di sana terdapat biaya untuk mendapatkannya.

Daniel Awigra dari *Human Rights Working Group* (HRWG) dalam webinar pada 9 Desember 2021 yang dilaksanakan sebagai kerjasama dengan *Greenpeace* dan SBMI menyatakan, Presiden wajib memanggil menteri-menterinya untuk mengakhiri konflik kepentingan yang ada kaitannya dengan proses dan biaya perizinan. Sikap yang lebih mengutamakan kepentingan dan keuntungan perorangan atau lembaga di atas semangat negara melindungi pekerja migran termasuk ABK melalui UU 18/2017 patut dikecam. Karena RPP ini sudah terlambat lebih dari dua tahun, maka HRWG mendesak Komisi Nasional Hak Asasi Manusia (Komnas HAM) untuk mengusut pengabaian ini sebagai bentuk pelanggaran HAM.²⁶ Komisioner Komnas HAM, M. Choirul Anam dalam konferensi pers tersebut

Selain perizinan terkait berbagai menteri dalam hal pembentukan PP, proses perizinan yang masih perlu dikaji kembali adalah pada peran dan tanggung jawab agensi penyalur ABK migran.

menyarankan, rezim perizinan seharusnya menjadi pintu masuk bagi perlindungan. Tidak bisa proses perizinan dan perlindungan berdiri sendiri-sendiri.

Selain perizinan terkait berbagai menteri dalam hal pembentukan PP, proses perizinan yang masih perlu dikaji kembali adalah pada peran dan tanggung jawab agensi penyalur ABK migran. Seorang mantan ABK bernama Abdul Rahmat Dalam diskusi FGD Webinar berjudul “Kejahatan Perbudakan Dalam Industri Perikanan: Kompleksitas Respon Dalam Hukum”, yang dilaksanakan oleh *Center for Sustainable Ocean Policy* (CSOP), pada 13 Mei 2020 menyatakan, ia tertipu oleh agensi penyalurnya. Izin kerja yang mereka miliki tidak sesuai dengan standar izin yang harus dimiliki oleh selayaknya agen-agen penyalur lainnya. Alhasil hal ini berdampak pada sistem pengupahan yang berantakan, dan bahkan Abdul, saat menjadi ABK di kapal berbendera Tiongkok, ditelantarkan di Pantai Gading sebelum akhirnya diselamatkan oleh warga Indonesia yang menemuinya.

Kiri Nelayan migran yang baru direkrut menunggu keberangkatan ke Jakarta menggunakan minibus di PT Novo Citra Marine, sebuah agensi untuk memasok nelayan yang akan bekerja di kapal penangkap ikan di luar negeri di Desa Suradadi, Tegal, Jawa Tengah.



Selain itu, penahanan upah (*withholding of wages*) juga menjadi permasalahan bagi para ABK yang bekerja di kapal ini, karena gaji mereka yang tidak dibayarkan selama mereka bekerja. Para ABK pun dipekerjakan dengan jam kerja yang berlebihan (*excessive overtime*) di atas kapal.²⁹

Menurut Ketua Umum SBMI, Hariyanto Suwarno, kasus perbudakan modern di Indonesia sangatlah tinggi namun tidak sebanding dengan penindakan terhadap kejahatan tersebut oleh negara. Hariyanto juga mengatakan, meskipun penyebaran ABK tersebar di seluruh Indonesia, namun diketahui bahwa pasar perbudakan modern hanya terkonsentrasi di Pulau Jawa.

“Operasi dari *Manning Agency* ini berfokus di Tegal dan Pemalang. Patut diduga bahwa terdapat bisnis kotor yang menyebabkan hal ini terjadi di Jawa Tengah,” katanya. Hal ini berarti bahwa mudahnya terjadi praktik perbudakan modern di sekitar Pulau Jawa diakibatkan oleh perizinan yang dengan mudah diberikan kepada agen penyalur yang tidak sesuai standar karena ada bisnis di baliknya.²⁷

Selain itu, tidak berjalannya dengan optimal pelaksanaan komitmen pemerintah pada UU 18/2017 tentu dapat dianggap sebagai perbuatan melawan hukum yang bisa disengketakan ke Pengadilan Tata Usaha Negara karena mengingkari amanat UU untuk menyusun dan menetapkan RPP untuk perlindungan ABK.

Kasus-kasus terkait ABK Indonesia

Berdasarkan data pengaduan periode 2015-2020 ke SBMI, terdapat 115 pengaduan ABK Indonesia di 57 kapal berbendera China dengan total ABK yang meninggal mencapai 5 orang. Jika melihat kronologi (hasil wawancara) ABK korban atau keluarga korban atau ABK satu kapal dengan korban atau melalui

media, beberapa penyebab kematian ABK asal Indonesia identik dengan adanya perbudakan modern, di antara adanya tindak kekerasan yang didapatkan para ABK asal Indonesia berbentuk pemukulan, penyiksaan, pembunuhan, pelarungan jenazah, gaji tidak dibayar, sakit tetapi dibiarkan, penyakit menular, tidak adanya kepedulian terhadap ABK dan lain sebagainya.²⁸

Kasus PT. Setya Jaya Samudera yang mengirimkan empat ABK-nya ke kapal ikan Fu Yuan Yu No. 062 yang hanya bersandar setiap enam bulan sekali. Hal tersebut berdampak pada komunikasi antara ABK dengan keluarganya. Hal tersebut juga dapat berdampak pada pembatasan gerakan para ABK karena sulitnya berkomunikasi dengan keluarga mereka. Selain itu, penahanan upah (*withholding of wages*) juga menjadi permasalahan bagi para ABK yang bekerja di kapal ini, karena gaji mereka yang tidak dibayarkan selama mereka bekerja. Para ABK pun dipekerjakan dengan jam kerja yang berlebihan (*excessive overtime*) di atas kapal.²⁹

Tiga ABK Indonesia yang bekerja di kapal Fwu Maan No. 88 yang menghadapi tiga permasalahan yang sama, yaitu tidak adanya informasi yang diberikan oleh agensi perekrutan kepada perwakilan Republik Indonesia di negara tujuan, sehingga dapat dikategorikan sebagai penyalahgunaan kerentanan (*abuse of vulnerability*), karena adanya indikasi ketidaktahuan mengenai undang-undang setempat. Di sisi lain, ABK juga mengalami bentuk intimidasi dan ancaman

seperti perkataan kasar dari kapten kapal, serta adanya penahanan upah (*withholding of wages*), seperti ketidakpastian tentang pengiriman gaji.³⁰

Kasus lain yang menimpa ABK Indonesia adalah mereka bekerja berpindah-pindah kapal. Mereka semula berada di Kapal Long Xing 629 sejak berlayar pada 15 Februari 2019. Menurut pengacara para ABK, kapal ini melaut nonstop selama 13 bulan tanpa sandar ke daratan di Perairan Samoa. Saat itu terjadi musibah. Ada ABK meninggal akibat penyakit yang belum jelas. Empat ABK dilaporkan keracunan dari makanan-makanan tak layak yang disediakan di kapal Long Xing. Lebih dari setahun, para ABK mengonsumsi makanan dari stok pangan kapal dan meminum hasil penyulingan air dari laut. Sedangkan ABK senior dan kapten kapal mengonsumsi makanan segar yang disuplai kapal grup lain dan meminum air mineral kemasan.³¹



Photo Credit: © Daniel Murphy / Greenpeace

THAILAND

Thailand memiliki garis pantai sepanjang 3.219 km, lebih dari 250 pulau, dan lebih dari 4.000 km jalur perairan pedalaman. Meskipun Thailand memenuhi sebagian besar prasyarat untuk menjadi pasar maritim yang berkembang, sektor maritim Thailand relatif kecil dibandingkan dengan negara-negara lain di kawasan ini. Thailand adalah salah satu negara berkembang yang menangkap dan memproses ikan untuk ekspor secara internasional dengan pelanggan signifikan di Uni Eropa (UE), Amerika Serikat (AS) dan Jepang.

Sayangnya, nilai perdagangan global yang tinggi menimbulkan

overexploited fishing dan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing*. Selain itu, AS memindahkan Thailand dalam peringkat kredit dalam penanggulangan perdagangan manusia ke posisi terendah pada tahun 2014 dan kemudian membatasi bantuan ke Thailand.³² Sementara itu, *European Commission* mengeluarkan kartu kuning untuk peringatan resmi ke Thailand pada April 2015 karena kurangnya upaya perbaikan penangkapan ikan IUU oleh industri perikanan Thailand, yang ditanggapi oleh Pemerintah Thailand dengan mengumumkan "peta jalan untuk menghilangkan penangkapan ikan IUU".³³ Jika Thailand tidak bereaksi secara efektif terhadap umpan balik yang sangat negatif ini, Thailand tidak akan mendapatkan kembali status Tingkat 2 dalam perang melawan perdagangan manusia dari AS³⁴ dan "kartu hijau" dari Komisi Eropa dalam memerangi perdagangan manusia.³⁵

Tekanan-tekanan tersebut kemudian mendorong Thailand untuk meratifikasi lebih banyak perjanjian internasional terkait ABK.

Modalitas Hukum

Thailand sejauh ini telah memiliki modalitas hukum terlengkap dari kebanyakan negara anggota ASEAN dalam hal perlindungan HAM ABK. Thailand sudah meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006) pada Juni 2016 dan Konvensi ILO *Work In Fishing No. 188* (C188) pada Desember 2016.

Di tingkat Nasional, memiliki peraturan yang disebut *Thailand Maritime Labour Act 2015*. *Maritime Labour Act* ini sendiri merupakan keseluruhan peraturan yang terutama ditujukan kepada pemilik kapal (*Ship Owner*) sebagai pengawasan dari negara akan aspek Sumber Daya Manusia yang terlibat dalam aktivitas kemaritiman negara Thailand. Peraturan ini, secara total, terdiri dari 15 bab yang masing-masing terdiri dari beberapa bagian sebagai spesifikasi dari peraturan-peraturan tersebut, di antaranya;

- Pasal 4 menjelaskan, pemilik kapal harus memberikan perlindungan kepada awak kapal sehubungan dengan jaminan sosial dan kompensasi sehingga awak kapal tersebut memiliki hak dan hak sesuai dengan aturan, prosedur dan kondisi yang ditentukan oleh Menteri Tenaga Kerja.
- Bab VIII, perlindungan yang dijelaskan bab ini mengarah kepada beberapa hal yang diperlukan oleh ABK selama berada di kapal. Hal-hal seperti persyaratan mengenai akomodasi, fasilitas, dan kebutuhan nutrisi ABK dielaborasi pada bab ini.

Kiri Para pekerja Myanmar memperbaiki jaring di atas kapal pukat cincin Thailand yang berlabuh di Samut Sakhon, Thailand tengah.



Seorang pekerja migran yang diperdagangkan berpose untuk foto. Dia dan kru lainnya berlayar selama 28 hari dari Thailand ke Saya de Malha Bank di Samudera Hindia. Para kru terpaksa bekerja selama 21-22 jam sehari. Pada Januari 2016, otoritas Thailand menyelamatkannya bersama yang 14 korban Kamboja lainnya yang diperdagangkan dari dua kapal penangkapan ikan di Ranong. Kapal-kapal ini diperintahkan kembali ke pelabuhan dari laut lepas oleh otoritas Thailand yang berwenang untuk diperiksa.

Pemilik kapal harus menjamin pemberian ruang-ruang yang layak bagi seluruh ABK yang bernaung dan bekerja di atas kapal tersebut.

- Bab V, menyangkut pada asuransi di bidang kesehatan, terminasi kontrak kerja, dan hal-hal terkait repatriasi lainnya.
- Bab IV, menjelaskan lebih lanjut mengenai prosedur employment condition. Pada pasal 58 dinyatakan bahwa pemilik kapal harus memberitahukan jam kerja reguler kepada awak kapal dan menentukan waktu mulai dan selesai setiap hari untuk awak kapal. Jam kerja tersebut untuk setiap hari tidak boleh melebihi 8 jam dan jumlah total jam untuk setiap minggu tidak boleh melebihi 48 jam. Pada pasal selanjutnya dijelaskan bahwa pemilik kapal kemudian dapat meminta awak kapal untuk bekerja lembur jika diperlukan, tetapi bila digabungkan dengan jam kerja reguler berdasarkan pasal 58. Jam kerja tersebut tidak boleh melebihi 14 jam dalam jangka waktu 24 jam dan tidak boleh melebihi 72 jam dalam jangka waktu 7 hari. Terkait dengan waktu istirahat kerja bagi para ABK, bagian ke-62 menyatakan, seorang pemilik kapal



harus menyediakan jam istirahat bagi awak kapal tidak kurang dari 10 jam dalam jangka waktu 24 jam dan tidak boleh kurang dari 77 jam dalam jangka waktu 7 hari. Begitupun untuk ABK yang tengah mengandung, dijelaskan pada mereka berhak atas cuti hamil tidak lebih dari 90 hari per kehamilan.

- Pasal 46 menjelaskan, Menteri Tenaga Kerja, atas rekomendasi Komite, dapat menetapkan upah minimum bagi awak kapal untuk diterapkan di kapal yang berbendera Thailand untuk memastikan bahwa awak kapal menerima tingkat upah yang layak dan adil. Peraturan tersebut kemudian berlanjut pada bagian ke-67 bahwa pemilik kapal tidak boleh membayar, awak kapal, upah kurang dari upah minimum yang ditentukan. Jaminan keamanan dan penanganan medis bagi ABK juga turut dijelaskan pada bab IX dimana terdapat 3 bagian yang di antaranya; (1) jaminan medis di atas kapal, (2) akuntabilitas pemilik kapal terhadap ABK, (3) pencegahan kecelakaan dan proteksi keamanan.

Penegakan Hukum

Pada tanggal 26 September 2017, Pemerintah memeriksa kapal Asian Warrior yang ditemukan telah gagal membayar upah penuh kepada 10 pelautnya yang merupakan pelanggaran terhadap Undang-

Undang Perburuhan Maritim B.E. 2558 (2017) dan *Maritime Labour Convention* (ILO) 2006 dimana di antara kru tersebut, delapan di antaranya adalah warga Filipina dan dua di antaranya adalah warga negara Indonesia.³⁶ Namun masih sangat sering terjadi miskomunikasi dari berbagai *Department of Employment* (DOE) antar provinsi. Mereka memiliki *assessment* yang berbeda untuk masing-masing provinsinya dalam menangani kasus-kasus terkait ABK. Hal ini menghambat pemaksimalan implementasi dari modalitas hukum yang dapat dikatakan sudah cukup lengkap sehingga memicu masih tingginya kasus pelanggaran HAM di atas kapal terhadap ABK.³⁷

Nasib Para ABK Thailand

Kurangnya ketelitian dari pemerintah dalam hal pengawasan pengimplementasian peraturan yang ada tentu memicu masih tingginya tingkat pelanggaran yang terjadi pada pekerja kapal di Thailand. Beberapa isunya, yaitu sebagai berikut:

- **Praktik ketenagakerjaan yang disalahgunakan; penyitaan dokumen identitas membuat pekerja lebih rentan terhadap kerja paksa.** Dengan menyita dokumen identitas, pengusaha dapat mengontrol pergerakan pekerja dan akan sulit bagi mereka untuk melakukan mobilitas. ABK memandang penyitaan *Pink Cards* atau kartu izin kerja dalam keadaan

ini sebagai taktik yang digunakan oleh majikan untuk menjebak laki-laki dalam pekerjaan.

- **Kontrak kerja yang kurang dikomunikasikan.** Pekerja laut yang belum menerima kontrak tertulis yang menyebutkan hal-hal mengenai syarat dan ketentuan kerja utama, sebagaimana diwajibkan oleh undang-undang. Pekerja laut diperintah untuk menandatangani berbagai dokumen tanpa memberikan waktu mereka untuk mempelajarinya terlebih dahulu. Beberapa pemberi pekerjaan dan calo mungkin menipu pekerja untuk menandatangani kontrak kerja dengan alasan bahwa mereka merupakan bagian dari aplikasi untuk *Pink Cards* atau izin lainnya.
- **Waktu bekerja yang sangat panjang.** Nakhoda dan operator kapal belum menyesuaikan pola dan praktik kerja di laut untuk memenuhi persyaratan jam istirahat Permen Thailand tahun 2014 yaitu waktu istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam sehari (Pasal 5 Permen Thailand 2014) sehingga praktik pemberian pekerjaan di luar jam kerja kerap dapat terjadi. Salah satu pelaut mengaku mereka harus bekerja selama 19 jam dalam sehari.
- **Sistem penggajian yang eksploitatif.** Sistem pembayaran ilegal yang menahan pendapatan nelayan sering digunakan untuk memaksakan kontrol atas nelayan dan membuat mereka tetap bekerja. Hal ini kemudian termasuk bentuk dari kerja paksa yang menahan ABK untuk tetap bekerja di kondisi kerja yang *abusive*. ABK kerap kali hanya dibayar saat mereka berlayar, namun tidak dengan pekerjaan di pelabuhan. Mereka kadang hanya dibayar berdasarkan tangkapan saja atau pematangan ilegal untuk uang muka, pinjaman, barang, dan jasa. Sebuah survei ILO tahun 2013 terhadap hampir 500 nelayan di Thailand menemukan

Nakhoda dan operator kapal belum menyesuaikan pola dan praktik kerja di laut untuk memenuhi persyaratan jam istirahat Permen Thailand tahun 2014 yaitu waktu istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam sehari (Pasal 5 Permen Thailand 2014) sehingga praktik pemberian pekerjaan di luar jam kerja kerap dapat terjadi. Salah satu pelaut mengaku mereka harus bekerja selama 19 jam dalam sehari.

Kondisi dari banyak kapal tidak terawat. Pijakan dibiarkan licin, pekerjaan yang dilakukan di samping mesin berbahaya, kapal-kapal yang sangat minim toilet ABK yang bekerja sepanjang hari turut kurang mendapatkan waktu istirahat yang kemudian dapat mengakibatkan penurunan stamina kerja para ABK selanjutnya dapat memicu terjadinya kecelakaan atau cedera di tempat kerja.

bahwa upah bulanan rata-rata hanya di bawah 6.500 baht (US\$198), dengan pekerja migran menerima kurang dari setengah yang dibayarkan kepada warga negara Thailand. Sejak survei itu, yang juga menemukan, lebih dari setengahnya pekerja migran menerima kurang dari 5.000 baht (US\$152) per bulan, Peraturan Menteri tahun 2014 mengamanatkan bahwa nelayan berhak atas upah minimum.

- **Kurangnya perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja.** Kondisi dari banyak kapal tidak terawat. Pijakan dibiarkan licin, pekerjaan yang dilakukan di samping mesin berbahaya, kapal-kapal yang sangat minim toilet ABK yang bekerja sepanjang hari turut kurang mendapatkan waktu istirahat yang kemudian dapat mengakibatkan penurunan stamina kerja para ABK selanjutnya dapat memicu terjadinya kecelakaan atau cedera di tempat kerja. Survei sektor perikanan Thailand menemukan bahwa 20 persen pekerja dan hampir 50 persen korban perdagangan manusia terluka saat bekerja.
- **Tidak adanya hak untuk membentuk persatuan pekerja.** Undang-undang perburuhan Thailand saat ini, seperti Undang-Undang Hubungan Tenaga Kerja, B.E. 2518 (1975) (LRA), melarang pekerja migran untuk membentuk atau memimpin serikat pekerja sendiri, berdasarkan ketentuan diskriminatif yang membatasi hak tersebut hanya untuk warga negara Thailand. Thailand (terhitung pada tahun 2016)

belum meratifikasi Konvensi ILO tentang Kebebasan Berserikat (No. 87) dan Hak Berorganisasi dan Perundingan Bersama (No. 98).

- **Pengawasan konstan dan penahanan yang melanggar hukum.** ABK dari Thailand kerap menghadapi pengawasan terus-menerus dari nakhoda dan awak senior dalam ruang terbatas. Model bisnis tertentu dalam industri perikanan dapat meningkatkan isolasi dengan menekankan pembatasan kebebasan bergerak.³⁸

Dalam topik perdagangan orang, Thailand baru saja turun ke daftar pantauan Tier 2 terkait praktik perdagangan orang yang dilaporkan oleh Departemen Luar Negeri Amerika Serikat melalui Laporan *Trafficking in Persons 2021* (Laporan TIP 2021) yang dirilis pada 1 Juli 2022 setelah beberapa kesalahan ditemukan dalam upaya pemerintah untuk mengatasi masalah kerja paksa dan perdagangan manusia, terutama di sektor perikanan, makanan laut, dan garmen. Posisi Thailand sekarang dalam daftar pengawasan menunjukkan bahwa pemerintah dianggap belum sepenuhnya memenuhi standar minimum dan belum melakukan upaya yang signifikan untuk memerangi kerja paksa dan perdagangan manusia sesuai dengan Undang-Undang Perlindungan Korban Perdagangan AS tahun 2000.

Thailand telah menduduki posisi Tier 2 ini selama tiga tahun terakhir, namun potensi penurunannya lebih lanjut sangat tinggi mengingat pengawasan pemerintah yang masih rendah dalam menangani

kasus perdagangan dan eksploitasi manusia. Menurut siaran pers dari *Global Labor Justice-International Labor Rights Forum* (GLJ-ILRF), Laporan TIP 2021 menyoroti isu-isu kritis yang menyebabkan penurunan peringkat tahun ini yang mencakup pemerintah Thailand melakukan lebih sedikit penyelidikan perdagangan manusia, menuntut lebih sedikit tersangka dan menghukum lebih sedikit pedagang pada tahun 2020 dibandingkan tahun sebelumnya.

Pandemi COVID-19 juga mengungkap kelemahan mendasar infrastruktur *anti-trafficking* Thailand, terutama cara Thailand gagal melihat hubungan antara *trafficking* dan regularisasi pekerja migran. Alih-alih memahami kerentanan calon korban perdagangan manusia seperti pekerja migran dalam menghadapi pandemi, pemerintah justru memperburuk kerentanan pekerja dengan meningkatkan operasinya untuk menindak pekerja tidak berdokumen dan pekerja dengan dokumen tidak sah dengan dalih sebagai upaya mereka dalam menangani COVID-19. Pekerja ditangkap dan dideportasi tanpa pemeriksaan terlepas dari apakah mereka mungkin berada di bawah kondisi kerja paksa pada saat COVID-19 meningkatkan tekanan ekonomi yang pada gilirannya cenderung memperburuk pelanggaran hak asasi manusia dan hak-hak buruh.³⁹ Kelemahan ini kemudian disinyalir karena tingginya kasus korupsi di pemerintahan. Pejabat imigrasi yang korup memfasilitasi perdagangan dengan menerima suap dari calo dan penyelundup di sepanjang perbatasan Thailand. Laporan yang



Nelayan menurunkan ikan rucah (bycatch) di Ranong, Thailand selatan.

Photo Credit: © Biel Calderon / Greenpeace

dapat dipercaya menunjukkan pejabat korup melindungi rumah bordil, tempat seks komersial lainnya, pemilik pabrik, dan pemilik kapal penangkap ikan dari penggerebekan, inspeksi, dan penuntutan, dan berkolusi dengan pedagang. Beberapa polisi setempat dilaporkan menahan informasi dari jaksa untuk melindungi para pedagang. Beberapa pejabat pemerintah mendapat untung dari penyusunan dan keterlibatan

langsung dalam pemerasan dan eksploitasi migran.⁴⁰

Walaupun telah menyatakan siap secara modal hukum untuk melindungi para ABK, namun pada pelaksanaannya, pemerintah Thailand masih belum dapat mengimplementasi upaya-upaya yang dilakukannya secara optimal. Meskipun pemantauan dan pengendalian pekerja di kapal penangkap ikan telah meningkat

dalam beberapa tahun terakhir, hal itu terjadi tanpa mengembangkan sistem yang kuat untuk menyelidiki praktik ketenagakerjaan dan kondisi kerja sebagai bagian dari upaya untuk menegakkan hukum dan peraturan. Pejabat Thailand di lembaga-lembaga kunci tetap tidak siap untuk, dan dalam beberapa kasus tidak tertarik, secara sistematis mengidentifikasi contoh kerja paksa di industri perikanan.



SINGAPURA

Singapura juga merupakan negara yang banyak memiliki tenaga kerja dalam sektor perikanan dan kelautan. Singapura yang memang terkenal maju dalam hal perekonomiannya di Asia turut mengempakkan sayap yang lebar dalam hal perekonomian kelautan. Singapura sendiri merupakan negara pertama di Asia Tenggara yang memiliki pelabuhan peti kemas, yang telah berkembang menjadi salah satu yang paling sibuk dan paling terhubung di dunia, dengan tautan ke lebih dari 600 pelabuhan di 120 negara di seluruh dunia. Setiap tahun, lebih dari 130.000 kapal singgah di Singapura. Walaupun begitu, pelanggaran hak pada para pekerja laut tetap banyak terjadi.

Modalitas Hukum

Pada Juni 2011, Singapura telah meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006), yang menjadikan Singapura negara Asia pertama yang meratifikasi konvensi tersebut. Pengimplementasian dari peratifikasian ini kemudian ditunjukkan pada terbentuknya peraturan yang disebut *Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Act 2014*. Amandemen ini disahkan pada Maret 2020 untuk menerapkan MLC 2006 pada undang-undang perkapalan yang dimiliki Singapura. membuat ketentuan-ketentuan secara umum untuk hal-hal yang berhubungan dengannya, dan untuk membuat amandemen-amandemen terkait terhadap undang-undang tertulis tertentu lainnya. Amandemen yang dilakukan antara lain, sebagai berikut:

- Di bawah kontrak asuransi atau jaminan keuangan lainnya, perusahaan asuransi telah



membayar kewajiban tertentu yang terutang oleh pemilik kapal kepada awak kapal, untuk memfasilitasi subrogasi hak apa pun yang dimiliki awak kapal sehubungan dengan kewajiban, demi perusahaan asuransi.

- Jika pelaut ditawan di dalam atau di luar kapal sebagai akibat dari tindakan "pembajakan" atau "perampokan bersenjata" terhadap kapal, perjanjian kerja pelaut akan terus berlaku (selama periode penangkaran). Ini terlepas dari apakah perjanjian kerja awak kapal telah kedaluwarsa atau apakah salah satu pihak dalam perjanjian telah memberikan pemberitahuan untuk menangguk atau mengakhirinya. Upah dan hak awak kapal tawanan harus terus dibayarkan selama masa penahanan, sampai hari awak kapal dibebaskan dan dipulangkan dengan semestinya, atau sampai awak kapal meninggal selama di penangkaran. Majikan pelaut juga berkewajiban untuk memulangkan pelaut setelah dibebaskan dari penangkaran.
- Masih harus dilihat apakah tindakan teroris tertentu akan masuk dalam definisi

Atas Pekerja memilah hasil tangkapan ikan menaiki kapal pukat hela dasar di Teluk Thailand. Penangkapan ikan kapal pukat hela dasar menggunakan jaring pemberat yang diseret di bagian bawah dasar laut dan dapat menghancurkan seluruh habitat. Ketika digunakan dengan ukuran jaring sangat kecil, mereka juga menangkap semua yang ada di depan mereka termasuk spesies yang tidak ditargetkan dan kehidupan laut yang masih dini.

"pembajakan" atau "perampokan bersenjata", karena akan banyak bergantung pada fakta kasus. Istilah "pembajakan" diberikan arti yang sama seperti dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS), sedangkan definisi "perampokan bersenjata" didasarkan pada definisi "perampokan bersenjata terhadap kapal" dalam paragraf baru. 7(b) Standar A2.1, yang tergabung dalam amandemen 2018 pada MLC 2006.

- Menteri Senior Negara Transportasi telah menyarankan agar pemilik kapal dapat mempertimbangkan untuk mengambil asuransi tambahan untuk terorisme sebagai

Jadi, misalnya, jika seorang pria tinggal di kapal penangkap ikan selama beberapa bulan dan ingin memutuskan kontrak ini begitu kapal itu tiba di pelabuhan, dia akan pulang tanpa uang sepeser pun, dan dalam banyak kasus, masih menanggung beban utang yang dikeluarkan melalui biaya pembayaran agen.⁴²

gantinya. Sebagai alternatif, pelaut memiliki hak untuk memutuskan kontrak kerja mereka dengan memberikan pemberitahuan yang sesuai, jika kapal yang mereka kerjakan akan berlayar melalui area berisiko tinggi.

- Selain meningkatkan perlindungan kerja bagi pelaut tawanan, amandemen memberikan dasar hukum bagi perusahaan asuransi untuk menjadi subrogasi hak pelaut di mana perusahaan asuransi telah membayar pelaut di bawah kontrak asuransi atau jaminan keuangan lainnya, untuk setiap kewajiban yang timbul dari pemilik kapal. Kewajiban terhadap awak kapal mencakup kewajiban untuk membayar upah dan hak awak kapal tawanan.
- Undang-undang tersebut mencakup kapal-kapal Singapura dimanapun mereka berada dan kapal-kapal berbendera non-Singapura di perairan Singapura. Pelaut Singapura di kapal berbendera non-Singapura tidak akan ditanggung, meskipun jika kapal beroperasi di bawah bendera negara penandatanganan MLC. Pelaut seperti itu kemungkinan akan dicakup oleh amandemen MLC 2018, jika mereka berlayar di kapal berbendera negara penandatanganan atau di dalam negara penandatanganan perairan.⁴¹

Penegakan Hukum

Pekerja laut di Singapura didominasi oleh pekerja migran yang mayoritas berasal dari tiga negara utama

pengirim tenaga kerja migran yaitu Indonesia, Thailand, dan Tiongkok. Besarnya pula sektor perikanan di Singapura tentu tidak menjamin tidak adanya pelanggaran HAM di dalamnya. Terlihat masih banyak terjadi kasus dimana para pekerja telah tertipu oleh kontrak yang mereka tandatangani sendiri yang berdampak pada konsekuensi yang harus mereka hadapi semasa bekerja. Penipuan tingkat tinggi ini sering terjadi dalam proses rekrutmen, baik melalui deskripsi yang diberikan oleh perekrut individu maupun perwakilan agensi di negara asal dan Singapura.

Di negara asal, para pekerja tertipu besaran gaji dan kondisi remunerasi, serta kondisi kerja di kapal penangkap ikan. Lalu ketika mereka sudah berada di dalam kapal kemudian transit melalui Singapura dalam perjalanan ke penempatan mereka di kapal penangkap ikan, mereka biasanya dihadapkan dengan kondisi kerja yang baru dan diintimidasi untuk menandatangani perjanjian dan dokumen kontrak yang menguraikan kondisi yang berbeda dan biasanya jauh lebih buruk ini.

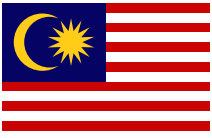
Praktik intimidasi kontrak oleh agen Singapura ini dibahas secara rinci dalam laporan yang ditulis oleh Dr. Sallie Yea bersama TWC2 pada tahun 2016 dengan judul *"Diluted Justice: Protection and Redress for Trafficked Fishermen in Asia"*. Secara signifikan, para pekerja diberitahu oleh agen mereka bahwa

jika mereka melanggar kontrak, mereka tidak akan menerima gaji apa pun untuk kurun waktu mereka bekerja. Jadi, misalnya, jika seorang pria tinggal di kapal penangkap ikan selama beberapa bulan dan ingin memutuskan kontrak ini begitu kapal itu tiba di pelabuhan, dia akan pulang tanpa uang sepeser pun, dan dalam banyak kasus, masih menanggung beban utang yang dikeluarkan melalui biaya pembayaran agen.⁴²

Kasus-kasus terkait ABK di Singapura

Kasus-kasus mengenai pekerja laut di Singapura masih terbilang banyak dan sangat memprihatinkan. Para pekerja kerap kali dieksploitasi yang dalam hal ini mereka harus menerima dan mengalami jam kerja yang berlebihan, kelelahan yang menyertai yang menyebabkan beberapa untuk menyelesaikan kelelahan mental dan fisik, kurangnya alat pelindung dan mengakibatkan frekuensi tinggi "kecelakaan" yang dapat dicegah, kurangnya perawatan medis yang memadai untuk kecelakaan dan penyakit, bekerja dalam kondisi lingkungan yang ekstrim (terutama suhu dingin di daerah kutub), dan jatah makanan dan air yang tidak mencukupi untuk kebutuhan pokok.

Para ABK juga seringkali mendapat perlakuan yang keras dari pemilik kapal. Mereka akan dihukum apabila terlihat beristirahat di tengah-tengah pekerjaan atau bahkan kadang menerima makanan basi sebagai konsumsi mereka selama bekerja dengan waktu istirahat yang terlewat minim. Para ABK tidak dapat terhindar dari hal-hal ini karena pemilik kapal yang susah untuk dikonfrontasi selama berlayar. Hal ini turut diikuti dengan penegakkan hukum oleh pemerintah Singapura terkait kejahatan ini tidak dapat terlaksana dengan baik.⁴³



MALAYSIA

Malaysia juga merupakan negara dengan industri perkapalan yang terbilang luas dan sangat aktif. Dalam Buku Putih Pertahanan pertamanya, yang diterbitkan pada 2019, Malaysia menyatakan dirinya sebagai “negara maritim dengan akar kontinental.” Malaysia memiliki sumber daya ekonomi yang besar di zona maritimnya: sebagian besar cadangan minyak dan gasnya terletak di lepas pantai di perairan teritorial dan ZEE Malaysia. Industri perikanan juga penting bagi Malaysia, dengan kontribusi rata-rata 12 persen dari PDB Malaysia selama 5 tahun terakhir. Ekspor minyak mentah, minyak sawit, dan komoditas lain, serta produk manufaktur Malaysia, juga memanfaatkan transportasi laut. Hal ini tentu berpengaruh terhadap kelangsungan hidup para ABK yang mendorong perekonomian Malaysia tersebut.⁴⁴

Modalitas Hukum

Pada Agustus 2013, Malaysia sendiri telah meratifikasi *Maritime Labour Convention 2006* (MLC 2006). Kemudian dalam mengimplementasikan peratifikasian tersebut, Malaysia mengeluarkan amandemen peraturan *Merchant Shipping Ordinance Act 2016*. Beberapa poin-poin terkait hak ABK diatur sebagai berikut:

- Dengan diratifikasinya MLC 2006, Malaysia juga turut mengamandemen *Merchant Shipping Ordinance 1952* (MSO 1952), yang merupakan undang-undang pelayaran terpenting Malaysia, menjadi sesuai dengan *Merchant Shipping Ordinance (Amandemen) Act 2016*. Dalam undang-undang ini, Amandemen utama diatur dalam Bagian III yang baru, yang sepenuhnya menggantikan Bagian III

sebelumnya, dan menawarkan bacaan yang lebih ringkas daripada pendahulunya. Ketentuan Bagian III dibagi ke dalam berbagai bagian yang meliputi pengawakan dan kualifikasi, kondisi pelayanan, upah, kesehatan, akomodasi dan ketentuan, dan perilaku dan disiplin.

- Peraturan yang diatur dalam bagian tiga ini ditujukan kepada pemilik kapal, ABK, dan kapal-kapal yang meliputi baik kapal berbendera Malaysia ataupun kapal asing yang ada di teritori Malaysia.
- Peraturan ini menetapkan standar-standar minimum yang di antara lain meliputi: (1) jumlah awak kapal yang sesuai standar keamanan, (2) mempekerjakan ABK yang memiliki sertifikasi pelatihan yang memenuhi standar, (3) ABK harus memenuhi persyaratan umur untuk dapat bekerja di kapal.
- Selain standar minimum, peraturan ini juga mengatur mengenai *conditions of service* yang meliputi: (1) kontrak kerja dari para ABK yang telah disepakati dan ditandatangani oleh pemilik kapal dan ABK yang ia pekerjakan; (2) jam istirahat yang diberikan minimal 10 jam per harinya dan 72 jam per minggunya dan apabila melanggar dikenakan sanksi sebesar RM 100,000; (3) berkaitan dengan cuti, cuti tahunan yang dapat diambil oleh pekerja di kapal minimal 2,5 hari kalender per bulan kerja dan berhak mendapatkan cuti darat untuk mendapatkan hak-hak kesehatan dan kesejahteraan. Pemilik kapal akan didenda maksimum RM 50,000 apabila melanggar peraturan tersebut; (4) terkait hal pemutusan kontrak, jangka waktu pemberitahuan selama 14 hari, atau gaji sebagai penggantinya diperlukan untuk pemutusan kontrak kerja oleh salah satu pihak, kecuali dalam hal pelanggaran kontrak atau kesalahan yang disengaja; (5) terkait pemulangan, pelaut di atas kapal Malaysia berhak atas

Terkait dengan pengupahan ABK, Malaysia menetapkan, para ABK di kapal Malaysia harus digaji sesuai dengan kontrak. Gaji dalam kontrak termasuk gaji lembur dan gaji hari libur. Apabila dilanggar maka pemilik kapal dikenakan denda sebesar RM50.000 dan RM300.000.⁴⁵

pemulangan gratis. Pemilik dilarang meminta pembayaran di muka atas biaya pemulangan potensial ini dari pelaut atau mengambil biaya pemulangan dari potongan upah, kecuali dalam kasus wanprestasi oleh pelaut.

Terkait dengan pengupahan ABK, Malaysia menetapkan, para ABK di kapal Malaysia harus digaji sesuai dengan kontrak. Gaji dalam kontrak termasuk gaji lembur dan gaji hari libur. Apabila dilanggar maka pemilik kapal dikenakan denda sebesar RM50.000 dan RM300.000.⁴⁵

Penegakan Hukum

Malaysia ditemukan masih memiliki masalah dalam hal penetapan perbatasan laut teritorialnya. Batas perbatasan yang tidak jelas dan sengketa wilayah maritim telah menjadi masalah yang berkelanjutan selama bertahun-tahun dan dengan demikian memungkinkan IUU berkembang di wilayah tersebut karena beberapa nelayan Malaysia ditangkap oleh pihak berwenang Indonesia saat masih berada di perairan Malaysia.⁴⁶



Kasus-kasus terkait ABK di Malaysia

Malaysia sendiri masuk dalam 20 besar negara dalam hal perikanan tangkap, menempati peringkat keenam di kawasan ASEAN. Nelayan Malaysia menangkap hampir satu juta ton makanan laut setiap tahun, sekitar 40.000 ton di antaranya disimpan sebagai cadangan beku. Pada tahun 2019, Departemen Perikanan mengungkapkan bahwa Malaysia kehilangan 96% stok ikan demersal dalam waktu kurang dari 60 tahun karena penangkapan ikan yang berlebihan. Penangkapan ikan berlebihan terjadi ketika ikan ditangkap pada tingkat di mana mereka tidak dapat mengisi atau mempertahankan populasi mereka.

Besarnya angka ini kemudian mengindikasikan terjadinya *overfishing* pada sektor perikanan Malaysia. Penangkapan ikan yang dilakukan secara besar-besaran ini kemudian mendorong menipisnya stok ikan yang merupakan sumber penghasilan dari para nelayan. Seperti yang

telah dibahas pada bagian terkait TOC, *overfishing* juga berdampak negatif pada nelayan yang nantinya akan kehilangan pekerjaan dan terpaksa harus bekerja di kapal-kapal yang lebih besar yang rentan akan terjadinya kerja paksa hingga perbudakan modern lainnya.⁴⁷

Pelanggaran hak asasi manusia seringkali juga terjadi di kapal-kapal di salah satu *transshipment* di Thailand yang menyebabkan kematian awaknya dan menderita beri-beri dan kekurangan gizi bagi awak kapalnya yang lain. Kasus ini dipicu karena kurangnya ketegasan pemerintah dalam hal penentuan batas wilayah. Hal ini juga terjadi karena masih maraknya terjadi IUU di negara tersebut. Tentu praktik IUU ini memicu tingginya pula kasus perdagangan manusia.⁴⁸

Kejahatan perdagangan manusia yang paling dominan di Malaysia adalah kerja paksa, Departemen Luar Negeri AS menyampaikan

Atas Reefer Thailand, Precious 9, berlabuh di muara Sungai Thachin di Samut Sakhon, Thailand tengah.

pada hari Jumat, setelah menurunkan peringkat negara Asia Tenggara itu ke tingkat terburuk dalam laporan tahunannya tentang perdagangan manusia. Malaysia jatuh ke *Tier 3* dalam laporan *Trafficking in Persons* (TIP) yang diawasi ketat tahun ini bersamaan dengan digabungkannya kejahatan perdagangan manusia dan penyelundupan migran, dan tidak secara memadai menangani atau secara kriminal menegakkan tuduhan yang kredibel tentang perdagangan tenaga kerja. Mereka juga melaporkan, mayoritas korban perdagangan orang di Malaysia adalah pekerja migran, di mana diperkirakan ada 2 juta yang tercatat, dan lebih banyak lagi yang tidak berdokumen.



VIETNAM

Memiliki salah satu indeks konektivitas pelayaran kapal tertinggi di Asia, Vietnam telah diakui secara internasional sebagai pusat perdagangan maritim regional. Mengingat keunggulan lokasi dan potensi pembuatan kapal, industri maritim Vietnam relatif menarik bagi investasi asing.

Dalam pertumbuhan ekonominya, tentu kemajuan sektor ini didukung penuh oleh kehadiran para pekerja yang bertugas baik di kapal maupun di pelabuhan. Pekerja di sektor kelautan tentu juga dihadapkan dengan berbagai risiko, termasuk ancaman keuangan, sosial, fisik dan emosional. Diperlukan lebih banyak perhatian dan upaya untuk meningkatkan taraf hidup para pelaut, untuk menjamin keselamatan baik personel, kapal maupun harta benda di atas kapal guna mencegah terjadinya kecelakaan.

Selain itu, kondisi kehidupan pelaut sangat bervariasi antar bangsa yang berbeda, sehingga diperlukan seperangkat standar internasional untuk menyatukan dunia pelaut dan industri perkapalan. Ini menegaskan perlunya atensi lebih pada keberlangsungan hidup para ABK oleh pemerintah.

Modalitas Hukum

Sejak 1994, Vietnam telah menjadi anggota UNCLOS 1982 dan telah menyatakan tekadnya yang kuat untuk bergabung dengan komunitas internasional dan untuk sepenuhnya mendukung pembentukan dan promosi sistem hukum maritim yang adil. Sebagai contoh, Vietnam adalah anggota resmi IMO dan ILO, telah

meratifikasi 15 perjanjian maritim internasional, seperti MARPOL 73/78, SOLAS 74/78, STCW 78/95, Peraturan Internasional untuk Mencegah Tubrukan di Laut (COLREG) 72 dan perjanjian lainnya yang diadopsi oleh IMO (Nguyen, 2013a, hlm. 134) dan 21 Konvensi yang ditetapkan oleh ILO (ILO, 2014c). Namun, walaupun Vietnam juga telah aktif mengikuti berbagai macam konvensi maupun perjanjian dalam hal kemaritiman, Vietnam masih kekurangan kebijakan yang memadai untuk melindungi profesi pelaut.

Hal ini kemudian mendorong Vietnam untuk meratifikasi MLC 2006 yang dengan demikian konvensi ini nantinya akan menguntungkan Vietnam dengan memenuhi kesenjangan dalam sistem hukum nasional dalam hal perlindungan ABK yang ada saat ini. Pemerintah dan Administrasi Maritim Vietnam (VINAMARINE) harus mengimplementasikan MLC 2006 secara proaktif dengan diperlukan agar sesuai dengan industri maritim Vietnam. Hal ini menunjukkan bahwa secara otomatis dari sudut pandang pelaut, hak-hak mereka akan dilindungi di bawah MLC 2006. MLC 2006 “menjabarkan di satu tempat dan dengan bahasa yang jelas hak kerja dasar pelaut” dan hak-hak lain termasuk hak memiliki kondisi kerja dan kehidupan yang layak.⁴⁹

Penegakkan Hukum

Dalam beberapa poin dalam MLC 2006 yang harus diterapkan oleh Vietnam sebagai negara yang meratifikasi konvensi tersebut terdapat pembahasan mengenai mempekerjakan pekerja di bawah umur. Vietnam belum dapat dengan optimal menerapkan hal tersebut karena, menurut laporan dari Vietnam sendiri kepada ILO, terdapat 25.000 anak yang menjadi sasaran kerja berat dan bekerja dalam kondisi berbahaya dan berbahaya pada tahun 2010.



Laporan terbaru lainnya mengungkapkan bahwa ada 1,75 juta pekerja anak berusia 5 hingga 17 tahun di Vietnam, yang merupakan 10% dari populasi anak-anak negara tersebut. Apalagi sepertiga pekerja anak harus bekerja rata-rata lebih dari 42 jam per minggu. Walaupun pekerja di bawah umur ini tidak banyak yang bekerja di dalam kapal yang sebagaimana dijelaskan dalam MLC 2006, namun hal ini tetap harus diperhatikan kembali oleh Vietnam demi melindungi warga negaranya.

Kurangnya pengawasan dari pemerintah lagi-lagi menjadi akar masalah dari kurang baiknya



Laporan terbaru lainnya mengungkapkan bahwa ada 1,75 juta pekerja anak berusia 5 hingga 17 tahun di Vietnam, yang merupakan 10% dari populasi anak-anak negara tersebut. Apalagi sepertiga pekerja anak harus bekerja rata-rata lebih dari 42 jam per minggu.

proses penegakkan hukum dan pemenuhan komitmen suatu negara terhadap peraturan yang mereka sepakati sendiri. Di Vietnam, terkait dengan sertifikat kesehatan, masih banyak pekerja laut yang mendapat izin berlayar dengan sertifikat kesehatan yang palsu sehingga mereka juga belum

terbilang terlatih. Keterlambatan pembayaran gaji serta kurangnya kepekaan dari pemerintah terkait jaminan keselamatan kerja dan dalam hal penertiban para pemilik kapal juga turut menambah panjang persoalan-persoalan terkait pelanggaran hak terhadap para ABK di Vietnam.

Kiri Sebuah pemindahan muatan kapal yang ilegal terlihat berlangsung di atas kapal 'Heng Xing 1' di area internasional perairan dekat zona ekonomi eksklusif Indonesia. Kapal berbendera Kamboja tertangkap tengah melakukan pemindahan tuna beku secara ilegal dari kapal penangkap ikan Filipina dan dua kapal Indonesia lainnya di Laut lepas Pasifik, di mana tidak ada dari kapal tersebut yang memiliki izin untuk beroperasi.

Kasus-kasus terkait ABK di Vietnam

Munculnya peristiwa yang terjadi pada Juni 2020 ini merupakan salah satu bentuk kelalaian yang kerap dilakukan oleh pemilik kapal terhadap para ABK-nya. Kasus 12 pelaut di atas kapal Viet Tin 01 menjadi perhatian Federasi Pekerja Transportasi Internasional (ITF) dan afiliasi lokalnya, *National Union of Seafarers Peninsular Malaysia* (NUSPM), saat mereka datang untuk melakukan evakuasi pada 23 Juni 2020. Sekretaris Eksekutif NUSPM Ikmal Azam Thanaraj Abdullah mengatakan bahwa kapal tersebut telah ditinggalkan oleh pemiliknya yang berasal dari Vietnam, membuat para awak kapal terdampar di lepas pantai Malaysia tanpa makanan, air atau bahan bakar.

Pemilik kapal di akhir kontrak pada umumnya harus menanggung segala biaya pemulangan, akomodasi, makanan, kemudian pelaut nantinya akan dijemput oleh pesawat saat kontraknya sudah habis. Namun pemilik kapal pada kasus ini mengabaikan segala tanggung jawabnya. Kasus ini merupakan salah satu contoh kasus yang menunjukkan bahwa ABK masih jauh dari perhatian pemerintah. Hal ini mengundang berbagai perhatian dari banyak pihak untuk mendorong pemerintah Vietnam untuk dapat lebih menegakkan hukum bagi para pemilik-pemilik kapal yang tidak bertanggungjawab.⁵⁰ [🔗](#)



4 PETA KERENTANAN DAN POTENSI PELANGGARAN HAM

Untuk mengetahui potensi dan pelanggaran HAM, diperlukan analisis kerentanan yang spesifik menyangkut kerja ABK perikanan. Dari sejumlah data dan informasi yang dihimpun dalam kajian ini, setidaknya kajian ini memetakan tiga jenis kerentanan yang dialami oleh ABK, di antaranya;

● **Kerentanan ketiadaan akses**

Eksplorasi, kekerasan dan berbagai tindak pelanggaran HAM terhadap ABK kerap terjadi di laut lepas dan di teritori yang jauh dari jangkauan pelayanan perlindungan. Di sini, terdapat kerentanan akibat ketiadaan akses bagi ABK untuk melaporkan kasusnya. Hal ini terkonfirmasi dari laporan SBMI tentang ABK migran Indonesia yang kebanyakan bekerja di kapal ikan berbendera asing dengan frekuensi sandar ke pelabuhan yang sangat jarang, karena kapal banyak melakukan alih muatan di tengah laut. Ini menjadi celah bagi terjadinya kerja paksa.⁵¹ Di Malaysia, isu ini terjadi di daerah yang masih memiliki sengketa teritorial.

Ketiadaan akses ini juga kerap menyangkut soal informasi. Banyak ABK tidak dibayar, dipotong upahnya dan tidak diberitahu terlebih dahulu. Hak atas informasi terhadap apa yang menjadi hak-hak ABK kerap ditutup dan sulit diperoleh akibat ketiadaan akses ABK terhadap hal ini. ABK juga kerap tertipu oleh ulah agensi yang tidak bertanggungjawab.

● **Kerentanan akibat tidak adanya layanan atau layanan yang tidak responsif**

Perlindungan HAM adalah kewajiban negara. Berdasar temuan, masih adanya kekosongan jaminan hukum baik di tingkat nasional dan regional, tumpang tindih kewenangan, absennya perlindungan dan kuatnya indikasi korupsi perizinan untuk kapal ikan dapat beroperasi mengakibatkan ketiadaan atau lemahnya pelayanan perlindungan. Isu perlindungan terhadap ABK kerap diabaikan dan sering

terlantar akibat ketidakmauan dan ketidakmampuan pemerintah mengurai kompleksitas persoalan ini. Pemerintah abai dan cuci tangan akibat lemahnya pengawasan dan membiarkan kasusnya ditangani oleh swasta, yang kerap tidak bertanggungjawab. Isu kejahatan terorganisir transnasional juga menambah kompleks pelayanan yang masih didasarkan pada tanggung jawab di masing-masing yurisdiksi negara.

● **Kerentanan akibat identitas sosial**

Persoalan ketidaktahuan bahasa dalam berkomunikasi selama bekerja menjadi kerentanan tersendiri. Cara dan budaya kerja yang keras di kapal juga kerap menimbulkan sejumlah persoalan antar awak kapal. Perlakuan berbeda kerap diterima oleh para ABK di atas kapal akibat identitas sosial mereka yang bisa jadi karena mereka berasal dari negara atau daerah, ras, budaya dan agama yang berbeda.

Berbagai kerentanan tersebut akan mendorong terjadinya pengurangan, pengabaian dan penghilangan HAM dan yang seharusnya dinikmati oleh ABK, di antaranya:

● **Hak hidup**

Kasus-kasus kematian dan pelarungan jenazah ABK membuka mata akan risiko hilangnya hak hidup sebagai ABK di kapal ikan. Hak hidup dijamin dalam Pasal 3 Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia (DUHAM). Selain hak atas kehidupan, setiap orang juga berhak atas kualitas hidup termasuk tercukupinya nutrisi, dan akomodasi layak. Kurangnya asupan nutrisi, eksploitasi dan akomodasi yang tidak layak juga terjadi pada ABK yang tak jarang berujung pada kesakitan dan kematian.

● **Hak pekerjaan dan penghidupan layak**

Hak atas pekerjaan dan hak dalam bekerja merupakan HAM. perlindungan dan pemenuhan

Nelayan Kamboja dari kapal penangkap ikan Sor Somboon 19 pulih dari beri-beri di Rumah Sakit Ranong. Para kru memenuhi definisi yang diterima secara internasional tentang korban kerja paksa.

Penyelidikan pemerintah Thailand menetapkan bahwa rawat inap dan kematian akibat wabah beri-beri di kapal Sor Somboon 19 secara langsung disebabkan oleh model bisnis berdasarkan pemindahan muatan kapal di laut.



Kiri Potret Aung Naing, mantan pekerja kapal penangkap ikan dari Myanmar yang terdampar di Ambon, Provinsi Maluku, Indonesia.

hak tersebut memberikan arti penting bagi pencapaian standar kehidupan yang layak. Pasal 23 DUHAM menegaskan hak atas pekerjaan dan hak untuk bebas memilih pekerjaan. Kerja layak menjadi norma internasional yang didorong oleh ILO. Definisi dari pekerjaan layak atau *decent work* secara sederhana adalah pekerjaan yang dilakukan atas kemauan atau pilihan sendiri, berupah atau memberikan penghasilan yang cukup untuk membiayai hidup secara layak dan berharakat, serta terjamin dari keamanan dan keselamatan fisik maupun psikologis. Sementara, menurut Konvensi Perlindungan Upah 1949⁵² atau C39, upah harus dilindungi dari pemotongan atau penyerahan hingga tingkat yang dipandang perlu untuk kebutuhan hidup pekerja dan keluarganya.

- **Hak untuk bebas dari kerja paksa**
Konvensi Kerja Paksa No. 29 (1930) adalah pedoman hukum bagi pelaksanaan perlindungan para tenaga kerja dari risiko praktik paksa. Pasal 1 menjelaskan, negara-negara

anggota ILO yang meratifikasi konvensi harus menjamin terhapusnya segala praktik kerja paksa. Namun melihat dari intensitas praktiknya, terutama di sektor kerja perairan, maka negara-negara dinilai belum mampu menjalankan komitmennya. Dalam pasal 9 juga dijelaskan mengenai kerja paksa yang dapat dilakukan dengan intensi yang penuh dari berbagai pihak terkait. Lalu pada pasal 14, dalam pelaksanaan kerja paksa ini tentunya harus dikenakan ganti rugi yang sesuai dengan tenaga kerja yang telah terpakai tersebut. Ganti rugi disini yaitu berupa jaminan keselamatan kerja hingga upah. Kesalahan-kesalahan yang hadir berdasarkan laporan-laporan yang masuk adalah bagaimana kegiatan kerja paksa tersebut dilakukan secara impromptu di kapal dan tentunya bersifat memaksa. Di samping itu juga tingginya tingkat kerja paksa yang tidak diimbangi dengan upah yang sesuai akhirnya menimbulkan penyimpangan terhadap konvensi ini dan juga pada hak-hak asasi manusia para pelaut.⁵³

- **Hak atas kesehatan**

Hak atas kesehatan dan keselamatan kerja, termasuk waktu istirahat, liburan dan pembatasan jam kerja jelas diatur dalam DUHAM dan berbagai instrumen ILO.

- **Hak untuk jaminan sosial**

Hak atas kesehatan dan jaminan sosial diakui dalam sejumlah norma dan instrumen hak asasi manusia, termasuk Deklarasi Umum Hak Asasi Manusia (DUHAM) dan Konvensi Internasional tentang Hak Ekonomi, Sosial dan Budaya (ICESCR). Menurut Kantor Komisaris Tinggi Hak Asasi Manusia PBB (OHCHR), jaminan sosial sebagai hak asasi manusia yang mendasar, sangat penting untuk menjamin kehidupan yang bermartabat dan sarana untuk memerangi diskriminasi dan instrumen penting untuk mempromosikan inklusi sosial.

- **Hak anak**

Pelanggaran atas hak anak dan hak anak bebas dari kerja paksa penting perlu dikuatkan lagi. Seperti telah diatur dalam Konvensi Hak Anak atau *Child Rights Convention* dan C138 tentang umur kerja minimum. Pembahasan terkait hak anak ini dapat dikaitkan dengan apa yang terjadi di Vietnam. Tercatat pada survey yang pernah ILO lakukan pada tahun 2018, terdapat sebanyak 1,7 juta anak-anak yang berpartisipasi dalam aktivitas ekonomi di Vietnam dimana 1 juta di antaranya dapat disebut sebagai pekerja anak. Terkait dengan sektor perikanan, bukti bahwa Vietnam masih sangat rendah akan kesadaran pelanggaran hak anak dapat terlihat dalam

Tercatat pada survey yang pernah ILO lakukan pada tahun 2018, terdapat sebanyak 1,7 juta anak-anak yang berpartisipasi dalam aktivitas ekonomi di Vietnam dimana 1 juta di antaranya dapat disebut sebagai pekerja anak.

salah satu praktik pekerjaan anak-anak di kapal pada tahun 2019 dimana ditemukan anak-anak berusia mulai dari 11 tahun bekerja di kapal Vietnam untuk menangkap ikan secara ilegal yang kemudian dijadikan makanan laut yang dapat dijual di supermarket di UE dan AS. Tidak hanya itu, *Environmental Justice Foundation* (EJF) menyatakan berdasarkan surveinya bahwa sebanyak 12 anak ditemukan bekerja di 41 kapal. Banyak dari mereka adalah kerabat kru.⁵⁴ Semua bentuk pekerja anak di kapal jarak jauh memanglah ilegal di Vietnam. Tetapi masih tingginya kasus tersebut di Vietnam menunjukkan kurang gesitnya pemerintah negara tersebut dalam menindaklanjuti permasalahan ini.

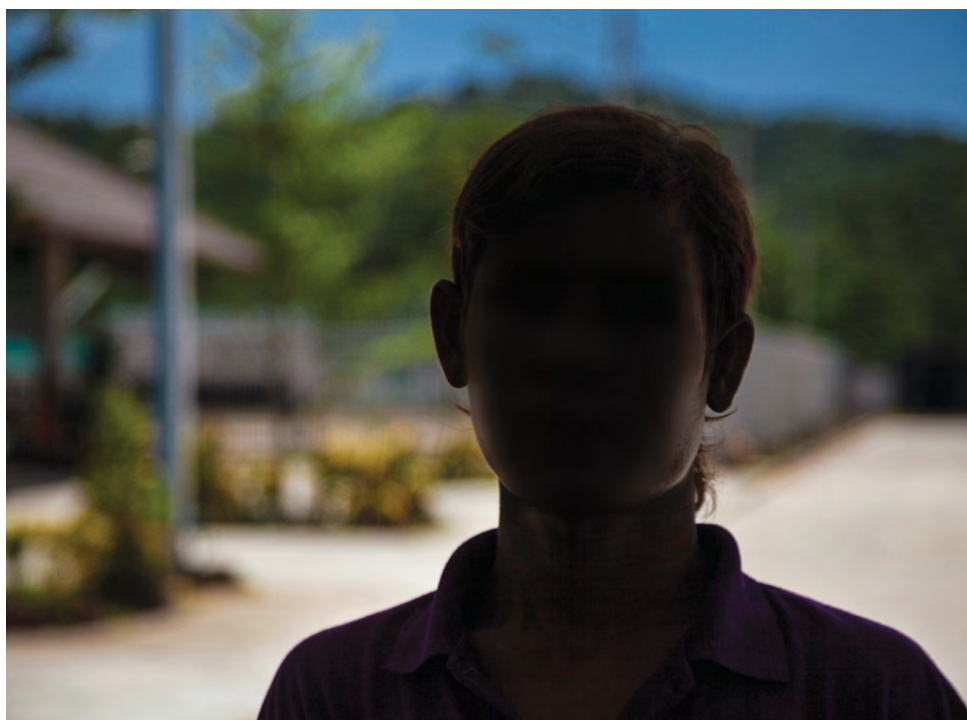
- **Hak atas perlakuan yang adil**
Perlakuan non-diskriminasi di tempat kerja seperti ditegaskan dalam Pasal 7 DUHAM.
- **Hak bebas dari perbudakan dan penyiksaan**
Perbudakan adalah tindakan merendahkan kemanusiaan karena menyamakan manusia dengan benda. Mereka bisa diperjualbelikan, dipindah-alihkan, digunakan sesuai dengan keinginan pemiliknya. Perlakuan merendahkan tentu dikecam oleh komunitas internasional dan diatur

dalam Pasal 4 dan 5 serta secara khusus diatur di dalam Konvensi Anti Penyiksaan atau *Convention Against Torture* (CAT).

- **Hak beragama dan berkeyakinan**
Kebebasan beragama dan berkeyakinan diatur dalam Pasal 18 DUHAM dan ditegaskan dalam Pasal 18 Kovenan Hak-hak Sipil dan Politik (ICCPR).
- **Hak untuk bebas dari perdagangan manusia**
Perdagangan manusia merupakan tindak kejahatan yang melanggar hak asasi manusia. Bagaimanapun manusia seharusnya diperlakukan secara adil dan terhormat. Namun kejahatan yang berkembang yakni semakin meningkatnya perbuatan memperdagangkan orang.
- **Hak untuk terbebas dari praktik overcharging**
Praktik *Overcharging* dalam konteks ini dapat didefinisikan sebagai biaya penempatan pekerja yang berlebihan dan melebihi apa yang sudah ditentukan dalam perjanjian di antara berbagai pihak yang bersangkutan. Dalam lingkup ketenagakerjaan, praktik

ini kerap terjadi saat proses perekrutan berlangsung dimana calon pekerja dikenakan biaya yang terlalu besar melebihi apa yang telah ditetapkan sebelumnya. Perlindungan terhadap hak untuk terbebas dari praktik *overcharging* ini telah dibahas ILO melalui “*General principles and operational guidelines for fair recruitment and Definition of recruitment fees and related costs*” dan IOM melalui *International Recruitment Integrity System (IRIS) Standard*. [Ⓡ](#)

Bawah "Khean" (bukan nama sebenarnya), seorang pekerja migran yang diperdagangkan, menceritakan bagaimana dia dan krunya berlayar selama 28 hari dari Thailand ke Saya de Malha Bank di Samudera Hindia. Para kru terpaksa bekerja selama 21-22 jam sehari. Pada Januari 2016, otoritas Thailand menyelamatkannya bersama yang 14 korban Kamboja lainnya yang diperdagangkan dari dua kapal penangkapan ikan di Ranong. Kapal-kapal ini diperintahkan kembali ke pelabuhan dari laut lepas oleh otoritas Thailand yang berwenang untuk diperiksa.



5 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI



Persoalan struktural masifnya pelanggaran HAM dan belum tertanganinya kasus-kasus ABK di Asia Tenggara secara memadai terjadi utamanya akibat ketiadaan kemauan dan kemampuan politik yang menyebabkan pengabaian terhadap penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan HAM ABK.

Pengabaian ini termanifestasi dalam kurangnya jaminan hukum yang memadai, lemahnya penegakan hukum dan kegamangan menangani dan mengurai kompleksitas isu kejahatan terorganisir lintas batas negara. Sehingga, hal ini menambah kerentanan dan menyuburkan praktik kerja paksa, perdagangan manusia dan perbudakan modern di laut masih dan akan terus terjadi. Dengan situasi seperti ini di tengah laut lepas, bisa dikatakan, terdapat situasi anarki atau ketiadaan hukum dan pemerintahan.

Di level pemenuhan standar norma internasional, terdapat dua rezim, yakni: di bawah IMO yang lebih fokus pada keselamatan dan keamanan di atas kapal dan di bawah ILO yang lebih berfokus pada perlindungan hak-hak pekerjaannya. Berbagai kerjasama di level internasional seperti ILO dan IMO sejatinya bisa menjadi contoh bagaimana penerapan komitmen internasional dijalankan di level nasional. Masalahnya, di level nasional kompleksitas persoalan ini telah menyangkut kekuasaan rezim perizinan.

Kiri Greenpeace Indonesia, Serikat Pekerja Migran Indonesia (SBMI), dan Badan Eksekutif Mahasiswa di Brebes, Tegal dan Slawi (BEM BREGAS) mendesak Gubernur Jawa Tengah untuk melindungi para ABK migran, yang sebagian besar berasal dari kota-kota di Provinsi Jawa Tengah dan bekerja di kapal penangkap ikan luar negeri, dari perbudakan modern di laut.

Di kawasan Asia Tenggara inisiatif dalam mendorong jaminan perlindungan yang kuat bagi ABK masih jauh panggang dari api. Di kawasan ini, modalitas norma untuk melakukan kerjasama penanganan isu ini masih sangatlah terbatas. Meskipun sudah memiliki konvensi yang mengikat secara hukum untuk mencegah perdagangan manusia (ACTIP) dan Konsensus ASEAN untuk perlindungan pekerja migran, namun tidak ada standar norma yang secara spesifik mengatur perlindungan ABK kapal ikan di ASEAN. Terjadi kekosongan hukum di tingkat regional, khususnya untuk melindungi hak-hak ABK, dan di titik ini pemerintah negara-negara anggota ASEAN telah abai untuk memberikan jaminan hukum bagi ABK.

Sebagai negara maritim Indonesia misalnya, kekosongan jaminan hukum (*the absence of law*) terjadi akibat lemahnya kemauan politik meneruskan mandat UU 18/2017 untuk menyusun PP tentang ABK. Pemerintah dalam hal ini yaitu Kemnaker (sebagai *leading sector*), Kemenhub, KKP dan Kemenko Maritim dan Investasi telah abai dan wajib dimintai pertanggungjawaban HAM-nya. Kekosongan hukum ini telah, sedang dan akan menambah kerentanan dan mengurangi dan menghilangkan penghormatan, perlindungan dan pemenuhan hak-hak ABK. Mandeknya pembahasan RPP ABK diduga kuat belum selesainya perebutan kewenangan atas siapa yang mengurus proses dan biaya perizinan. Presiden wajib memanggil para menteri untuk menyelesaikan konflik kepentingan ini.

Selain itu, inisiatif pemerintah melalui Menteri Luar Negeri Indonesia yang akan membuat roadmap ratifikasi C188 yang khususnya mengatur soal profesi pelaut di sektor perikanan juga perlu ditagih. Mengingat, jika menjadi negara pihak, Indonesia akan memiliki sejumlah kerangka norma dan mekanisme untuk



Atas Para aktivis buruh dari Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI), Solidaritas Perempuan, Jaringan Buruh Migran, Human Rights Working Group dan Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Jakarta gelar aksi teatral dengan membawakan kapal untuk memperingati Hari Pekerja Migran 2019 di depan Kementerian Ketenagakerjaan di Jakarta.

penyelesaian kasus-kasus dan upaya perlindungan ABK. Terdapat juga paradigma umum di kalangan pemerintah jika melakukan ratifikasi konvensi internasional hanyalah memperberat beban kerja dan tidak efektif pengaplikasiannya. Maka, kerap upaya ratifikasi dihadang oleh pemikiran yang mengedepankan kepentingan nasional, bahkan kepentingan kelembagaan di atas kepentingan utama yaitu perlindungan ABK.

Mirip dengan Indonesia, Pemerintah Vietnam juga belum memiliki undang-undang yang spesifik dalam perlindungan pekerja migran.

Vietnam hanya bersandar pada peratifikasian MLC 2006. Vietnam belum memiliki tata aturan nasional menyangkut perlindungan ABK sehingga ini mendorong masih tingginya juga jumlah laporan pelanggaran di sektor pekerjaan ini.

Persoalan lemahnya pengawasan konteks penegakan hukum atas praktik kerja paksa dan perdagangan manusia juga terjadi di Singapura dan Malaysia. Majunya perekonomian mereka tidak diimbangi dengan jaminan keselamatan kerja. Pemerintah Singapura misalnya dalam pelaksanaan pengawasan terhadap para pekerja migran masih dinilai sangat diskriminatif. Hal ini tentu berpengaruh pada sektor-sektor kerja berat termasuk di sektor kelautan dan perikanan. Sektor ini masih sangat rentan akan terjadinya praktik perbudakan modern. Kerja paksa, eksploitasi besar-besaran terhadap ABK oleh para pemilik kapal, rendahnya tanggung jawab dalam hal akomodasi yang layak serta jaminan sosial serta kesehatan, dan keselamatan kerja hingga praktik perdagangan manusia atau *human trafficking* masih kerap terjadi.

Thailand sendiri merupakan satu-satunya negara Asia Tenggara yang telah meratifikasi C-188. Namun modalitas hukum yang baik belum tentu dapat membuahkan hasil yang baik apabila implementasinya tidak berjalan secara optimal. Thailand sendiri, setelah dikaji, sering mengalami miskomunikasi antar pemerintah dari daerah-daerah tertentu. Hal ini menyebabkan implementasi peraturan tanggap perlindungan ABK tidak terlaksana dengan baik dan setara. Pengawasan yang tidak seragam tentu akan menimbulkan ketidakadilan di antara ABK dan hal tersebut menunjukkan, pemerintah Thailand belum berhasil dalam melindungi ABK-nya.

Kajian ini akhirnya menyimpulkan, bahwa negara-negara di kawasan Asia Tenggara masih melakukan pembiaran praktik perbudakan modern. Tidak seorang pun boleh diperbudak atau diperhambakan. Perbudakan dan perdagangan budak dilarang dalam segala bentuknya. Perbudakan modern terdiri setidaknya terdiri atas tiga unsur yaitu adanya relasi kuasa yang tak seimbang antara pelaku-korban, adanya paksaan atau koersi, dan adanya ketidakmampuan korban untuk melepaskan diri dari perbudakan yang dialami.

Situasi ini sangat mengkhawatirkan karena sikap pengabaian ini adalah krisis politik kawasan dalam mengatasi isu perlindungan ABK. Krisis ini ditandai dengan ketiadaan ataupun minimnya jaminan hukum untuk memproses dan mengadili kasus-kasus ABK dapat menjadi tolok ukur bagaimana ketidakmampuan negara untuk mengatasi isu ini. Sikap tutup mata dan abainya pemerintah selama ini menyediakan payung hukum yang memadai menunjukkan bagaimana sikap ketidakmauan negara (*unwilling*) untuk menjadi pemangku kewajiban HAM. Negara-negara di Asia Tenggara gagal melindungi ABK. 🇹🇭



REKOMENDASI

Kesimpulan kajian ini adalah masih terjadinya pembiaran perbudakan modern di Asia Tenggara. Maka hal yang penting untuk didorong adalah bagaimana memetakan dan mencegah terjadinya berbagai pelanggaran HAM terhadap ABK terjadi.

Untuk itu, kajian ini merekomendasikan:

1. Mendorong terbentuknya standar norma perlindungan ABK menjadi prioritas agenda baik di tingkat nasional maupun regional. Ratifikasi C188 di negara-negara anggota ASEAN menjadi langkah awal guna memastikan standar perlindungan bagi ABK kapal ikan. Selain itu, perlu dilakukan revisi atas Konsensus ASEAN untuk perlindungan pekerja migran, memasukan isu perlindungan ABK dan juga ratifikasi berbagai instrumen perlindungan hak-hak ABK;
2. Mendorong penertiban tata kelola perizinan dan perlindungan dengan digabungkannya rezim perizinan yang sejalan dan bersama dengan rezim perlindungan. Selama ini, terdapat ketidakharmonisan antara para pemangku kepentingan di laut akibat konflik kepentingan. Bagi setiap unit usaha yang tidak menghargai, melindungi dan memenuhi hak-hak ABK, izin usahanya harus dicabut. Mendorong tata kelola kelembagaan yang akuntabel dan responsif menjadi keniscayaan;
3. Memperkuat pengawasan terhadap praktik pelanggaran HAM terhadap ABK kapal ikan. Mengingat lokus kejadiannya yang jauh dari jangkauan perlindungan, penting untuk membuat sistem pengawasan yang melekat dan berlapis guna memperkecil kemungkinan terjadinya pelanggaran HAM terhadap ABK. Kerja-kerja pengawasan juga harus didukung dengan penyediaan database yang mumpuni terkait isu ini;
4. Meningkatkan kapasitas penegak hukum untuk memiliki perspektif HAM guna mendorong jaminan penghormatan, perlindungan dan pemenuhan hak-hak dasar ABK;
5. Mendorong Institusi HAM Nasional (*National Human Rights Institutions* atau biasa disingkat NHRI) untuk mengambil peran untuk menyelidiki pelanggaran HAM terhadap ABK baik di tingkat nasional maupun di tingkat regional melalui Komisi HAM Antarpemerintah ASEAN (AICHR) dan mendorong penyelesaian kasus-kasus melalui jalur peradilan dan penyelesaian sengketa usaha;
6. Mendorong setiap negara untuk menyediakan mekanisme pelaporan dan perlindungan para saksi dan korban yang terintegrasi, responsif dan efektif, serta memberikan jaminan hak atas pemulihan bagi ABK korban perdagangan manusia dan kerja paksa;
7. Mengatasi kerentanan dengan mengadakan kerjasama internasional, regional dan bilateral menyangkut keselamatan, kesehatan ABK, termasuk memperkuat kerjasama melalui SOMTC, AICHR dan ACMW menggunakan mekanisme ACTIP, khususnya untuk mencegah dan menindak setiap pelaku perdagangan manusia di laut;
8. Mempromosikan Panduan Bisnis dan HAM PBB (UNGP) untuk mencegah dan menangani pelanggaran HAM terkait praktik bisnis. Panduan ini penting didorong untuk pemilik, kapten dan seluruh ABK. Panduan ini berisi bagaimana tanggung jawab sektor bisnis untuk tetap melindungi, menghormati dan memberikan akses pemulihan bagi para korban;
9. Mendorong terpenuhinya hak-hak dasar ABK seperti jaminan sosial, bebas dari perbudakan, penyiksaan, kerja dan akomodasi yang layak, pungutan dan pemotongan gaji sewenang-wenang, dan lain-lain dengan menjadikan isu perlindungan ABK sebagai prioritas kerja utama tiap negara;
10. Membuat studi kelayakan berbasis HAM terkait tata kelola yang memadai untuk memastikan terpenuhinya perlindungan ABK baik di tingkat nasional, regional dan global.

DAFTAR REFERENSI

1. <https://www.ohchr.org/Documents/Publications/FactSheet14en.pdf>
2. <https://sbmi.or.id/laporan-investigasi-sbmi-kasus-abk-meninggal-sepanjang-2015-2020/>
3. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/44492/forced-labour-at-sea-the-case-of-indonesian-migrant-fisher/>
4. https://www.ohchr.org/Documents/Publications/Human_rights_indicators_en.pdf (page: 16)
5. FAO, 2012, Guidance on Addressing Child Labour in Fisheries and Aquaculture (Rome and Geneva), p. 49
6. https://pure.coventry.ac.uk/ws/portalfiles/portal/4074065/IUUreport_IOM_KKP_Coventry_ENG.pdf, 23-24
7. UNODC, “Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea”, Issue Paper, (Maret, 2013), 1
8. UNODC, “Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea”, Issue Paper, (Maret, 2013), 2
9. UNODC, “Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea”, Issue Paper, (Maret, 2013), 17-18
10. *IUUreport_IOM_KKP_Coventry_ENG.pdf, 31
11. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_162318/lang--en/index.htm
12. *1-s2.0-S0308597X20300270-main.pdf, 4
13. The ASEAN Forum on Migrant Labour (AFML) Background information booklet (fourth edition)
14. Annisa Erou & Tashryn Mohd Shahrin, “Dear ASEAN, modern slavery at sea is worsening on your watch” <https://www.thejakartapost.com/academia/2021/09/26/dear-asean-modern-slavery-at-sea-is-worsening-on-your-watch.html> (accessed on 15 December 2021, at 11:28)
15. UNODC, “Transnational Organized Crime in Southeast Asia: Evolution, Growth and Impact”, Report, (2019), 15
16. UNODC, “Transnational Organized Crime in Southeast Asia: Evolution, Growth and Impact”, Report, (2019), 65
17. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210218/98/1357734/alasan-perlindungan-awak-kapal-indonesia-masih-lemah> (accessed on 13 December 2021, at 20.55 WIB)
18. <https://mission-indonesia.org/2021/03/04/indonesia-bersiap-ratifikasi-c188-untuk-lindungi-awak-kapal-perikanan-indonesia/>
19. Keynote speech in the Webinar “Peluang dan Tantangan Ratifikasi C188 (Work in Fishing Convention)”, 4 March 2021
20. Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, Bayu Sujadmiko, Ph.D, Scientific article: “Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional Dan Hukum Internasional”, (Lampung: UNILA), p. 2-5
21. Nindya Aldila, “Alasan Perlindungan Awak Kapal Indonesia Masih Lemah” <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210218/98/1357734/alasan-perlindungan-awak-kapal-indonesia-masih-lemah> (accessed on 4 December 2021 at 12.39)
22. M Ambari, “Masih Ada Kekosongan Hukum untuk Melindungi Awak Kapal Perikanan” <https://www.mongabay.co.id/2021/10/22/masih-ada-kekosongan-hukum-untuk-melindungi-awak-kapal-perikanan/> (accessed on 4 December 2021 at 13.34)
23. Fathiyah Wardah, “ABK Indonesia Kurang Dapat Perlindungan” <https://www.voaindonesia.com/a/abk-indonesia-kurang-dapat-perlindungan-/5689027.html> (accessed on 4 December at 13.57)
24. Kemnaker, “Kemnaker Sambut Baik Wacana Ratifikasi Konvensi ILO” <https://kemnaker.go.id/news/detail/perkuat-pelindungan-awak-kapal-perikanan-indonesia-bersiap-ratifikasi-konvensi-ilo> (accessed on 7 December 2021)
25. Reza, “Pemerintah Siapkan Penyusunan RPP Bagi Awak Kapal Migran”, <https://www.liputan6.com/news/read/4177875/pemerintah-siapkan-penyusunan-rpp-bagi-awak-kapal-migran> (accessed on 7 December 2021)
26. Greenpeace, “ABK Terjaring Perbudakan, Siapa Pelanggar HAM?” <https://www.greenpeace.org/indonesia/siaran-pers/45787/abk-terjaring-perbudakan-siapa-pelanggar-ham/> (accessed on 10 December 2021)

27. <https://www.hukumonline.com/berita/baca/t5ebfae6b53f09/ragam-masalah-hukum-yang-dialami-abk-indonesia?page=all> (accessed on 16 December 2021, at 23:12)
28. <https://sbmi.or.id/laporan-investigasi-kasus-abk-indonesia-di-atas-kapal-cina-2015-juli-2020/>
29. <https://sbmi.or.id/laporan-sbmi-gp-sebut-kapal-ikan-asing-yang-menindas-abk-indonesia/>
30. *ibid.*
31. <https://tirto.id/fakta-fakta-baru-perbudakan-14-abk-indonesia-di-kapal-cina-fqSs>
32. US Department of State, 2017
33. FAO, 2018a
34. US Department of State, 2019
35. European Commission, 2019
36. MFA Thailand, "Thailand provided assistance on wage non-payment to the crews on Asian Warrior vessel" <https://www.mfa.go.th/en/content/5d5bd0d215e39c30600218c8?cate=5d5bcb4e15e39c306000683e> (accessed on 1 December 2021, at 14.00)
37. Human Rights Watch, "Hidden Chains: Rights Abuses and Forced Labor in Thailand's Fishing Industry", Human Rights Watch, 2018, p. 46
38. Human Rights Watch, "Hidden Chains: Rights Abuses and Forced Labor in Thailand's Fishing Industry", Human Rights Watch, 2018, p. 43-87
39. Prachatai, "Thailand gets US TIP downgrade over forced labour of migrant workers" <https://prachatai.com/english/node/9324>
40. US Department of State, "2021 Trafficking in Persons Report: Thailand" <https://www.state.gov/reports/2021-trafficking-in-persons-report/thailand/>
41. Clyde & Co, "Singapore Set to Amend the Law to Enhance Seafarers' Rights under the MLC 2006" <https://www.clydeco.com/en/insights/2020/05/singapore-set-to-amend-the-law-to-enhance-seafarer> (diakses pada 5 Desember 2021 pukul 10.12)
42. Sallie Yea & TWC2, "Diluted Justice: Protection and Redress for Trafficked Fishermen in Asia", 2016, p. 21
43. Troubled_waters_sallie_yea.pdf
44. <https://thediplomat.com/2021/05/is-malaysia-really-a-maritime-nation/>
45. Trishelea Sandosam, "The Seafarers' Bill of Rights" <https://www.skrine.com/insights/newsletter/april-2017/the-seafarers-bill-of-rights> (accessed on 4 December 2021 at 12.38)
46. Kasthuri Patto, "MP SPEAKS | M'sia should ratify treaties to protect our fisherfolk, oceans" <https://www.malaysiakini.com/columns/596039> (accessed on 6 December 2021 at 09.34)
47. Siva Selan, "There aren't plenty fish in the sea anymore, Malaysians warned", (accessed on 16 December 2021, at 21.54)
48. Kasthuri Patto, "MP SPEAKS | M'sia should ratify treaties to protect our fisherfolk, oceans" <https://www.malaysiakini.com/columns/596039> (accessed on 6 December 2021 at 09.34)
49. Nguyen Viet Hoang Son, "Vietnam towards the Maritime Labour Convention, 2006 : benefits, challenges and reality", 2014, p. 13
50. <https://www.itfseafarers.org/en/news/help-us-no-food-no-salary-abandoned-vietnamese-seafarers-finally-home-union-support>
51. <https://sbmi.or.id/siara-pers-27-agustus-2020-sbmi-greenpeace-desak-pemerintah-sahkan-rpp-pelindungan-abk>
52. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-jakarta/documents/legaldocument/wcms_149911.pdf
53. ILO Forced Labor or Mandatory Work Convention (C29)
54. <https://www.theguardian.com/environment/2019/nov/19/vietnam-boats-using-child-labour-for-illegal-fishing>



Tuna dipindahkan dari kapal pukat cincin yang ilegal, tidak terdaftar, dan tidak berlisensi (IUU) ke sebuah reefer, atau kapal penyimpanan dingin, di laut lepas, dekat perbatasan dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia. Kapal penangkap ikan bajak laut, yang tidak memiliki tanda yang terlihat atau nama terlihat di lambung, dicat dengan kata 'bajak laut' oleh para aktivis. Greenpeace sebelumnya menangkap kapal itu melanggar hukum internasional dengan pemindahan muatan tuna dalam jumlah besar ke kapal reefer di perairan internasional.



Photo Credit: © Alex Hofford / Greenpeace

GREENPEACE

Thailand Office

1371 Capital Building, 1st Floor
Phaholyothin Road
Phayathai, Phayathai
Bangkok 10400
Tel: +66-2-357 1921
Fax: +66-2-357 1929
info.th@greenpeace.org
greenpeace.org/thailand

Indonesia Office

Jl. HOS. Cokroaminoto No. 19
RT 1 / RW 2 Gondangdia
Kecamatan Menteng
Jakarta Pusat, 10350
Tel : +62 21 3148521
info.id@greenpeace.org
greenpeace.org/Indonesia

Philippines Office

Room 201, JGS Building
30 Scout Tuason Street
Quezon City 1103
Tel: +63-2-332-1807
Fax: +63-2-332-1806
info.ph@greenpeace.org
greenpeace.org/philippines

Malaysia Office

L6-12 Menara Sentral Vista
150 Jalan Sultan Abdul Samad
Brickfields, 50470
Kuala Lumpur
Tel: +603-22762022
Fax: +603-22762025
info.my@greenpeace.org
greenpeace.org/malaysia

www.greenpeace.org/seasia