

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP HAK-HAK AWAK KAPAL INDONESIA YANG BEKERJA DI KAPAL NASIONAL DAN KAPAL ASING

Muchamad Agustri Wahyudi,¹ Budi Parmono,² Pinastika Prajna Paramita³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jalan Mayjen Haryono No.193 Malang 65144, Telepon (0341) 551932, Fax (0341) 552249
E-mail: wahyuagus1324@gmail.com

ABSTRACT

Indonesia has a population of +250 million, because employment is not comparable to many Indonesians working on foreign ships. The rights of Indonesian crew working on foreign ships and national vessels are fulfilled in accordance with National Law and International Law in the case of Indonesian crew members on the Chinese Long Xing 629 ship. This type of research uses a normative juridical type of legal research. The results of research on the rights of ship crews in national regulations are Government Regulation of the Republic of Indonesia Number 7 of 2000 concerning seafaring, Regulation of the Minister of Maritime Affairs and Fisheries of the Republic of Indonesia Number 42 / Permen-KP / 2016 concerning sea work agreements for fishing vessel crews. International Regulations namely International Labour Organization (ILO) Number 188 of 2007 concerning work in fishing and Maritime Labour Convention (MLC) 2006 concerning International Labor Standards. The banning of the Indonesian crew took place on board

Keywords: Ship Crew Rights, Long Xing 629 Ship, Ship Crew Harassment

ABSTRAK

Indonesia memiliki penduduk sebanyak +250 juta, karena lapangan kerja tidak sebanding banyak penduduk Indonesia yang bekerja dikapal Asing. Permasalahan yang diambil adalah Hak-hak awak kapal Indonesia yang bekerja dikapal asing dan kapal nasional terpenuhi sesuai Hukum Nasional dan Hukum Internasional dalam kasus awak kapal Indonesia dikapal Long Xing 629 milik Cina. Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum yuridis normatif. Hasil penelitian Hak-hak awak kapal pada peraturan Nasional yaitu Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan, peraturan menteri kelautan dan perikanan republik Indonesia nomor 42/permen-kp/2016 tentang perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan. Peraturan Internasional yaitu *international labour organization* (ILO) Nomor 188 Tahun 2007 tentang pekerjaan dalam penangkapan ikan dan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 tentang Standar Ketenagakerjaan Internasional. Pelarungan awak kapal Indonesia terjadi dikapal Long Xing 629, 4 awak kapal Indonesia meninggal karena tidak terpenuhinya hak-hak seperti makanan dan minuman. 5 tersangka yang memberangkatkan mereka dihukum.

Kata Kunci: Hak-Hak Awak Kapal, Kapal Long Xing 629, Pelarungan Awak Kapal

PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara Kepulauan yang memiliki Pulau sekitar 17.499 dari Sabang sampai Merauke, dengan memiliki luas total wilayah adalah 7,81 juta km² yang diantaranya terdiri dari wilayah daratan 2,01 juta km², wilayah laut 3,25 km² dan Zona Ekonomi Eksklusif

¹ Mahasiswa Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

³ Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

(ZEE). Indonesia adalah Negara dengan perairan lebih luas dibanding dengan daratannya, maka dari itu Indonesia disebut dengan Negara Maritim.⁴ Indonesia memiliki jumlah penduduk terbesar keempat di dunia, dengan populasi penduduk sekitar ± 250 juta penduduk. Jumlah tersebut tidak sebanding dengan lapangan pekerjaan yang ada dan itulah yang menjadi faktor masyarakat Indonesia mencari keberuntungan dengan bekerja menjadi awak kapal di Kapal Nasional maupun di Kapal Asing.⁵

Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan oleh pemilik kapal dan bekerja di atas kapal untuk melaksanakan tugasnya di kapal dengan jabatannya yang tercantum dalam daftar bahari/sijil. Awak kapal sendiri adalah semua personil yang bekerja di atas kapal yang memiliki tugas dinas awak kapal meliputi mengoperasikan kapal dan memelihara kapal beserta menjaga muatannya.⁶

Awak kapal sendiri terdiri dari Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK). Nakhoda sendiri didalam Kamus Bahasa Indonesia adalah pemimpin perahu atau kapal dan juga perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal,⁷ bisa disebut juga kapten (*master*) yaitu pemimpin umum yang ada di atas kapal, dikarenakan kapal adalah suatu lingkungan khusus maka nakhoda diberikan tugas wewenang otonom atau bisa dikatakan bahwa Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan dari kapal, ABK, muatan dan penumpangnya.

ABK sendiri merupakan orang yang diangkat oleh pengusaha kapal untuk dipekerjakan di kapal dan memiliki tugas dinas kapal kecuali nakhoda diantaranya mengoperasikan dan memelihara kapal serta muatannya.⁸ ABK yang bekerja di dalam kapal nasional maupun di kapal asing sering tidak mendapatkan hak-haknya, dalam beberapa industri perikanan di Asia termasuk Indonesia, para ABK banyak yang mengalami kesulitan dalam hal upah yang rendah, pelanggaran di tempat kerja kapal, pemotongan gaji, diskriminasi gender, memperkejakan anak dan kerja paksa. Keberadaan para ABK di tengah laut menyebabkan pemerintah sulit untuk memantau para ABK tersebut.

⁴ Budi Purwanto, 2015, *Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan dan Harapan)*, Jurnal Ilmu Manajemen 4, Vol. 2, No. 167. diakses pada tanggal 12 April 2023

⁵ Deny Tri Wahyudi, 2015, *Perlindungan Hukum terhadap Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri*, Jurnal Ilmu Hukum, Mimbar Keadilan UNTAG Surabaya, h, 170–84. diakses pada 12 April 2023

⁶ Djohari Santosa, 2004, *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*, Yogyakarta : UII Press Yogyakarta, h. 57.

⁷ Zaeni Asyhadie, 2014, *Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Jakarta: Rajawali Press, h.174.

⁸ Wiwiho Soedjono, 1982, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Jakarta : Bima Aksara, h.41.

Nakhoda dalam melaksanakan tugasnya juga ada yang tidak mendapatkan hak-haknya selama bekerja di kapal nasional maupun kapal asing, yaitu hak berupa upah yang tidak cukup sesuai dengan perjanjian kerja diawal kontrak kerja dan penempatan kerja yang tidak sesuai dengan perjanjian diawal kontrak kerja, tidak menutup kemungkinan juga Nakhoda bisa mendapatkan perlakuan yang tidak baik dari para bawahannya seperti kasus ABK Kapal Motor Maju Jaya Baru yang terjadi di laut Merauke yang membunuh Nakhodanya pada tanggal 2 Juni 2019 hanya karena di tegur ketika melakukan perbaikan jaring.⁹

Kebanyakan dari para penduduk Indonesia yang ingin bekerja di bidang perikanan dan kelautan mencari pekerjaan yang layak di Kapal Nasional maupun di Kapal Asing untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan keluarganya. Hal ini dibuktikan dari data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang menunjukkan pada 2021 jumlah ABK yang bekerja di kapal nasional maupun kapal asing berjumlah 1,2 juta.¹⁰ ABK yang ingin bekerja di kapal asing maupun kapal Indonesia harus memiliki perjanjian kerja yang di buat sesuai dengan peraturan Indonesia dan peraturan nasional negara tempat ABK yang akan bekerja di kapal asing tersebut. ABK wajib memiliki dokumen-dokumen antara lain yaitu; Perjanjian penempatan kapal asing, perjanjian kerja laut, kartu tenaga kerja luar negeri dan lain sebagainya.¹¹

Dalam masalah ABK yang bekerja di kapal asing sering terjadi penempatan ABK yang menggunakan system *Legal of Guaratee* (LG). Dalam contohnya seperti ada ABK dalam kontak kerjanya seharusnya mendapat penempatan di Thailand, tetapi Ketika bekerja dalam kenyataannya ABK tersebut malah di kirim dan di suruh bekerja di Cina. Sehingga dalam data ABK tidak ada catatan dari perwakilan pemerintah Thailand. Hal inilah yang menjadi penyebab sulit dalam proses penyelesaian sengketa ataupun masalah yang dialami ABK tersebut.¹² Permasalahan ABK tersebut diakibatkan karena lemahnya dari perjanjian kerja yang sudah di sepakati dari awak dan juga minimnya pengawasan dari pihak pemerintah. Seperti contoh berikut dimana ada dokumen keberangkatan seperti buku pelaut yang dipalsukan, tetapi masih bisa mendapatkan kartu tenaga kerja luar negeri (KTKLN). Dalam

⁹ Frans L Kobun, 2019, "Tak terima ditegur, ABK KM Maju Jaya Baru bunuh nakhoda kapal", <https://arsip.jubi.id/tak-terima-ditegur-abk-km-maju-jaya-baru-bunuh-nakhoda-kapal/> (diakses pada tanggal 29 Mei 2023).

¹⁰ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021, "Informasi Setiap Saat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut", <https://ppid.dephub.go.id/informasi-setiap-saat/laut?sort=YW5Wa2RXdz0=> (diakses pada tanggal 29 Mei 2023).

¹¹ Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, dan Bayu Sujadmiko, 2021, *Perlindungan Hak ABK Dalam Kerangka Hukum Nasional dan Hukum Internasional*. Jurnal Ilmu Hukum. h. 3. Diakses pada tanggal 20 November 2022

¹² Ibid.

proses keberangkatan ABK bekerja di kapal asing padahal untuk mengeluarkan KTKLN para petugas penerbit harus terlebih dulu mengecek keaslian dari dokumen tersebut dan juga para ABK tersebut banyak yang tidak mengetahui fungsi dari KTKLN itu sendiri. Perlindungan Hukum tentang Hak-hak Awak Kapal harus menjadi tanggung jawab bagi negara tempat ABK tersebut bekerja, serta negara Pelabuhan. Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman terhadap Hak Asasi Manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan Perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh Hukum.¹³

Dalam aturan hukum nasional yang mengatur perlindungan bagi para Awak Kapal yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan. Dalam Hukum Internasional permasalahan yang berkaitan dengan Hak awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal Asing ini sudah diatur dalam Konvensi *International Labour Organisation* (ILO) Nomor 188 Tahun 2007 tentang Pekerjaan dalam Penangkapan ikan, dimana dalam konvensi tersebut memberikan suatu kelayakan kerja diatas kapal untuk para Awak Kapal. Dalam hukum internasional, ciri-ciri penting dalam pertanggungjawaban negara untuk memenuhi hak-hak awak kapal memiliki beberapa faktor yaitu, kewajiban hukum internasional yang masih berlaku di antara kedua negara yang bersangkutan, telah terjadi suatu perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajiban dan kelalaian ataupun perbuatan tersebut menimbulkan kehilangan atau kerugian.¹⁴

Berdasarkan data dari Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia (BNP2TKI) serta Badan Perlindungan Pekerja Imigran Indonesia (BP2MI) pada tahun 2018 sampai 13 mei 2020 terdapat 411 kasus yang berkaitan dengan ABK perikanan. Pengaduan tersebut terdiri dari ABK *procedural* dan *nonprocedural*. Berbagai pengaduan tersebut berdasarkan negara berikut, Taiwan 128 kasus, Korea Selatan 43 kasus, Malaysia 9 kasus, Vietnam 15 kasus, Peru 34 kasus, Nambia 14 kasus, China 23 kasus, Fuji Island 13 kasus, Angola 10 kasus, Afrika Selatan 16 kasus dan negara lainnya 109 kasus.¹⁵

Selanjutnya untuk pengaduan dalam jenis masalah yaitu, Meninggal dunia di negara tempat ABK bekerja memiliki 46 kasus, terkait penahanan dokumen oleh Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI) memiliki 20 kasus, repatriasi atau

¹³ Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung : Citra Aditya Bakti, h.54.

¹⁴ Malcolm N. Shaw QC, 2013, *Hukum Internasional, Edisi Keenam*, Bandung : Nusa Media, Bandung, h.774.

¹⁵ BP2MI, "Peran Pemerintah Dalam Penempatan Dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Di Kapal Ikan Asing", 2019, <https://kkp.go.id/djprl/jaskel/artikel/21209-peranpemerintah-dalam-penempatan-dan-pelindungan-pekerja-migran-Indonesia-di-kapal-ikanasing->, (diakses pada tanggal 14 mei 2023).

pemulangan memiliki 23 kasus, kecelakaan ketika bekerja memiliki 46 kasus, gaji tidak di bayar memiliki 183 kasus, TKI dalam tahanan atau dakan proses tahanan karena suatu pelanggaran memiliki 8 kasus, gagal berangkat memiliki 17 kasus, kena PHK alias di pecat sebelum habis masa perjanjian kerja memiliki 9 kasus, pekerjaan tidak sesuai dengan perjanjian kerja memiliki 8 kasus, penipuan peluang kerja memiliki 7 kasus, dan yang berkaitan dengan hal lainnya memiliki 44 kasus.¹⁶

Dengan banyaknya kasus yang dialami oleh ABK salah satu contoh kasus pelanggaran HAM yang dialami seorang ABK Indonesia yang bekerja di kapal asing yaitu tentang peristiwa yang terjadi di kapal asing milik negara cina kapal Long Xing 629 pada bulan April 2020 silam.¹⁷ Dalam kasus kapal Long Xing 629 ada salah satu ABK Indonesia meninggal dunia dan jasadnya di buang ke laut, hal tersebut melanggar ketentuan dari perjanjian kesepakatan kontrak kerja dimana ada sebuah pernyataan bahwa yang berintikan segala resiko akan di tanggung sendiri jika suatu saat terjadi sebuah musibah sampai bahkan meninggal dunia, dimana jasad harus dikremasikan di tempat kapal menyandar dengan catatan bahwa abu jasad harus dipulangkan ke Indonesia.

Penelitian ini membahas tentang pengaturan tentang hak-hak awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal nasional maupun yang bekerja di kapal asing berdasarkan Hukum Internasional, harmonisasi pengaturan hukum nasional Indonesia dengan hukum internasional tentang hak-hak awak kapal dan hak-hak awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal asing mendapatkan jaminan dan perlindungan baik menurut hukum nasional maupun hukum internasional (kasus kapal Long Xing 629 milik Cina).

Metode Penelitian yang digunakan ada lima diantaranya, jenis penelitian hukum yang digunakan oleh penulis merupakan penelitian hukum yuridis normatif. Penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum yang bertujuan untuk menjawab isu hukum yang dihadapi oleh penulis.¹⁸ Pendekatan penelitian hukum terdapat pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus, pendekatan historis, pendekatan komparatif, dan pendekatan koseptual. Dengan menggunakan pendekatan tersebut, maka peneliti mendapatkan jawaban dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang sedang digali.¹⁹ Sumber bahan hukum dari suatu

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Devina Halim, 2020, "Begini Kronologi Kasus ABK WNI di Kapal Long Xing 629 Menurut Polisi", diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2020/05/21/06420851/begini-kronologi-kasus-abk-wni-di-kapal-long-xing-629-menurut-polisi?page=all>, diakses pada 1 November 2022.

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki, 2007, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, h. 35

¹⁹ *Ibid.*, h. 133

hukum ada 2 yaitu bahan hukum primer yang penulis gunakan yaitu, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan dan Undang-Undang *Internasional Labour Organisation* (ILO) no.188 Tahun 2007 tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan, serta peraturan-peraturan turunannya dan bahan hukum sekunder diperoleh dengan melakukan penelitian kepustakaan (*library research*) yang diperoleh dari berbagai literatur yang terdiri dari buku, kamus hukum, jurnal hukum, skripsi, tesis, disertasi hukum, dan komentar atas putusan pengadilan.²⁰ Teknik pengumpulan bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui penelitian kepustakaan yakni dengan cara mencari dan mengumpulkan bahan hukum yang diperoleh dari berbagai macam literatur kepustakaan dan sumber-sumber lainnya yang bertautan dengan penelitian yang ditulis dalam skripsi peneliti. Teknik analisis bahan hukum pada bahan hukum primer dalam penelitian ini antara lain dengan peraturan perundang-undangan, dengan bahan-bahan hukum dari hasil studi kepustakaan terutama mencari pendapat ahli hukum, asas-asas hukum dan teori-teori hukum dan bahan hukum sekunder dalam penelitian ini penulis mendapatkannya melalui studi kepustakaan baik dari buku, kamus hukum, skripsi terdahulu, dan komentar dari para ahli hukum.

PENGATURAN HAK-HAK AWAK KAPAL INDONESIA YANG BEKERJA DI KAPAL ASING

Pengaturan terkait hak-hak awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal nasional maupun kapal asing telah di atur dalam *International Labour Organization* (ILO) *Work in Fishing Convention* No.188 2007, atau dalam bahasa Indonesia berarti Konvensi pekerjaan dalam penangkapan ikan. Konvensi ILO 188 tahun 2007 ini merupakan standart ketenagakerjaan internasional untuk para pekerja awak kapal perikanan agar memiliki kelayakan kerja, yang bertujuan untuk menjamin dan melindungi hak-hak dari awak kapal seperti khususnya dalam hal kondisi kerja di kapal, akomodasi makanan, kesehatan kerja, keselamatan kerja dan jaminan sosial. Sehingga para awak kapal Indonesia yang bekerja di atas kapal nasional maupun kapal asing mendapatkan perlindungan dalam bekerja.²¹

Dalam peraturan Internasional tentang Hak Awak Kapal bukan hanya ILO 188 2007 saja yang menjadi pedoman bagi peneliti untuk membahas tentang aturan Internasional tentang Hak Awak Kapal, ada peraturan ILO yang lain juga yang mengatur tentang Hak Awak Kapal

²⁰ *Ibid.*, h. 181

²¹ Djojo Suwardjo, dkk., 2010, Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan dari Aspek Regulasi Nasional dan Internasional, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol. 1, no. 1, h. 1

yaitu *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*, atau dalam bahasa Indonesia berarti Konvensi Ketenagakerjaan Maritim yang merupakan peraturan yang mengatur Standar Ketenagakerjaan Internasional yang berisi juga tentang Hak Awak Kapal selama berkeja di kapal nasional maupun kapal asing.

Peraturan perundang-undangan Indonesia dan peraturan perundang undangan internasional memiliki kesamaan yang berkaitan dengan hak-hak awak kapal. Peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur tentang hak-hak awak kapal meliputi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan dan peraturan menteri kelautan dan perikanan republik Indonesia nomor 42/permen-kp/2016 tentang perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan. Sedangkan peraturan perundang-undangan Internasional yang mengatur tentang hak-hak awak kapal di atur pada Konvensi *International Labour Organization (ILO) 188* tahun 2007 dan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

HARMONISASI PENGATURAN HUKUM NASIONAL INDONESIA DENGAN HUKUM INTERNASIONAL TENTANG HAK-HAK AWAK KAPAL

Harmonisasi pengaturan Hukum Nasional dan Hukum Internasional memiliki persamaan dalam konteks hak-hak awak kapal yang meliputi hak atas upah, hak atas tempat tinggal dan makanan, hak waktu kerja, hak atas cuti, hak waktu sakit dan kecelakaan, hak pengangkutan atau bisa disebut hak pemberangkatan dan kepulangan awak kapal. dalam pelaksanaannya peraturan Nasional maupun Internasional sama-sama memiliki peran yang penting bagi awak kapal agar terpenuhinya hak-hak awak kapal baik yang bekerja di kapal nasional maupun kapal asing, berikut ini harmonisasi dari Peraturan Nasional Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan dan peraturan menteri kelautan dan perikanan republik Indonesia nomor 42/permen-kp/2016 tentang perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan dengan peraturan Internasional Konvensi ILO 188 2007 dan MLC 2006 dalam konteks hak-hak awak kapal :

1. Hak Mendapatkan Upah : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 pasal 22 ayat 1 dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 pasal 23 sampai 24.
2. Hak Jam Istirahat dan Jam Kerja : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 pasal 21 ayat 1-6 dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 Pasal 13 dan 14 serta MLC 2006 Standar A2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat Pasal 5.

3. Hak Jaminan Pemberangkatan dan Pemulangan : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 pasal 44 dan 26 dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 Pasal 22 ayat 1 sampai 3 dan juga pada pasal 21
4. Hak mendapatkan Kompensasi bila Kapal tidak dapat beroperasi karena kecelakaan : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 pasal 27 dan Hukum Internasional MLC 2006 Standar A2.6 - Kompensasi bagi Awak Kapal untuk Kapal yang Hilang atau Tenggelam Pasal 1-2 dan Selanjutnya MLC 2006 Pedoman B2.6.1 - Penghitungan Ganti Rugi atas Hilangnya Pekerjaan pasal 1-2
5. Hak kesempatan mengembangkan karir : Hukum Nasional PM kelautan dan perikanan republik Indonesia nomor 42/permen-kp/2016 Pasal 22 ayat 1 huruf l dan Hukum Internasional MLC 2006 Pedoman B2.8.1- Kebijakan untuk Meningkatkan Pengembangan Karier dan Keterampilan serta Kesempatan Kerja sebagai Awak Kapal
6. Hak mendapatkan akomodasi, makanan, minuman, dan fasilitas rekreasi : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 25, 32, 34 dan 35 dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 pasal 25, 26, 27 dan Lampiran III nomor 70
7. Hak pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 28, 37 dan 18 Ayat 2 huruf h dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 pasal 29, 30, 38 dan 39
8. Hak Cuti : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 pasal 24 dan Hukum Internasional tidak dicantumkan dalam Konvensi ILO 188 2007 tetapi kembali lagi dalam perjanjian kerja Awak Kapal
9. Hak Awak Kapal Meninggal : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 31 dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 Pasal 38
10. Hak mendapatkan Perjanjian Kerja : Hukum Nasional PP Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 18 dan Hukum Internasional Konvensi ILO 188 2007 Pasal 16 butir a, 17, 18 dan 20

Walaupun terdapat undang-undang yang mengatur tentang hak awak kapal, tetapi dalam prakteknya di lapangan masih banyak pelayaran nasional maupun internasional yang melakukan terjadi praktik eksploitasi terhadap para awak kapal di lautan lepas. Contohnya saja dalam kasus yang saya bahas yaitu mengenai pembuangan jenazah awak kapal

Indonesia yang meninggal ketika bekerja di kapal penangkap ikan Long Xing 629 milik perusahaan cina.²²

Pada tahun 2020, awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal Long Xing 629 milik Cina dipekerjakan secara tidak layak di kapal tersebut, sebanyak 22 awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal Long Xing 629 milik china mengaku mendapatkan siksaan dari para awak kapal cina dan atasannya. Para awak kapal Indonesia sering dituntut dan dipaksa untuk bekerja lebih jika pekerjaan yang awak kapal Indonesia lakukan tidak sesuai dengan keinginan para awak kapal cina dan atasannya maka mereka akan mendapatkan kekerasan seperti tendangan dan pukulan selain itu kendala dalam bahasa yang membuat para awak kapal mendapatkan kekerasan dari awak kapal china dan wakil kapten. Makanan dan minuman yang disediakan untuk para awak kapal Indonesia juga tidak layak, makanan yang disediakan adalah makan ikan yang sudah lama dan tidak segar bahkan para awak kapal Indonesia makan ikan umpan serta walaupun awak kapal makan sayuran, sayuran tersebut tidaklah fresh karena sayur yang di makan adalah sayur yang di bawa dari hari pertama berlayar. Minuman para awak kapal Indonesia juga tidak layak karena minuman diambil dari air laut yang sudah disaring oleh alat penyaring, sedangkan para awak kapal cina meminum air kemasan. Awak kapal Indonesia juga tidak mendapatkan jam istirahat yang cukup, jika mereka ketahuan bersistirahat maka akan mendapatkan perlakuan tidak baik berupa tendangan dan memukul kepala.²³

Awak kapal Indonesia tersebut diberangkatkan oleh 4 (empat) *manning agency* yaitu PT. Lakemba Perkasa Bahari (LPB) Perusahaan dari Tegal, PT. Alfira Perdana Jaya (APJ) Perusahaan dari Bekasi, PT. Karunia Bahari Samudera (KBS) Perusahaan dari Pemalang dan PT. Sinar Muara Gemilang (SMG) Perusahaan dari pemalang.²⁴ Para awak kapal tersebut juga mendapatkan pemerasan dan eksploitasi selama direkrut oleh *manning agency*, pemerasan yang di maksud yaitu ada beberapa calon awak kapal harus membayar Rp.800.000 sampai Rp.5.000.000 untuk biaya agar bisa bekerja di kapal perikanan luar

²² Chann Piseth, 2020, *Peran Konvensi Hukum Laut Internasional PBB 1982 Dan International Maritime Organization (I) Bagi Keselamatan Dan Keamanan Anak Buah Kapal (ABK) Selama Berlayar Dalam Pelayaran Internasional*, Jurnal Poros Hukum Padjadjaran, Vol 2 No 1, h. 161. Diakses pada tanggal 29 September 2023

²³ Puput Oktariani dan Dedik Fitra Suhermanto, 2022, *Upaya ILO dalam mengatasi Permasalahan Kerja Paksa ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing*, Jurnal Sosiologi, Vol 16 No 1 h. 107, Diakses pada tanggal 27 September 2023

²⁴ Indonesia Ocean Justice Initiative, 2020, "Dugaan Pelanggaran HAM Yang Mengakibatkan Kematian Pekerja Migran Indonesia Di Kapal Ikan Asing", <https://oceanjusticeinitiative.org/mdocsposts/press-release-ioji-tentang-dugaan-pelanggaran-ham-yang-mengakibatkan-kematianpekerja-migran-indonesia-pmi-di-kapal-ikan-asing/>, (diakses pada 5 Oktober 2023).

negeri, eksploitasi juga didapatkan oleh awak kapal selama menjalani pelatihan singkat selama 2 sampai 5 bulan di *manning agency* untuk mendapatkan *Basic Safety Training* (BST) sebelum berangkat bekerja di kapal, dimana selain menjalani BST dan berada di mess atau kos yang di rekomendasikan oleh *maninng agency* para awak kapal disuruh untuk menjadi kuli bangunan dan lain sebagainya, makanan selama BST juga tidak manusiawi dan tidak ada nilai gizi yang cukup. Setelah melaksanakan BST maka para awak kapal akan mendapatkan perjanjian kerja dan tiket pesawat serta *itinerary* keberangkatan, jika awak kapal tidak mau menandatangani perjanjian kerja maka awak kapal wajib mengganti biaya yang sudah dikeluarkan oleh *manning Agency* selama BST, biaya pesawat dan biaya lainnya sebesar Rp.10.000.000 sampai Rp.20.000.000, hal tersebut yang menyebabkan awak kapal mau tidak mau menandatangani perjanjian kerja agar tidak membayar denda yang cukup besar.²⁵

Perjanjian kerja yang sudah ditandatangani oleh para awak kapal tersebut juga terdapat pasal yang berisi tentang awak kapal wajib memberikan jaminan uang yang akan dipotong dari setiap gaji yang diberikan, dari masing-masing *manning agency* berbeda nominalnya yaitu PT. LPB uang jaminan sebesar Rp.12.500.000, PT. APJ uang jaminan sebesar Rp.18.000.000 dan PT. SMG uang jaminan sebesar Rp.14.150.000. dalam perjanjian kerja awak kapal terdapat kekeliruan, dimana para awak kapal dinyatakan bahwa akan bekerja di kapal berbendera Korea dan ternyata para awak kapal tersebut baru mengetahui bahwa mereka akan bekerja di kapal Tiongkok sesampainya mereka di Pelabuhan Korea Selatan, awak kapal saat itu sudah menolak untuk tidak ingin bekerja di kapal Tiongkok tetapi kapal langsung berangkat ke Kepulauan Samoa. Dalam 13 bulan berlayar di laut, kapal Long 629 tidak pernah berhenti dan melihat daratan, diduga bahwa kapal tersebut melakukan aktivitas ilegal sehingga petugas Pelabuhan tidak perlu melaksanakan pemeriksaan terhadap kapal Long Xing 629, hal ilegal yang dilakukan kapal Long xing 629 yaitu penangkapan ikan hiu untuk di ambil siripnya.²⁶

Para awak kapal Indonesia tersebut awalnya diberangkatkan ke Busan pada tanggal 13 dan 14 Februari 2019. Para awak kapak Indonesia dijanjikan untuk bekerja di kapal berbendera korea selatan tetapi pada kenyataannya mereka menjadi awak kapal di kapal Long Xing 629 milik China dan mulai berlayar sejak 15 Februari 2019. Pada bulan Maret

²⁵ Febrianka Ramdhannesha Putri, 2021, *UPAYA PEMERINTAH INDONESIA DALAM MENANGGULANGI EKSPLOITASI ANAK BUAH KAPAL INDONESIA DI KAPAL LONG XING 629 TIONGKOK TAHUN 2020*, Skripsi Universitas Satya Negara Indonesia Jakarta, h. 9

²⁶ Ibid., h. 12

2019, dua awak kapal Indonesia dipindahkan ke kapal Long Xing 630 karena kapal Long Xing 630 ini membutuhkan penambahan awak kapal. Tiga awak kapal lainnya dipindahkan ke kapal Long Xing 802 dan 16 awak kapal tetap tinggal di kapal Long Xing 629. Pada bulan yang sama 15 awak kapal dipindahkan ke kapal Tian Yu 8. Ketika tiba di Busan Korea Selatan, para awak kapal Indonesia langsung dikarantina selama 14 hari di Hotel Ramada. Selama menjalani karantina, pengacara Kim Jong-Cheol dari *Advocates for Publik Interest Law* (APIL) Korea Selatan yang di damping DNT Lawyers dan *Enviromental Justice Foundation*, melakukan wawancara melalui sabungan video dengan para awak kapal Indonesia yang selamat dan menanyakan kematian awak kapal Indonesia yang meninggal di kapal Long Xing 629. Kim Jong-Cheol mengungkapkan bahwa situasi para awak kapal di kapal Long Xing 629 sangatlah buruk, para awak kapal tersebut dipaksa kerja hingga 18 jam per hari dengan mendapatkan gaji yang cukup rendah yang seharusnya mereka mendapatkan gaji sebesar 350.000 won hingga 500.000 won per bulannya atau sekitar Rp.4.050.000 sampai Rp.5.800.000 per bulannya, tetapi mereka tidak mendapatkan gaji sebesar itu melainkan hanya mendapatkan gaji sebesar 160.000 won atau sekitar Rp. 1.800.000 (satu juta delapan ratus ribu rupiah) setelah bekerja selama 13 bulan, jika dihitung perbulannya maka para awak kapal tersebut hanya mendapatkan Rp. 136.000 (seratus tiga puluh enam ribu rupiah), selain itu upah awak kapal Indonesia selama 3 bulan pertama bekerja di kapal Long Xing 629 tidak diberikan dengan alasan untuk pembayaran administrasi. dengan kondisi tempat tinggal awak kapal yang tidak layak dan kurangnya pelayanan kesehatan yang memadai, hal tersebut menyebabkan para awak kapal menderita penyakit dan akhirnya meninggal dunia.²⁷

Awal mula laporan kejadian tersebut disiarkan langsung oleh stasiun televisi Korea Selatan yaitu MBC (Munhwa Broadcasting Corporation) mengungkapkan kondisi kerja dan kehidupan yang buruk dialami oleh para awak kapal Indonesia. Kasus kapal penangkap ikan Long Xing 629 milik perusahaan cina tersebut tersorot ketika tersebarnya video yang berisi tentang pelarungan Awak Kapal Long Xing 629 yang meninggal di Pelabuhan Busan pada tanggal 30 Maret 2020.²⁸ Dalam vidio tersebut diabadikan oleh awak kapal Indonesia secara sembunyi-sembunyi, dalam vidio tersebut terlihat jelas para awak kapal Cina melakukan

²⁷ APIL, 2020, "Migrant Fishermen of Chinese Ship Longxing 629 Who Could Not Return Home", <https://apil.or.kr/?p=13684>, (diakses pada 5 Oktober 2023).

²⁸ Gabby Agnesya, et al., 2022, *Tanggung Jawab Perdata Terhadap Perbudakan Modern yang Dialami Pekerja Migran Indonesia di Kapal Long Xing 629 Milik Cina Ditinjau dari Prinsip Bisnis dan HAM*, *Jurist-Diction*, Vol 5 No 2 h. 498. Diakses pada tanggal 27 September 2023

upacara pemakaman seadanya yang selanjutnya dilakukan pelarungan jenazah menggunakan peti. Pelarungan tersebut terjadi tanpa adanya persetujuan dari pihak keluarga awak kapal Indonesia. Padahal di dalam perjanjian kerja menyatakan bahwa ketika awak kapal meninggal dunia saat bekerja, kapal harus merapat ke pelabuhan terdekat untuk menyerahkan jenazah ke keluarga dalam keadaan sudah di kremasi. Pelabuhan Korea Selatan yang menjadi tempat berlabuh kapal Long Xing 629 juga tidak melarang kapal Long Xing 629 untuk menyerahkan jenazah awak kapal untuk di kremasi dan selanjutnya di pulangkan ke negara asal awak kapal.

Beredarnya video tersebut, maka dimulai sebuah investigasi dari penyebab meninggalnya awak kapal Long Xing 629 tersebut, dari investigasi telah ditemukan adanya indikasi *modern slavery* atau bisa disebut perbudakan modern yang dilakukan oleh kapal Long Xing 629 kepada awak kapal Indonesia. Hasil dari penyelidikan mengungkapkan bahwa dari 22 awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal Long Xing tersebut, 14 awak kapal sudah kembali ke Indonesia dengan selamat, 4 awak kapal meninggal dunia, 2 awak kapal masih bekerja di kapal Long Xing 630 dan 2 awak kapal yang ada di kapal Long Xing 802 dilabuhkan ke Samoa telah kembali ke daerahnya asal tanpa di ketahui, 14 awak kapal yang sudah kembali ke Indonesia tersebut diantaranya masih berusia di bawah umur, ada 6 awak kapal yang berumur 16 dan 17 tahun dan bisa di sebut masih anak-anak, pengertian anak sebagaimana yang dimaksud Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1979 tersebut dapat diketahui bahwa seseorang dapat disebut anak jika memenuhi syarat yaitu, belum mencapai umur genap 21 (dua puluh satu) tahun dan belum pernah kawin.²⁹ Awak kapal Indonesia sebelumnya sudah meminta untuk pulang karena merasa mendapatkan perlakuan yang tidak baik, tetapi kapal Long Xing 629 tidak memiliki izin untuk kembali maka 16 awak kapal dipindahkan ke kapal Tian Yu 8 pada Maret 2020, dalam perjalanan awak kapal Indonesia bernama Ari meninggal dunia dan dilarungkan. Sisa 15 awak kapal tersebut akhirnya tiba di Busan tetapi mereka harus menjalani karantina 14 hari dan selama karantina satu awak kapal Indonesia yang bernama Efendi meninggal dunia. Kasus awak kapal yang bekerja di kapal Long Xing 629 tersebut menjadi salah satu kejadian yang besar bagi pemerintahan Indonesia, sehingga perlu adanya tindakan hukum untuk kasus tersebut agar tidak ada lagi korban eksploitasi bagi awak kapal Indonesia.

²⁹ R. Wiyono, 2016, *Sistem Peradilan Anak di Indonesia*, Jakarta : Sinar Grafika, h.11.



Gambar 1.1 Pelarungan Jenazah Awak Kapal Indonesia (BBC Indonesia, 2020)

Awak kapal Indonesia yang meninggal dan dilarungkan di laut ada 3 orang dan 1 orang meninggal di rumah sakit, para awak kapal Indonesia tersebut bernama Alfatah, Sepri, Ari dan Effendi.³⁰ Para awak kapal Indonesia selama bekerja di kapal Long Xing 629 mengalami sakit yang sama yaitu badan membengkak, sakit pada bagian dada dan sesak nafas. Alfatah meninggal dan dilarungkan di laut pada tanggal 27 Desember 2019 di kapal Long Xing 802, Sepri meninggal dan dilarungkan di laut pada tanggal 21 Desember 2019 di kapal Long Xing 629, Ari meninggal dan dilarungkan pada tanggal 30 Maret 2020 di kapal Tian Yu 8 dan Effendi meninggal pada tanggal 27 April 2020 di rumah sakit *Busan Medical Centre*. Selama sakit para awak kapal lainnya sudah menyarankan kepada kapten kapal untuk membawakan awak kapal yang sakit ke rumah sakit di kepulauan Samoa, tetapi kapten kapal menolak dan hanya memberikan obat yang tidak diketahui obat apa itu karena berbahasa cina dan di duga obat tersebut sudah kadaluarsa.³¹

Kasus awak kapal Long Xing 629 menjadi kasus yang akan saya bahas berhubungan tentang hak-hak awak kapal Indonesia menurut Hukum Nasional dan Hukum Internasional, maka hak awak kapal yang akan saya bahas pada kasus kapal Long Xing 629 milik china tersebut antara lain Hak upah, hak jam kerja dan jam istirahat, hak akomodasi makanan dan minuman, hak pemberangkatan dan pemulangan, hak perawatan dan pemeliharaan kesehatan, hak perjanjian kerja dan hak jika awak kapal meninggal di kapal, berikut peraturan yang mengatur hak awak kapal sebagai berikut :

³⁰ Samudra Rof-Rof Galih, 2020, *Abk (Nelayan) Didalam Kapal Cina*, Serang : Uin Banten Press, h.2.

³¹ DNT Lawyers, 2020, "Keadilan untuk ABK Long Xing 629", <https://dntlawyers.com/press-release-keadilan-untuk-abk-long-xing-629/>, (diakses pada 14 Oktober 2023).

1. Hak Upah dalam Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 22 ayat 1, sedangkan Hak upah dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 2007 pasal 23-24.
2. Hak jam kerja dan jam istirahat dalam Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 21 ayat 1-6, sedangkan dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 2007 Pasal 13 dan 14 serta pada Peraturan Internasional MLC 2006 Standar A2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat Pasal 5.
3. Hak Akomodasi, Makanan dan Minuman dalam Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 25, 32 dan 34, sedangkan dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 pada pasal 25, 26 dan 27.
4. Hak Pemberangkatan dan Pemulangan dalam Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 26, 27 dan 44, sedangkan dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 2007 pasal 21 dan Pasal 22 ayat 1 sampai 3.
5. Hak Perawatan dan Pemeliharaan Kesehatan Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 28 dan 37, sedangkan dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 pada pasal 29, 30 dan 38 ayat 3.
6. Hak Perjanjian Kerja dalam Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 18, sedangkan dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 pada pasal 16 butir a, 17, 18 dan 20.
7. Hak jika Awak Kapal Meninggal di Kapal dalam Hukum Nasional diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelautan pasal 31, sedangkan dalam Hukum Internasional diatur pada Konvensi ILO 188 pada pasal 38.

Kasus kapal Long Xing 629 telah dilakukan penyelidikan oleh Kepolisian Republik Indonesia, dalam kasus ini penyidik menetapkan 6 tersangka yang merupakan agensi pemberangkatan kerja awak kapal Indonesia yaitu :

1. Joni Kasiyanto selaku Direktur PT. SMG
2. Muhamad Zakaria selaku mantan Direktur PT. SMG

3. William Gozali selaku Karyawan PT. APJ
4. Kiagus Muhammad Firdaus selaku Karyawan PT. LPB
5. Muamar Kadafi selaku Direktur PT. LPB

Modus yang dilakukan oleh ketika tersangka sama-sama menjanjikan untuk para calon awak kapal bekerja di kapal berbendera Korea Selatan secara resmi dan menempatkan awak kapal sesuai perjanjian. Awak kapal Indonesia yang menjadi korban diberikan janji gaji sebesar 4.200 dollar AS atau sekitar Rp.66.670.000 untuk bekerja selama 14 bulan. Kenyataannya para awak kapal Indonesia yang diberangkatkan PT. Sinar Muara Gemilang hanya mendapatkan gaji sebesar 1.350 dollar AS atau sekitar Rp.21.430.000 selama bekerja 14 bulan, gaji awak kapal Indonesia yang diberangkatkan PT. Lembaga Perkasa Abadi dipotong dan hanya mendapatkan gaji 650 dollar AS atau sekitar Rp.10.300.000 selama bekerja 14 bulan dan untuk awak kapal Indonesia yang diberangkatkan PT. Alfira Perdana Jaya tidak menerima gaji sepeserpun.

Dalam kasus kapal Long Xing 629 tersebut polisi menyita barang bukti berupa 10 kontrak kerja, 14 buku paspor, 14 slip gaji, 14 tiket keberangkatan dan 14 *seaman book* (buku pelaut). Dalam kasus ini ketiga tersangka bisa dijerat dengan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang yang menyebutkan bahwa “Setiap orang yang membawa warga negara Indonesia ke luar wilayah negara Republik Indonesia dengan maksud untuk dieksploitasi di luar wilayah negara Republik Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 15 (lima belas) tahun dan pidana denda paling sedikit Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah) dan paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).”

Selain itu para pelaku juga bisa dijerat dengan 81 dan 82 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Kerja Migran Indonesia yang menyebutkan bahwa pasal 81 “Orang perseorangan yang melaksanakan penempatan Pekerja Migran Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah).” Dan pasal 82 “Dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah), setiap Orang yang dengan sengaja menempatkan Calon Pekerja Migran Indonesia pada: a. jabatan dan jenis pekerjaan yang tidak sesuai dengan perjanjian kerja sehingga merugikan Calon Pekerja Migran Indonesia tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf a; atau b. pekerjaan yang

bertentangan dengan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf b.”

Hukuman yang di dapatkan oleh para pelaku bermacam-macam, dari keempat perusahaan yang tersandung dalam kasus kapal Long Xing 629 tersebut hanya ada 3 perusahaan dan 5 pelaku perusahaan yang mendapatkan hukuman antara lain :

1. Joni Kasiyanto selaku Direktur PT. SMG diadili pada Putusan PN PEMALANG Nomor 155/Pid.Sus/2020/PN.Pml pada Tanggal 18 Januari 2021, dan Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Joni Kasiyanto alias Joni dengan pidana penjara selama 4 (empat) tahun dan 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp120.000.000,-(seratus dua puluh juta rupiah) apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan pengganti denda selama 4 (empat) bulan dan Restitusi.
2. Muhamad Zakaria selaku mantan Direktur PT. SMG diadili pada Putusan PN PEMALANG Nomor 168/Pid.Sus/2020/PN.Pml pada Tanggal 20 Januari 2021, dan Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Muhamad Zakaria Alias Zakaria Bin Slamet dengan pidana penjara selama 4 (empat) tahun dan 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp120.000.000,- (seratus dua puluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan pengganti denda selama 4 (empat) bulan dan Restitusi.
3. William Gozali selaku Karyawan PT. APJ diadili pada Putusan PN BREBES Nomor 123/Pid.Sus/2020/PN.Bbs pada Tanggal 3 Februari 2021, dan Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dan 4 (empat) bulan, dan denda sejumlah Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan dan Restitusi.
4. Kiagus Muhammad Firdaus selaku Karyawan PT. LPB diadili pada Putusan PN TEGAL Nomor 100/Pid.Sus/2020/PN.Tgl pada Tanggal 22 Desember 2020, dan Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 2 (dua) bulan dan denda sejumlah Rp 800.000.000,- (delapan ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan 1 (satu) bulan.
5. Muamar Kadafi selaku Direktur PT. LPB diadili pada Putusan PN TEGAL Nomor 22/Pid.Sus/2021/PN.Tgl pada Tanggal 4 Mei 2021, dan Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 3 (tiga) bulan dan denda

sejumlah Rp 800.000.000,- (delapan ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan 1 (satu) bulan.

Penyepakatan perjanjian kerja di Indonesia sendiri tergolong lemah serta kurangnya pengawasan dari pemerintah, banyak sekali perusahaan swasta penyalur awak kapal untuk bekerja di kapal nasional maupun kapal asing tidak diawasi dengan baik oleh pemerintah. Karena lemahnya pengawasan dari pemerintah maka banyak dokumen keberangkatan awak kapal dipalsukan, contohnya saja surat perjanjian kerja yang banyak sekali di palsukan dan banyak awak kapal tidak memahami fungsi dari surat perjanjian kerja. Padahal perjanjian kerja tersebut sangat penting untuk memenuhi hak-hak awak kapal selama bekerja di kapal Nasional maupun di kapal Berbendera Asing, akhirnya banyak sekali kasus yang berhubungan dengan perdagangan orang, eksploitasi awak kapal dan kekerasan yang dialami oleh para awak kapal Indonesia.

KESIMPULAN

1. Pengaturan tentang Hak-Hak Awak Kapal Indonesia yang bekerja di kapal nasional maupun yang bekerja di kapal asing menurut Hukum Internasional sudah diatur dalam Konvensi International Labour Organization (ILO) Work in Fishing Convention No.188 2007 tentang pekerjaan dalam penangkapan ikan dan Maritime Labour Convention (MLC) 2006 tentang Standar Ketenagakerjaan Internasional. Hak-Hak awak kapal yang diatur antara lain Hak Perjanjian Kerja, Upah, makanan minuman, jam kerja, Jam Istirahat, Pemberangkatan, Pemulangan, Akomodasi dan Kesehatan.
2. Harmonisasi pengaturan hukum nasional Indonesia dengan hukum internasional mengatur tentang hak-hak awak kapal meliputi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang kepelayatan dan peraturan menteri kelautan dan perikanan republik Indonesia nomor 42/permen-kp/2016 tentang perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan. Harmonisasi pengaturan Hukum Nasional dan Hukum Internasional memiliki persamaan dalam hal yang meliputi Hak Perjanjian Kerja, Upah, makanan minuman, Waktu Kerja, Pemberangkatan, Pemulangan, Akomodasi dan Kesehatan.
3. Hak-hak awak kapal Indonesia yang bekerja di kapal asing mendapatkan jaminan dan perlindungan baik menurut hukum nasional maupun hukum internasional pada kasus kapal Long Xing 629 tidak terpenuhi dengan baik, awak kapal mengalami eksploitasi yang di lakukan oleh ABK Cina dan Kapten Kapal. 4 awak kapal Indonesia meninggal

dunia dikarenakan penyakit yang di sebabkan oleh makanan dan minuman yang tidak layak, mereka harus bekerja selama 18 jam perhari dan bahkan sampai 2 hari. Para awak kapal Indonesia yang berhasil selamat kembali ke Indonesia kurang puas atas putusan yang di berikan terhadap 5 pelaku perusahaan yang memberangkatkan mereka, dimana 3 perusahaan dan 5 pelaku hanya di hukum ringan dan 1 perusahaan lolos dari jeratan Hukum.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Djohari Santosa, 2004, Pokok-Pokok Hukum Perkapalan, Yogyakarta: UII Press Yogyakarta
- Malcolm N. Shaw QC, 2013, Hukum Internasional, Edisi Keenam, Bandung : Nusa Media
- Peter Mahmud Marzuki, 2007, Penelitian Hukum, Jakarta: Kencana Prenada Media Group
- R. Wiyono, 2016, Sistem Peradilan Anak di Indonesia, Jakarta : Sinar Grafika
- Samudra Rof-Rof Galih, 2020, Abk (Nelayan) Didalam Kapal Cina, Serang : Uin Banten Press
- Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung : Citra Aditya Bakti
- Wiwiho Soedjono, 1982, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Jakarta : Bima Aksara
- Zaeni Asyhadie, 2014, *Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Jakarta: Rajawali Press

JURNAL/SKRIPSI

- Djojo Suwardjo, dkk., 2010, Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan dari Aspek Regulasi Nasional dan Internasional, Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan, Vol. 1, no. 1, h. 1
- Budi Purwanto, 2015, *Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan dan Harapan)*, Jurnal Ilmu Manajemen 4, Vol. 2, No. 167
- Deny Tri Wahyudi, 2015, *Perlindungan Hukum terhadap Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri*, Jurnal Ilmu Hukum, Mimbar Keadilan UNTAG Surabaya, h, 170–84
- Chann Piseth, 2020, Peran Konvensi Hukum Laut Internasional PBB 1982 Dan International Maritime Organization (I) Bagi Keselamatan Dan Keamanan Anak Buah Kapal (ABK) Selama Berlayar Dalam Pelayaran Internasional, Jurnal Poros Hukum Padjadjaran, Vol 2 No 1, h. 161
- Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, dan Bayu Sujadmiko, 2021, *Perlindungan Hak ABK Dalam Kerangka Hukum Nasional dan Hukum Internasional*. Jurnal Ilmu Hukum. h. 3

Febrianka Ramdhannesha Putri, 2021, UPAYA PEMERINTAH INDONESIA DALAM MENANGGULANGI EKSPLOITASI ANAK BUAH KAPAL INDONESIA DI KAPAL LONG XING 629 TIONGKOK TAHUN 2020, Skripsi Universitas Satya Negara Indonesia Jakarta, h. 9

Puput Oktariani dan Dedik Fitra Suhermanto, 2022, Upaya ILO dalam mengatasi Permasalahan Kerja Paksa ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing, Jurnal Sosiologi, Vol 16 No 1 h. 107

Gabby Agnesya, et al., 2022, Tanggung Jawab Perdata Terhadap Perbudakan Modern yang Dialami Pekerja Migran Indonesia di Kapal Long Xing 629 Milik Cina Ditinjau dari Prinsip Bisnis dan HAM, Jurist-Diction, Vol 5 No 2 h. 498.

INTERNET

Frans L Kobun, 2019, “*Tak terima ditegus, ABK KM Maju Jaya Baru bunuh nahkoda kapal*”, <https://arsip.jubi.id/tak-terima-ditegur-abk-km-maju-jaya-baru-bunuh-nahkoda-kapal/> (diakses pada tanggal 29 Mei 2023).

BP2MI, “*Peran Pemerintah Dalam Penempatan Dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia Di Kapal Ikan Asing*”, 2019, [https://kkp.go.id/djprl/jaskel/artikel/21209-peranpemerintah-dalam-penempatan-dan perindungan-pekerja-migran-Indonesia-di-kapal-ikanasing-](https://kkp.go.id/djprl/jaskel/artikel/21209-peranpemerintah-dalam-penempatan-dan-perindungan-pekerja-migran-Indonesia-di-kapal-ikanasing-), (diakses pada tanggal 14 mei 2023).

Devina Halim, 2020, “*Begini Kronologi Kasus ABK WNI di Kapal Long Xing 629 Menurut Polisi*”, diakses dari <https://nasional.kompas.com/read/2020/05/21/06420851/begini-kronologi-kasus-abk-wni-di-kapal-long-xing-629-menurut-polisi?page=all>, diakses pada 1 November 2022.

Indonesia Ocean Justice Initiative, 2020, “*Dugaan Pelanggaran HAM Yang Mengakibatkan Kematian Pekerja Migran Indonesia Di Kapal Ikan Asing*”, <https://oceanjusticeinitiative.org/mdocsposts/press-release-ioji-tentang-dugaan-pelanggaran-ham-yang-mengakibatkan-kematianpekerja-migran-Indonesia-pmi-di-kapal-ikan-asing/>, (diakses pada 5 Oktober 2023).

APIL, 2020, “*Migrant Fishermen of Chinese Ship Longxing 629 Who Could Not Return Home*”, <https://apil.or.kr/?p=13684>, (diakses pada 5 Oktober 2023).

DNT Lawyers, 2020, “*Keadilan untuk ABK Long Xing 629*”, <https://dntlawyers.com/press-release-keadilan-untuk-abk-long-xing-629/>, (diakses pada 14 Oktober 2023)

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021, “*Informasi Setiap Saat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*”, <https://ppid.dephub.go.id/informasi-setiap-saat/laut?sort=YW5Wa2RXdz0=> (diakses pada tanggal 29 Mei 2023).