

BAB II

UPAYA INDONESIA DALAM MENANGANI KERENTANAN

PERLINDUNGAN AWAK KAPAL PERIKANAN

DI KAPAL IKAN ASING

Indonesia telah melakukan upaya untuk melindungi awak kapal perikanan yang bekerja di kapal ikan asing. Upaya tersebut terlihat melalui penggunaan instrumen nasional seperti UU No. 18 Tahun 2017, penguatan pengawasan, kerja sama bilateral, serta langkah-langkah perlindungan sebelum penempatan. Namun, pembahasan ini menunjukkan bahwa instrumen yang dimiliki Indonesia belum bekerja secara optimal. UU No. 18 Tahun 2017 lebih banyak mengatur aspek administratif rekrutmen dan penempatan di darat, tetapi belum efektif menjangkau relasi kerja di atas kapal asing, sengketa lintas yurisdiksi, maupun pertanggungjawaban korporasi asing terhadap pelanggaran hak ABK (Wiyantoro, 2022; Rosida et al. 2022). Keterbatasan tersebut tampak nyata dalam kasus Long Xing 629, yang memperlihatkan jam kerja berlebihan, pembatasan kebutuhan dasar, penyitaan dokumen, kontrak ganda, hingga pelarungan jenazah, sekaligus menegaskan lemahnya pengawasan negara dari hulu ke hilir (Affan & Wijaya, 2020; Suriyanto & Kurnia, 2021). Persoalan perlindungan ABK Indonesia bukan terletak pada ketiadaan upaya negara, melainkan pada belum optimalnya instrumen nasional dalam menghadapi kompleksitas eksploitasi transnasional, sehingga perlindungan Indonesia tetap berada dalam posisi lemah tanpa dukungan kerangka hukum internasional yang lebih kuat.

2.1 Langkah Indonesia dalam Melindungi Awak kapal Perikanan pada Kapal Ikan Asing

Pemerintah Indonesia telah menunjukkan berbagai upaya dalam melindungi awak kapal perikanan (*fishing vessel crew*) yang bekerja di kapal ikan asing, terutama saat kasus pelanggaran hak asasi manusia mencuat ke ruang publik melalui jalur diplomatik oleh Kementerian Luar Negeri (VOA Indonesia, 2020). Namun, efektivitas langkah diplomasi reaktif ini sering kali terhambat oleh kenyataan bahwa "visibilitas hukum" di atas kertas tidak selalu berbanding lurus dengan perlindungan efektif atau akses terhadap keadilan yang nyata di tengah laut (Li, 2025). Kondisi ini menunjukkan bahwa tanpa sistem perlindungan yang bersifat preventif dan terintegrasi, tata kelola perlindungan awak kapal perikanan akan terus menempatkan pekerja migran dalam risiko eksploitasi yang berkelanjutan. Kesenjangan antara retorika kebijakan dan realitas perlindungan di lapangan mempertegas bahwa penelitian ini memiliki urgensi tinggi untuk mengidentifikasi kegagalan sistemik yang membahayakan ribuan nyawa warga negara Indonesia di perairan internasional.

Pola perlindungan yang saat ini bertumpu pada respons terhadap kasus mencerminkan kelemahan mendasar dalam sistem pengawasan yang terintegrasi di Indonesia, di mana perlindungan sering kali baru berjalan setelah eksploitasi terjadi (Wiyantoro, 2022). Ketidakpastian hukum ini diperparah oleh tumpang tindih regulasi nasional, seperti adanya dualisme wewenang antara agen pengawasan yang diatur dalam Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dan perusahaan penempatan yang diatur dalam Undang-Undang No. 18 Tahun 2017 (Gunawan &

Syamsu, 2023). Ambiguitas regulasi ini menciptakan celah bagi pelaku industri untuk menghindari tanggung jawab hukum, yang pada akhirnya melarutkan kepastian perlindungan bagi para pekerja maritim. Fragmentasi kewenangan antarlembaga negara inilah yang menjadi akar penyebab lemahnya posisi tawar Indonesia saat berhadapan dengan entitas bisnis asing yang mengeksploitasi awak kapal.

Dalam perspektif tata kelola, Indonesia telah mengupayakan regulasi nasional seperti Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 yang mengatur perlindungan pekerja migran secara administratif dari hulu hingga hilir. Namun, kebijakan tersebut masih cenderung berorientasi pada daratan (*land-based governance*) dan belum sepenuhnya mampu menjangkau realitas kerja maritim yang berada di bawah kendali penuh nakhoda di wilayah perairan internasional (Rosida et al., 2022). Fenomena ekonomi biru (*blue economy*) saat ini menuntut pergeseran fokus tata kelola dari sekadar pemeliharaan sumber daya alam menuju perlindungan nyata bagi komunitas pekerja maritim yang rentan (O'Neill & Singh, 2026). Tanpa adanya integrasi antara standar domestik dengan standar maritim global, setiap instrumen nasional yang diterbitkan akan tetap bersifat parsial dan gagal memberikan jaminan keselamatan yang komprehensif bagi awak kapal perikanan migran.

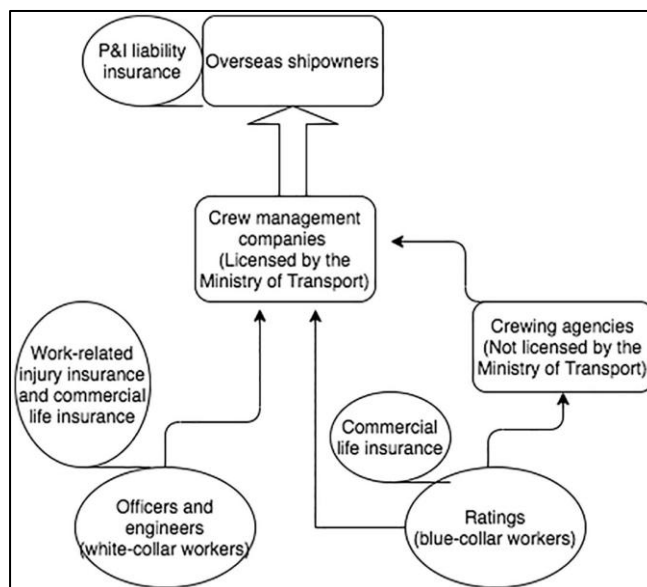
Struktur rantai pasok tenaga kerja maritim yang kompleks memperlihatkan bahwa hubungan kerja awak kapal perikanan tidak bersifat langsung, melainkan melibatkan jaringan perusahaan manajemen kru dan agen perekrutan lintas negara (Shan & Zhang, 2021). Hal ini menciptakan fenomena tempat kerja yang retak

(*fissured workplace*), di mana perusahaan pemberi kerja utama cenderung mengalihdayakan tanggung jawab perlindungan kepada broker atau sub-kontraktor yang sulit diawasi oleh otoritas negara (Li, 2025). Kompleksitas jaringan pasok ini sering kali menyembunyikan identitas majikan yang sebenarnya, sehingga menyulitkan proses penuntutan hukum saat terjadi pelanggaran berat hak asasi manusia di atas kapal. Oleh karena itu, reformasi tata kelola harus mampu menembus lapisan-lapisan sub-kontrak ini untuk memastikan setiap aktor dalam rantai pasok mematuhi standar perburuhan internasional.

Kondisi struktural yang menyebabkan kerentanan ini dapat dipahami lebih mendalam melalui representasi visual rantai pasok maritim dalam sistem global berikut ini:

Gambar 2.1

Struktur Rantai Pasok Tenaga Kerja Maritim dalam Sistem Global



Sumber: Shan & Zhang (2021)

Gambar di atas menunjukkan bahwa tata kelola tenaga kerja maritim saat ini menciptakan celah akuntabilitas (*accountability gaps*) yang signifikan bagi pekerja migran dari negara berkembang seperti Indonesia (Shan & Zhang, 2021). Lemahnya pengawasan terhadap agen perantara memungkinkan munculnya praktik-praktik ilegal seperti kontrak ganda (*double contract*) dan pemotongan upah yang tidak transparan melalui skema jeratan utang (Yuan et al., 2021). Praktik-praktik ini sering kali dibungkus dalam prosedur legal formal yang tampak patuh di darat, namun berubah menjadi instrumen penindasan begitu kapal berlayar menjauhi pengawasan otoritas pelabuhan. Ketidakmampuan sistem tata kelola saat ini untuk memonitor aktivitas agen perekrutan secara ketat di tingkat hulu merupakan ancaman serius bagi keberlangsungan hidup para awak kapal.

Permasalahan tata kelola ini menjadi semakin kritis karena awak kapal perikanan beroperasi dalam ruang hampa yurisdiksi antara negara bendera (*flag state*) dan negara pelabuhan (*port state*). Banyak kapal asing menggunakan bendera kemudahan (*flags of convenience*) untuk menghindari standar perburuhan yang ketat, yang secara otomatis melemahkan kemampuan negara asal pekerja untuk melakukan intervensi hukum (Li, 2025). Selain itu, sistem kerja maritim global sering kali mengabaikan kondisi kerja kru dan hanya berfokus pada keamanan teknis kapal selama inspeksi pelabuhan dilakukan (Yuan et al., 2021). Akibatnya, pelanggaran hak asasi manusia sering kali tersembunyi di balik kepatuhan teknis kapal, menciptakan ilusi keamanan yang menyesatkan bagi para pekerja yang terjebak di dalamnya.

Ketiadaan ratifikasi terhadap Konvensi ILO No. 188 (*Work in Fishing Convention*) oleh Indonesia hingga kini menjadi hambatan utama dalam membangun landasan hukum internasional yang mengikat untuk menetapkan standar perlindungan minimum (Wiyantoro, 2022). Urgensi ratifikasi ini menjadi sangat mendesak mengingat data global terbaru menunjukkan setidaknya terdapat 128.000 korban kerja paksa di industri perikanan di seluruh dunia (International Labour Organization, 2024). Tanpa adopsi standar internasional seperti C188, pemerintah Indonesia akan terus mengalami kesulitan dalam menuntut pertanggungjawaban hukum terhadap pemilik kapal asing yang beroperasi di wilayah laut lepas. Standar internasional tersebut sangat krusial untuk mengisi kekosongan hukum yang selama ini dieksploitasi oleh aktor-aktor nakal dalam industri perikanan global.

Pemanfaatan teknologi seperti pemantauan elektronik (*electronic monitoring*) sebenarnya menawarkan potensi untuk meningkatkan transparansi, namun implementasinya harus dipastikan tidak melanggar privasi dan hak dasar pekerja (O'Neill & Singh, 2026). Tanpa pengawasan yang kuat, teknologi tersebut justru berisiko menjadi instrumen pendisiplinan yang menambah beban kerja awak kapal tanpa memberikan manfaat perlindungan yang nyata. Kurangnya transparansi dalam rantai pasok maritim global sering kali membuat pelacakan setiap pemasok di tingkat atas (*upstream*) menjadi hampir mustahil dilakukan oleh lembaga pengawas tanpa dukungan data yang terintegrasi (Strand et al., 2024). Penguatan sistem inspeksi tenaga kerja melalui kolaborasi lintas kementerian dan integrasi dengan standar internasional merupakan kunci utama untuk mengakhiri siklus

eksploitasi dan memastikan keselamatan setiap warga negara Indonesia yang bekerja di kapal ikan asing (Muñoz-Sevilla, 2025).

2.2 Problematika Ketenagakerjaan Anak Buah Kapal Indonesia di Kapal Ikan Asing

Tragedi kemanusiaan yang menimpa Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia di kapal Long Xing 629 berbendera Tiongkok merupakan manifestasi nyata dari fenomena lemahnya kehadiran negara dalam memberikan perlindungan terhadap pekerja migran di sektor perikanan global. Peristiwa ini tidak dapat dipahami hanya sebagai pelanggaran administratif kontrak kerja semata, melainkan sebagai indikasi kuat praktik perbudakan modern yang mengandung unsur pelanggaran hak asasi manusia berat di wilayah laut lepas (*high seas*) yang berada di luar jangkauan pengawasan otoritas nasional. Affan & Wijaya (2020) menjelaskan bahwa kasus ini mengungkap praktik eksploitasi sistematis yang dialami oleh para awak kapal asal Indonesia melalui kondisi kerja yang melampaui batas kemanusiaan. Urgensi penanganan masalah ini semakin dipertegas oleh data global yang mengidentifikasi setidaknya terdapat 128.000 korban kerja paksa di industri perikanan di seluruh dunia, di mana angka aslinya diperkirakan jauh lebih tinggi karena sifat sektor ini yang terisolasi secara geografis (International Labour Organization, 2024).

Fenomena eksploitasi ini menunjukkan bahwa permasalahan yang terjadi tidak bersifat insidental, melainkan mencerminkan kelemahan struktural dalam tata kelola perlindungan tenaga kerja migran maritim yang sangat rentan. Ketika negara tidak memiliki kapasitas pengawasan yang memadai di wilayah kerja lintas negara,

maka perlindungan terhadap pekerja menjadi sangat terbatas dan cenderung bersifat reaktif terhadap kasus yang sudah viral di media massa. Wiyantoro (2022) menyatakan bahwa lemahnya pengawasan fungsional menjadi faktor utama dalam langgengnya eksploitasi tenaga kerja di sektor perikanan tangkap asing. Kondisi ini diperburuk oleh status pekerja maritim yang sering terjebak dalam "kondisi kerja tanpa negara" (*stateless working condition*), di mana mereka berada di wilayah hampa hukum tanpa akses terhadap prosedur pemulihan hak yang efektif (Li, 2025). Kesenjangan antara regulasi formal dan implementasi faktual ini menjadikan penelitian mengenai perlindungan awak kapal sebagai isu yang sangat mendesak demi mencegah hilangnya nyawa warga negara Indonesia di masa depan.

Laporan investigasi publik mengungkap fakta memprihatinkan bahwa nakhoda sering kali memaksa para awak kapal Indonesia bekerja dalam kondisi ekstrem dengan durasi kerja tidak manusiawi, bahkan mencapai 18 hingga 21 jam setiap harinya tanpa jeda istirahat yang memadai. Pemaksaan ritme kerja tersebut menunjukkan pengabaian total terhadap prinsip kerja layak (*decent work*) yang seharusnya menjadi standar universal dalam hubungan industrial maritim internasional (Affan & Wijaya, 2020). Kurangnya waktu istirahat ini secara langsung meningkatkan risiko kecelakaan kerja yang fatal, mengingat tingkat kematian di sektor perikanan komersial tercatat hampir 30 kali lipat lebih tinggi dibandingkan rata-rata semua sektor pekerjaan lainnya di daratan (International Labour Organization, 2024). Surianto & Kurnia (2021) menegaskan bahwa kelelahan fisik akut yang dialami pekerja akibat jam kerja berlebihan merupakan

faktor kontributor utama dalam kegagalan fungsi organ vital yang sering berujung pada kematian di tengah laut.

Problematika eksploitasi ini menjadi semakin kompleks ketika dilihat dari aspek pemenuhan kebutuhan dasar logistik di atas kapal yang dilakukan secara diskriminatif terhadap kru berkebangsaan Indonesia dibandingkan kru asal negara bendera. Temuan faktual memperlihatkan kesenjangan perlakuan yang tajam, di mana pihak manajemen kapal memaksa awak kapal asal Indonesia untuk mengonsumsi air laut yang hanya melalui proses penyaringan sederhana yang tidak layak dikonsumsi manusia, sementara kru lainnya memperoleh akses terhadap air minum yang higienis (Affan & Wijaya, 2020). Kondisi lingkungan kerja yang tertutup dan berbahaya ini menciptakan fenomena "penjara maritim" (*de facto maritime confinement*), di mana pekerja tidak memiliki ruang untuk melarikan diri atau mencari pertolongan medis yang memadai saat kondisi kesehatan menurun (Li, 2025). Ketiadaan asupan nutrisi dan hidrasi yang layak mempercepat degradasi kesehatan awak kapal, yang sering kali baru terdeteksi oleh otoritas ketika kondisi mereka sudah mencapai tahap terminal atau kritis.

Akar permasalahan tragedi di sektor perikanan sering kali bersumber dari proses rekrutmen di tingkat hulu yang sarat dengan praktik ilegal, manipulatif, dan tidak transparan. Putri (2016) menegaskan bahwa sebagian besar kasus yang menimpa awak kapal perikanan Indonesia di luar negeri memenuhi unsur-unsur tindak pidana perdagangan orang (*human trafficking*). Para agen perekrut sering kali menggunakan strategi tempat kerja yang retak (*fissured workplace*) untuk mengalihkan tanggung jawab perlindungan kepada broker atau sub-kontraktor yang

sulit dilacak identitas hukumnya (Strand et al., 2024). Kompleksitas ini diperparah dengan temuan bahwa sekitar 28% kapal ikan jarak jauh global terlibat dalam praktik kerja paksa yang terstruktur (Tickler et al., 2018). Skema jeratan utang (*debt bondage*) diciptakan melalui pembebanan biaya penempatan yang sangat tinggi, sehingga pekerja terpaksa bertahan dalam kondisi eksploitatif demi melunasi utang yang telah ditetapkan secara sepihak sejak sebelum keberangkatan mereka.

Pihak otoritas kapal juga sering menjalankan instrumen kontrol yang represif melalui penyitaan dokumen perjalanan asli seperti paspor dan buku pelaut guna membatasi kebebasan pekerja secara total selama berada di laut. Praktik penahanan dokumen identitas ini secara internasional telah dikategorikan sebagai salah satu indikator utama kerja paksa (*forced labour*) yang dilarang keras oleh hukum internasional (Putri (2016). Hilangnya kendali atas dokumen pribadi menyebabkan para awak kapal berada dalam posisi "visibilitas hukum" yang semu; mereka diakui secara administratif namun secara praktis eksklusif dari perlindungan hukum nyata (*practical exclusion*) saat terjadi sengketa (Li, 2025). Kondisi ini semakin runyam dengan adanya praktik kontrak ganda (*double contract*) yang digunakan oleh agensi untuk memberikan upah jauh di bawah standar yang sebelumnya telah disepakati oleh pekerja di darat (Rosida et al., 2022).

Manifestasi dari pola eksploitasi yang terstruktur ini secara sistematis dapat dipahami melalui representasi visual berikut yang menggambarkan jaringan kerentanan awak kapal Indonesia:

Gambar 2.2

Skema Pola Eksploitasi Awak Kapal Perikanan Indonesia pada Kapal Ikan Asing



Sumber : Diolah dari Suriyanto & Kurnia, (2021); Rosida et al. (2022); Putri, (2016)

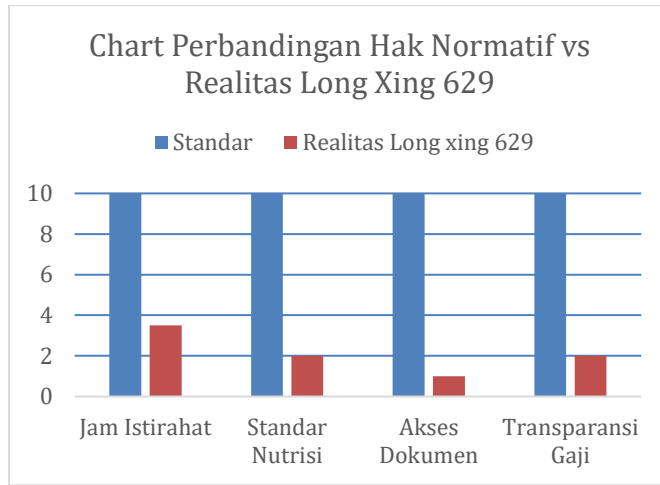
Analisis terhadap Gambar 2.1 menunjukkan bahwa eksploitasi bukanlah hasil dari kegagalan satu aktor saja, melainkan produk dari rantai pasok global yang mengeksternalisasi risiko kepada pekerja di tingkat paling bawah (Suriyanto & Kurnia, 2021). Hal ini menciptakan celah akuntabilitas (*accountability gaps*) yang signifikan, di mana identitas pemberi kerja utama sering kali tersembunyi di balik lapisan agensi manajemen kru lintas negara (Strand et al., 2024). Tanpa intervensi kebijakan yang mampu menembus lapisan-lapisan sub-kontrak ini, upaya perlindungan nasional akan terus menghadapi hambatan dalam menuntut pertanggungjawaban hukum dari pemilik kapal asing yang sebenarnya.

Tragedi kemanusiaan di atas kapal ikan asing mencapai puncaknya melalui insiden pelarungan jenazah (*burial at sea*) awak kapal Indonesia yang dilakukan tanpa prosedur medis yang layak dan tanpa persetujuan pihak keluarga. Meskipun pihak kapal berdalih menggunakan protokol kesehatan untuk mencegah penularan penyakit, tindakan tersebut sering kali dicurigai sebagai upaya sistematis untuk menghilangkan bukti fisik kekerasan atau tanda-tanda malnutrisi kronis (Affan & Wijaya, 2020). Situasi ini mencerminkan betapa lemahnya posisi tawar negara asal pekerja ketika berhadapan dengan aturan kapal yang tidak tunduk pada pengawasan domestik (Gunawan & Syamsu, 2023). Ketidakpastian hukum ini diperburuk oleh fakta bahwa banyak kapal menggunakan bendera kemudahan (*flags of convenience*) guna menghindari standar perburuhan internasional yang ketat dan transparan (Li, 2025).

Kondisi faktual mengenai lingkungan kerja yang dialami oleh ABK Indonesia dalam kasus Long Xing 629 dapat divisualisasikan melalui data dokumentasi berikut yang menunjukkan tingkat keparahan eksploitasi:

Gambar 2.3

Kondisi Eksploitasi Awak Kapal Indonesia dalam Kasus Long Xing 629



Sumber : BBC, (2020); Surianto & Kurnia, (2021)

Gambar 2.2 memperlihatkan manifestasi nyata dari pelanggaran HAM yang mencakup aspek kesehatan, keselamatan, dan martabat manusia yang diabaikan (Shalihah & Nur, 2021). Kurangnya transparansi dalam operasional kapal ikan asing menyebabkan pelanggaran ini sulit dideteksi secara dini oleh otoritas pelabuhan maupun negara asal pekerja (Li, 2025). Kegagalan sistemik ini memperlihatkan bahwa instrumen nasional seperti Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 masih memiliki keterbatasan jangkauan dalam menghadapi kompleksitas sektor perikanan global yang bersifat lintas batas yurisdiksi. Lemahnya koordinasi antarlembaga dan fragmentasi data menyebabkan perlindungan terhadap awak kapal tidak berjalan secara konsisten dari tahap rekrutmen hingga purna-penempatan di Indonesia (Muñoz-Sevilla, 2025).

Di masa depan, pemanfaatan teknologi seperti pemantauan elektronik (*electronic monitoring*) menawarkan potensi untuk meningkatkan transparansi, namun implementasinya harus dipastikan tidak melanggar privasi dan hak dasar pekerja (O'Neill & Singh, 2026). Tanpa pengawasan yang kuat dan bersifat independen, teknologi tersebut justru berisiko menjadi instrumen pendisiplinan yang menambah beban kerja awak kapal tanpa memberikan manfaat perlindungan yang nyata di lapangan. Penggunaan kecerdasan buatan (*artificial intelligence*) dalam mengidentifikasi risiko kerja paksa di laut juga memerlukan validasi data yang ketat guna memastikan akurasi deteksi terhadap aktor industri nakal (Joo et al., 2023). Hal ini semakin menegaskan bahwa perlindungan awak kapal perikanan bukan sekadar masalah ketenagakerjaan biasa, melainkan krisis keamanan manusia yang memerlukan reformasi tata kelola yang integratif dan berbasis standar internasional. Ketidaksesuaian antara struktur rezim internasional saat ini dengan kapasitas kelembagaan domestik menciptakan celah hukum yang terus dieksploitasi oleh aktor industri untuk meminimalkan biaya tenaga kerja demi keuntungan maksimal (Li, 2025). Oleh karena itu, penataan ulang sistem perlindungan berbasis standar internasional merupakan keharusan yang sangat mendesak untuk segera diimplementasikan guna mengakhiri siklus eksploitasi yang telah memakan banyak korban jiwa warga negara Indonesia.

2.3 Komitmen Internasional dalam Mengatasi Eksploitasi Awak Kapal Perikanan melalui Ratifikasi Konvensi ILO No. 188

Komitmen internasional dalam melindungi tenaga kerja di sektor perikanan telah mencapai tonggak penting melalui pembentukan Konvensi Organisasi Perburuhan Internasional (*International Labour Organization*) No. 188 (*Work in Fishing Convention*) pada tahun 2007. Konvensi ini bukan sekadar dokumen administratif, melainkan instrumen hukum global pertama yang dirancang secara spesifik untuk menjamin standar kerja layak (*decent work*) bagi awak kapal perikanan di seluruh dunia (Gunawan & Syamsu, 2023). Urgensi adopsi standar ini menjadi semakin nyata mengingat data terbaru menunjukkan bahwa industri perikanan merupakan salah satu sektor yang paling berbahaya, dengan tingkat kematian yang tercatat hampir 30 kali lipat lebih tinggi dibandingkan rata-rata semua sektor pekerjaan di daratan (International Labour Organization, 2024). Tanpa kerangka hukum internasional yang kuat dan mengikat, upaya negara asal pekerja seperti Indonesia untuk melindungi warganya di laut lepas akan terus terbentur oleh kedaulatan kapal asing yang sering kali beroperasi dalam ruang hampa yurisdiksi.

Penting untuk dipahami bahwa dalam hukum maritim internasional, terdapat perbedaan fundamental antara pelaut niaga (*seafarers*) dan awak kapal perikanan (*fishers*), di mana pelaut niaga telah dilindungi secara komprehensif oleh *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 (International Labour Organization, 2024). Namun, MLC 2006 secara eksplisit mengecualikan awak kapal perikanan dari cakupan perlindungannya, sehingga menciptakan kesenjangan hak yang hanya

dapat diisi melalui ratifikasi Konvensi No. 188 (Li, 2025). Kesenjangan perlindungan ini sering kali dieksploitasi oleh aktor-aktor industri melalui praktik "visibilitas hukum" yang semu, di mana status hukum pekerja diakui di darat namun hak-hak substantif mereka diabaikan sepenuhnya begitu kapal berlayar ke wilayah perairan internasional (Li, 2025). Kondisi kerentanan struktural yang ekstrem ini mempertegas bahwa penelitian mengenai komitmen internasional melalui ratifikasi konvensi ini memiliki urgensi tinggi demi keselamatan nyawa pekerja maritim Indonesia.

Konvensi ILO No. 188 menetapkan standar minimum yang komprehensif mencakup persyaratan kerja di atas kapal, kondisi layanan, akomodasi, makanan, perlindungan kesehatan, dan jaminan sosial (International Labour Organization, 2024). Salah satu aspek krusial dalam konvensi ini adalah Pasal 8 yang menegaskan bahwa pemilik kapal memiliki tanggung jawab akhir atas kepatuhan terhadap standar perlindungan, sementara nakhoda memiliki wewenang penuh untuk mengambil keputusan demi keselamatan kru tanpa campur tangan pemilik (Gunawan & Syamsu, 2023). Penguatan peran nakhoda ini sangat penting karena pelanggaran hak asasi manusia di laut sering kali terjadi atas perintah atau di bawah kendali langsung nakhoda di lingkungan yang tertutup, terisolasi, dan jauh dari jangkauan aparat penegak hukum (Muñoz-Sevilla, 2025). Dengan adanya standar internasional yang jelas, tanggung jawab hukum menjadi lebih akuntabel, sehingga memudahkan proses penuntutan terhadap aktor-aktor yang melakukan eksploitasi sistematis.

Di kawasan Asia, Thailand menjadi negara pionir yang meratifikasi Konvensi No. 188 pada tahun 2019 sebagai respons terhadap tekanan pasar global dan meningkatnya kesadaran akan pelanggaran HAM berat di industri makanan lautnya (Permanent Mission of Thailand, 2019). Keberhasilan Thailand dalam mengimplementasikan standar internasional ini telah menunjukkan perubahan signifikan, di mana sistem inspeksi pelabuhan (*Port-in/Port-out*) menjadi lebih efektif dalam mendeteksi indikasi kerja paksa melalui pemeriksaan kontrak kerja dan kondisi fisik kru secara langsung (Muñoz-Sevilla, 2025). Meskipun demikian, tantangan tetap ada dalam bentuk transparansi rantai pasok global yang sangat kompleks, di mana perusahaan sering kali menggunakan strategi tempat kerja yang retak (*fissured workplace*) untuk mengalihkan tanggung jawab perlindungan kepada agen-agen sub-kontraktor yang sulit diawasi (Strand et al., 2024). Reformasi tata kelola melalui ratifikasi konvensi ini diharapkan mampu menembus lapisan-lapisan sub-kontrak tersebut guna menjamin akuntabilitas setiap aktor dalam rantai pasok maritim yang terfragmentasi.

Implementasi standar internasional juga mendorong terbentuknya sistem pembayaran upah yang lebih transparan melalui kewajiban transfer gaji secara langsung ke rekening bank pribadi milik pekerja guna menghindari manipulasi (International Labour Organization, 2021a). Sistem ini bertujuan untuk memutus siklus jeratan utang (*debt bondage*) yang sering dialami oleh pekerja migran akibat pemotongan upah yang tidak transparan oleh agen perekrutan atau pemilik kapal yang tidak bertanggung jawab (Li, 2025). Selain itu, penggunaan kontrak kerja tertulis dalam bahasa yang dipahami oleh pekerja menjadi prasyarat mutlak yang

diatur dalam konvensi guna mencegah praktik kontrak ganda (*double contract*) yang merugikan posisi tawar pekerja (International Labour Organization, 2024). Dengan jaminan transparansi finansial dan legal ini, awak kapal perikanan memiliki landasan hukum yang lebih kuat untuk menuntut hak-haknya ketika terjadi perselisihan industrial di atas kapal asing.

Dampak positif dari penguatan komitmen internasional ini secara visual dapat dipahami melalui bagan berikut yang menunjukkan transformasi perlindungan pasca-ratifikasi:

Gambar 2.4

Dampak Ratifikasi Konvensi ILO No. 188 terhadap Perlindungan ABK



Sumber : Diolah dari ILO, (2021) dan Mcdonald et al. (2023)

Berdasarkan analisis pada Gambar 2.3, ratifikasi instrumen internasional terbukti mampu memperkuat mekanisme pengawasan pelabuhan (*Port State Control*) dan meningkatkan kepatuhan perusahaan terhadap standar kemanusiaan (McDonald et al., 2023). Ketegasan dalam implementasi standar konvensi juga memberikan insentif ekonomi bagi industri melalui peningkatan kepercayaan pasar global terhadap keberlanjutan produk perikanan yang bebas dari praktik kerja paksa (International Labour Organization, 2021a). Keseimbangan antara aspek perlindungan sosial dan keberlanjutan ekonomi inilah yang menjadikan Konvensi No. 188 sebagai instrumen yang sangat mendesak untuk segera diadopsi oleh negara-negara pengirim tenaga kerja besar.

Meskipun manfaat normatifnya sangat jelas, proses ratifikasi secara global masih tergolong lambat karena kekhawatiran negara mengenai biaya kepatuhan (*cost of compliance*) yang tinggi serta kompleksitas koordinasi antarlembaga dalam pengawasan lintas batas (Gunawan & Syamsu, 2023). Fenomena penggunaan bendera kemudahan (*flags of convenience*) juga menjadi kendala serius, karena kapal-kapal dapat dengan mudah berpindah yurisdiksi ke negara yang memiliki standar perlindungan lebih lemah guna menghindari kewajiban hukum internasional (Li, 2025). Tanpa adanya kesepakatan multilateral yang kuat, praktik pelarian yurisdiksi ini akan terus menciptakan celah bagi eksploitasi yang membahayakan ribuan nyawa awak kapal asal Indonesia yang bekerja di kapal-kapal berbendera asing tersebut.

Di masa depan, integrasi teknologi pemantauan elektronik (*electronic monitoring*) menawarkan potensi besar untuk meningkatkan transparansi di atas

kapal, namun implementasinya harus tetap menempatkan perlindungan hak dasar pekerja sebagai prioritas utama (O'Neill & Singh, 2026). Penggunaan kecerdasan buatan (*artificial intelligence*) dalam mengidentifikasi risiko kerja paksa di laut juga memerlukan validasi data yang ketat guna memastikan akurasi deteksi terhadap aktor industri nakal tanpa melanggar privasi pekerja (Joo et al., 2023). Sinergi antara instrumen hukum internasional seperti Konvensi No. 188 dengan inovasi teknologi merupakan kunci dalam membangun sistem perlindungan tenaga kerja maritim yang berkelanjutan, transparan, dan berkeadilan di era ekonomi biru (*blue economy*).

Ratifikasi Konvensi No. 188 oleh Indonesia memiliki urgensi yang sangat mendesak mengingat posisi Indonesia sebagai salah satu penyedia awak kapal perikanan terbesar di dunia yang warganya terus menjadi korban eksploitasi sistemik (Oktariani & Suhermanto, 2022). Tanpa adopsi standar internasional yang mengikat, perlindungan terhadap pekerja migran Indonesia hanya akan bergantung pada regulasi nasional yang terbatas secara yurisdiksi dan diplomasi bilateral yang sering kali bersifat reaktif terhadap kasus. Penguatan sistem perlindungan melalui kolaborasi regional seperti pedoman ASEAN mengenai penempatan dan perlindungan nelayan migran merupakan langkah maju yang signifikan, namun tetap memerlukan landasan hukum internasional yang kokoh melalui konvensi ILO (Muñoz-Sevilla, 2025). Penataan ulang tata kelola perikanan yang terintegrasi dengan standar global adalah satu-satunya jalan keluar untuk menghentikan praktik perbudakan modern di laut dan memastikan martabat setiap warga negara Indonesia terlindungi sepenuhnya.

2.4 Kesimpulan

Upaya Pemerintah Indonesia dalam melindungi awak kapal perikanan (*fishing vessel crew*) yang bekerja di kapal ikan asing selama ini lebih banyak dijalankan melalui jalur diplomasi dan penguatan hubungan bilateral, khususnya ketika kasus pelanggaran hak asasi manusia mencuat ke ranah publik. Pola tersebut terlihat sangat jelas dalam respons terhadap tragedi ABK di kapal berbendera Tiongkok, di mana Kementerian Luar Negeri melalui KBRI di Beijing membangun komunikasi diplomatik intensif dan mendorong penyelidikan menyeluruh atas pelanggaran yang dialami awak kapal asal Indonesia (Affan & Wijaya, 2020). Meskipun pendekatan diplomatik ini berperan dalam membuka akses investigasi terhadap praktik eksploitasi di kapal asing, efektivitasnya sangat bergantung pada kemauan politik negara mitra dan sering kali bersifat terbatas secara hukum (Suriyanto & Kurnia, 2021). Kondisi ini menunjukkan bahwa tanpa adanya standar perlindungan internasional yang mengikat, perlindungan terhadap warga negara di laut lepas akan terus bersifat reaktif dan menempatkan posisi tawar negara dalam situasi yang lemah.

Pola perlindungan yang saat ini diterapkan masih sangat bertumpu pada dinamika hubungan diplomatik, sehingga cenderung bersifat reaktif dan belum mampu berfungsi sebagai mekanisme pencegahan yang sistematis dan berkelanjutan. Wiyantoro (2022) menyatakan bahwa perlindungan awak kapal perikanan Indonesia masih didominasi oleh pendekatan berbasis kasus (*case-based response*), bukan berbasis pada sistem perlindungan yang terintegrasi dari hulu hingga hilir. Lemahnya integrasi sistem pengawasan ini menyebabkan siklus

eksploitasi tenaga kerja terus berulang meskipun berbagai langkah diplomasi telah ditempuh oleh otoritas terkait (Rosida et al., 2022). Kesenjangan sistemik ini mempertegas bahwa tata kelola perlindungan awak kapal perikanan Indonesia mendesak untuk segera ditransformasi menuju pendekatan *system-based protection* yang mampu memitigasi risiko sejak tahap perekrutan.

Keterbatasan instrumen perlindungan nasional semakin nyata ketika awak kapal telah memasuki ruang kerja di bawah yurisdiksi kapal asing yang beroperasi di wilayah perairan internasional atau laut lepas (*high seas*). Instrumen hukum nasional seperti Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tetap menjadi landasan penting, namun orientasinya masih sangat dominan pada tahap administratif di darat atau *land-based governance* (Wiyantoro (2022). Sementara itu, persoalan utama justru muncul ketika hubungan kerja berlangsung di laut yang melibatkan sistem kerja maritim global yang penuh dengan celah regulasi (*regulatory gaps*) (Yuan et al., 2021). Lemahnya harmonisasi hukum internasional inilah yang menjadi hambatan utama dalam memastikan keselamatan jiwa dan pemenuhan hak-hak normatif para pekerja migran perikanan Indonesia (Sudiarto, 2021). Oleh karena itu, sinkronisasi antara regulasi domestik dan standar maritim global menjadi kebutuhan yang sangat mendesak demi menjamin kepastian hukum bagi para pekerja di tengah laut.

Akibat dari keterbatasan jangkauan yurisdiksi nasional ini, perlindungan yang dibangun negara belum mampu menjangkau secara efektif persoalan sengketa kontrak kerja, pertanggungjawaban hukum korporasi asing, maupun mekanisme pemulihan hak awak kapal dalam konteks lintas batas. Kondisi ini diperparah oleh

fenomena fragmentasi kelembagaan (*institutional fragmentation*) di dalam negeri yang mengakibatkan pengawasan terhadap agen penyalur dan agensi pengawasan sering kali tidak terintegrasi secara optimal (Rosida et al., 2022). Tanpa adanya integrasi kelembagaan yang kokoh, sistem perlindungan nasional akan terus mengalami keterbatasan dalam implementasi, yang pada akhirnya membiarkan celah bagi aktor industri nakal untuk melakukan eksploitasi secara sistematis (Al Ghifari et al., 2023). Urgensi penguatan tata kelola ini menjadi sangat krusial mengingat risiko yang dihadapi pekerja migran perikanan menyangkut keselamatan nyawa dan martabat kemanusiaan.

Kerentanan struktural tersebut tampak paling nyata dalam kasus Long Xing 629 yang mengungkap berbagai bentuk eksploitasi ekstrem, mulai dari jam kerja yang tidak manusiawi hingga pembatasan akses terhadap kebutuhan logistik dasar bagi kru asal Indonesia (Affan & Wijaya, 2020). Pelanggaran berat hak asasi manusia tersebut mencakup praktik penyitaan dokumen identitas, penggunaan kontrak ganda (*double contract*), hingga tindakan tidak manusiawi berupa pelarungan jenazah (*burial at sea*) tanpa prosedur medis yang layak (Suriyanto & Kurnia, 2021). Kasus ini menjadi bukti empiris yang tak terbantahkan mengenai kegagalan sistem pengawasan negara dalam menjangkau realitas kerja di kapal ikan asing yang terisolasi. Hal ini semakin menegaskan bahwa penelitian ini memiliki urgensi tinggi untuk mengidentifikasi akar permasalahan yang menyebabkan ribuan nyawa warga negara Indonesia terus berada dalam risiko eksploitasi di perairan internasional.

Persoalan perlindungan ini pada dasarnya bukan sekadar masalah teknis administratif ketenagakerjaan, melainkan manifestasi dari kegagalan struktural dalam tata kelola perlindungan maritim Indonesia dalam sistem global. Wiyantoro (2022) menegaskan bahwa kondisi sistem perlindungan saat ini belum mampu menjangkau kompleksitas sektor perikanan global yang sering kali beroperasi dalam ruang hampa hukum. Tanpa adanya reformasi kebijakan yang fundamental dan integratif, praktik perbudakan modern di laut ini akan terus menjadi ancaman permanen bagi pekerja migran Indonesia (Rosida et al., 2022). Penataan ulang sistem perlindungan berbasis standar internasional merupakan keharusan yang sangat mendesak untuk segera diimplementasikan guna mengakhiri siklus kekerasan dan ketidakadilan yang telah memakan banyak korban jiwa.

Di sisi lain, pengalaman internasional dari berbagai negara yang telah mengadopsi standar global menunjukkan bahwa ratifikasi instrumen hukum internasional mampu memperkuat efektivitas inspeksi pelabuhan (*Port State Control*) secara signifikan. International Labour Organization (2017) menegaskan bahwa Konvensi ILO No. 188 menyediakan standar perlindungan komprehensif yang dirancang khusus untuk menjamin kondisi kerja layak bagi awak kapal perikanan di seluruh dunia. Bukti nyata di negara lain memperlihatkan bahwa kepatuhan terhadap standar internasional tersebut memberikan dampak positif terhadap peningkatan kesejahteraan pekerja serta penurunan drastis praktik eksploitasi tenaga kerja (International Transport Workers' Federation, 2019). Transformasi menuju kepatuhan terhadap norma internasional inilah yang menjadi

kunci utama bagi Indonesia untuk memperkuat posisi tawar dan kedaulatan hukumnya dalam melindungi pekerja migran di sektor perikanan.

Kebutuhan akan perlindungan yang lebih kuat bagi awak kapal perikanan Indonesia kini telah melampaui kapasitas pendekatan bilateral dan instrumen nasional yang ada saat ini. Dalam kerangka tata kelola global (*global governance*), ratifikasi Konvensi ILO No. 188 menjadi langkah yang sangat strategis dan mendesak untuk segera diwujudkan guna menyelaraskan kepentingan nasional dengan standar kemanusiaan universal (Gunawan & Syamsu, 2023). Industri perikanan global tetap menjadi salah satu sektor dengan tingkat kerentanan eksploitasi tertinggi di dunia yang menuntut intervensi kebijakan yang luar biasa dari negara asal pekerja (International Labour Organization, 2019). Tanpa adanya reformasi tata kelola yang terintegrasi dan berbasis pada standar internasional yang kokoh, maka keselamatan nyawa dan kehormatan awak kapal perikanan Indonesia akan terus terancam dalam ekosistem industri perikanan asing yang eksploitatif.