



Efektivitas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 dalam Perlindungan Hukum dan Pemenuhan Hak Awak Kapal Perikanan Migran

Sabrina Sugiatna¹, Dede Agus², Nuryati Solapari³

^{1,2,3}Fakultas Hukum, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Jl. Raya Palka Km 3 Sindangsari, Pabuaran, Kab. Serang, Banten, Indonesia

ARTICLE INFO

Received: 15 Juni 2025
Accepted: 1 Juli 2025
Available Online: 4 Juli 2025

Keywords:
Migrant Workers; Fishing Boat Crew;
Government Regulation No. 22 Year 2022

Correspondence
*Nama: Sabrina Sugiatna
Email: sabrinassugiatnaa@gmail.com



Copyright: © 2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

ABSTRACT

Indonesia is a country with abundant marine resources due to the large number of islands in Indonesia, including large and small islands, with approximately 17,508 islands. The high number of islands in Indonesia makes this one of the livelihoods of the Indonesian people, especially those living on the coastline, namely as fisheries crew members or fishermen. This study aims to analyze the effectiveness of Government Regulation Number 22 of 2022 in providing legal protection and ensuring the fulfillment of rights for migrant fisheries crew members. The research employs an empirical juridical approach, utilizing literature review and field studies through direct interviews. The findings reveal that despite the existence of this regulation, the implementation of legal protection for migrant fisheries crew members remains challenging. Key issues include weak policy enforcement, limited supervision, lack of legal awareness among crew members, and bureaucratic obstacles that hinder access to legal assistance. Additionally, cases of exploitation and labor contract misinterpretation persist, particularly in the high-risk fisheries industry. The regulation establishes a clearer legal framework by defining the responsibilities of placement companies and the government in ensuring social protection, fair wages, work safety, insurance, and legal aid for crew members. However, gaps in enforcement necessitate collaborative efforts among government agencies, fisheries companies, and non-governmental organizations. Strengthening supervision, legal enforcement, and empowering crew members through legal education and training are crucial to improving protection. Continuous policy improvements and inter-agency coordination are expected to enhance the effectiveness of legal protection for migrant fisheries crew members in Indonesia.

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang memiliki kekayaan laut yang sangat melimpah hal ini dikarenakan jumlah pulau di Indonesia termasuk pulau besar dan pulau kecil lebih kurang terdapat 17.508 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 km dan luas sekitar 3:1 juta km, tingginya jumlah kepulauan di Indonesia menjadikan hal ini sebagai salah satu mata pencaharian yang dilakukan masyarakat Indonesia terutama masyarakat pesisir garis pantai, yaitu menjadi Awak Kapal Perikanan atau Nelayan (Septiana, 2018). Pengertian Awak Kapal Perikanan Migran sendiri adalah Pekerja Migran Indonesia yang dipekerjakan atau bekerja di atas kapal perikanan berbendera asing oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya. Tingginya jumlah kepulauan di Indonesia menjadikan hal ini sebagai salah satu mata pencaharian yang dilakukan masyarakat Indonesia terutama masyarakat pesisir garis pantai, yaitu menjadi Awak Kapal Perikanan atau Nelayan (Azhar & Suhartoyo, 2022; Soulisa et al., 2023).

Tingginya jumlah penduduk Indonesia membuat persaingan pekerjaan di industri perikanan semakin ketat dengan lowongan pekerjaan yang semakin sedikit, kemudian hal ini dibarengi dengan perkembangan industri maritim yang begitu pesat di Internasional dengan permintaan Awak Kapal yang terus meningkat membuat Awak Kapal dari Indonesia lebih memilih untuk bekerja di kapal asing dengan gaji yang lebih menjanjikan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Awak Kapal

Perikanan dari Indonesia menjadi bagian vital dari jaringan perdagangan Internasional dan memainkan peran penting dalam menjamin distribusi barang serta komoditas di seluruh dunia. Kontribusi Awak Kapal Perikanan dalam menjaga kelancaran transportasi laut memengaruhi kelangsungan rantai pasok global. Mobilitas tenaga kerja melintasi batas wilayah negara bukanlah fenomena baru di berbagai belahan dunia (Talib, 2018). Aktivitas kependudukan ini sudah dilakukan oleh banyak tenaga kerja dari berbagai negara, khususnya dari negara-negara berkembang, yang mempunyai keterbatasan kesempatan kerja, ke negara-negara maju yang kekurangan tenaga kerja untuk jenis-jenis pekerjaan tertentu. Globalisasi ekonomi yang melanda dunia disertai dengan kemudahan-kemudahan yang diperoleh akibat kemajuan teknologi komunikasi dan informasi berakibat pada makin besarnya arus mobilitas tenaga kerja Internasional dan menjangkau wilayah yang semakin luas pula. Mobilitas ke berbagai negara untuk bekerja telah dilakukan oleh banyak tenaga kerja Indonesia sejak lama. Tenaga kerja Indonesia bahkan sudah bekerja ke luar negeri sejak masa kolonial. Meskipun pada awalnya keberangkatan tenaga kerja asal Indonesia ke beberapa negara dimobilisasi oleh pemerintah kolonial Belanda (Ridzani & Pratama, 2024).

Fenomena ini jelas menimbulkan masalah hukum di mana semakin besarnya peluang bagi masyarakat Indonesia untuk bekerja keluar negeri juga dapat menimbulkan berbagai permasalahan yang terus terjadi seperti pekerja migran Indonesia yang mengalami kekerasan, gaji tidak dibayar, jam kerja yang tidak sesuai kontrak kerja, *jobdesk* yang tidak sesuai dengan kontrak kerja, perdagangan orang bahkan sampai kematian (Hadi Adha, 2023; Widodo & Belgradoputra, 2019). Pekerja di industri perikanan lebih rentan terhadap eksploitasi dibandingkan pekerja migran lainnya. Kasus pelanggaran Awak Kapal Perikanan Migran menjadi berita Nasional dan Internasional serta menjadi isu global. Hal ini harus terus digunakan sebagai katalis untuk mengatasi perbudakan maritim dan penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur di Indonesia dan di seluruh dunia. Menurut data yang diteliti oleh *Greenpeace*, berdasarkan pengaduan yang masuk ke *database* SBMI, 11 awak kapal Warga Negara Indonesia (WNI) tewas di kapal, hal ini sangat menunjukkan adanya perbudakan modern di laut lepas (Greenpeace Indonesia, 2024).

Berdasarkan data pengaduan musim 2014-2020, Awak Kapal Indonesia menerima 338 pengaduan yang beroperasi di kapal ikan asing. Jika melihat kronologi awak kapal korban, keluarga korban dan awak kapal yang satu kapal dengan korban melalui kertas laporan investigasi, penyebab meninggalnya awak kapal Warga Negara Indonesia (WNI) identik mengalami penganiayaan seperti pemukulan, penyiksaan, pembunuhan, penguburan, gaji tidak dibayar, sakit tapi penelantaran, penyakit menular, kurangnya bantuan ABK Indonesia dan sebagainya (Karinda et al., 2022). Terdapat beberapa kesepakatan yang telah dibuat di tingkat global dan regional yang bertujuan untuk memberikan perlindungan bagi pekerja migran yang bekerja di luar negara asalnya. Kesepakatan global tersebut perlu disusun karena pekerja migran internasional rentan terhadap berbagai perlakuan dan tindakan yang bertentangan dengan hak-hak asasi manusia. Terlebih lagi, pekerja migran bekerja di luar negara asal mereka yang mempunyai aturan-aturan yang berbeda. Kesepakatan yang sangat terkait dengan pekerja migran Internasional adalah peraturan/hukum yang mengatur tentang perdagangan Internasional, khususnya tentang jasa yang tercantum dalam Perjanjian Perdagangan Umum Tentang Jasa (Marchetti & Mavroidis, 2011).

Tingginya kasus pelanggaran yang dialami oleh Awak Kapal Perikanan Migran sehingga menarik banyak simpati di beberapa kalangan masyarakat termasuk praktisi hukum dan akademik untuk meneliti lebih lanjut mengenai permasalahan tersebut. Berikut beberapa penelitian terdahulu yang telah dilakukan terkait dengan permasalahan ini oleh Arum Nur Fadilah Muis, “Perlindungan dan Penegakan Hak Asasi Manusia terhadap Kasus Perbudakan Anak Buah Kapal Indonesia di Kapal Asing”, Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada. Penelitian berfokus pada bagaimana Perlindungan hukum guna mengatasi kasus perbudakan Awak Kapal yang tergolong dalam pelanggaran HAM dalam hal ini pemerintah Indonesia melakukan perlindungan dalam dua bentuk, yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif (Muis, 2022), dan Shelma Lydia Ardana Wiyantoro, “Perlindungan Hukum Terhadap Anak Buah Kapal Ikan Asing Berdasarkan UU No.18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia dan Konvensi ILO (*International Labour Organization*) No. 188 Tahun 2007”, Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Penelitian ini berfokus pada Undang-Undang No. 18 Tahun 2017 Tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia telah memberikan perlindungan hukum terhadap Awak Kapal perikanan di kapal asing dengan disahkannya Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran pada pertengahan tahun 2022. Sebelum disahkannya PP terjadi adanya kekosongan hukum pada tahun 2017 hingga PP No. 22 tahun 2022 ditetapkan (Wiyantoro, 2022).

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum bagi awak kapal perikanan migran serta tanggung jawab terhadap pemenuhan hak-hak mereka dalam konteks Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, yaitu pendekatan yang menggabungkan studi hukum normatif dengan pengamatan langsung terhadap implementasi kebijakan di lapangan (Ansari, 2023). Pendekatan yuridis digunakan untuk menganalisis regulasi yang relevan, seperti Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022, serta berbagai peraturan perundang-undangan lainnya yang mengatur perlindungan awak kapal perikanan migran. Sementara itu, pendekatan empiris dilakukan dengan mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dan studi kasus guna memahami efektivitas kebijakan dalam praktiknya.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan berbagai pemangku kepentingan, termasuk perwakilan dari Kementerian Ketenagakerjaan, Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI), serta awak kapal perikanan migran. Studi lapangan juga mencakup observasi terhadap kondisi kerja awak kapal guna memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai tantangan yang mereka hadapi. Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan yang mencakup peraturan perundang-undangan, konvensi internasional seperti ILO No. 188 Tahun 2007, jurnal ilmiah, dan laporan penelitian terkait.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif, yang bertujuan untuk menggambarkan dan memahami efektivitas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun

2022 dalam perlindungan hukum dan pemenuhan hak awak kapal perikanan migran. Data yang diperoleh dianalisis dengan cara menelaah, mengelompokkan, dan membandingkan temuan empiris dengan ketentuan hukum yang berlaku. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya dalam meningkatkan perlindungan bagi awak kapal perikanan migran, baik melalui perbaikan kebijakan maupun penguatan mekanisme pengawasan dan penegakan hukum.

Hasil dan Pembahasan

Permasalahan Yang Dialami Oleh Awak Kapal Indonesia di Kapal Ikan Asing

Pertumbuhan penduduk dunia yang pesat telah meningkatkan permintaan makanan laut sebagai sumber pangan. Sebagian besar pasokan ikan dunia diperoleh melalui penangkapan ikan. Hal ini akan mendorong tumbuhnya industri perikanan yang tentunya juga berdampak pada meningkatnya kebutuhan tenaga kerja di kapal penangkap ikan. Tingginya risiko bekerja di kapal penangkap ikan antara lain harus melaut dalam cuaca yang tidak menentu, kotor karena menangani ikan yang mudah rusak, menggunakan berbagai alat tangkap, dan selalu berpindah-pindah tempat penangkapan ikan (Rahman et al., 2019).

Data Kementerian Luar Negeri, pada periode 2012-2015, pemerintah Indonesia memberikan bantuan kepada 2.368 nelayan Indonesia di luar negeri yang mengalami kejahatan terkait IUU.

Tabel 1. Jumlah Nelayan Indonesia yang Menghadapi Kasus Terkait IUU di Luar Negeri

No.	Kasus Terkait	Jumlah
1.	Perselisihan Perburuhan	1.148
2.	Penangkapan Ikan Ilegal	94
3.	Penyeludupan Manusia	833
4.	Narkoba	6
5.	Perdagangan Manusia	287

Sumber: Laporan Kementerian Luar Negeri 2012-2015.

Berdasarkan Laporan Kementerian Luar Negeri Tahun 2012-2015 di Tabel 2, menjelaskan kasus-kasus utama yang menjerat Nelayan Indonesia adalah perselisihan perburuhan (1148 kasus), penyelundupan manusia (833 kasus), Perdagangan Manusia (287 kasus), penangkapan ikan ilegal (94 kasus) dan penyalahgunaan narkoba (6 kasus). Dari 2.368 nelayan yang pernah mengalami permasalahan IUU, sebanyak 12,12% atau 287 nelayan mengalami kasus *trafficking*. Kebanyakan dari mereka diperdagangkan ke Asia Timur dan Asia Tenggara (97 nelayan), Afrika Selatan (135 nelayan), Timur Tengah (25 nelayan), Oseania (26 nelayan), Eropa Tengah dan Timur (3 nelayan) dan Amerika Selatan (1 nelayan).

Kasus pelanggaran Awak Kapal Perikanan Migran menjadi berita nasional dan Internasional serta menjadi isu global. Hal ini harus terus digunakan sebagai katalis untuk mengatasi perbudakan maritim dan penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur di Indonesia dan di seluruh dunia. Menurut data yang diteliti oleh SBMI dan *Greenpeace*, berdasarkan pengaduan yang masuk ke

database SBMI, 11 awak kapal Warga Negara Indonesia (WNI) tewas di kapal, hal ini sangat menunjukkan adanya perbudakan modern di laut lepas ([Greenpeace Indonesia, 2024](#)).

Jangkauan wilayahnya menjadi sangat luas, melampaui wilayah suatu negara bahkan sampai ke laut lepas. Karena luasnya wilayah kerja, waktu tempuh kapal nelayan akan berbeda-beda. Waktu tempuh kapal berbeda-beda tergantung besar kecilnya kapal yang digunakan. Kapal kecil biasanya hanya bisa berlayar selama satu hari, sedangkan kapal besar bisa berlayar selama beberapa bulan. Letaknya yang berada di tengah laut membuat pemantauan menjadi sulit dan menyulitkan. Pengawasan yang dilakukan oleh regulator dan aparat penegak hukum di Indonesia tidaklah mudah, karena lokasi kapal penangkap ikan berada di tengah laut sehingga sulit untuk memantau kepatuhan saat bekerja di kapal penangkap ikan. Stok ikan yang semakin langka memaksa para nelayan untuk pindah dari daratan dalam jangka waktu yang lama. Dengan mentransfer bahan bakar, perbekalan awak kapal, dan ikan di tengah laut, armada penangkapan ikan jarak jauh dapat bertahan di laut selama bertahun-tahun tanpa harus kembali ke pelabuhan. Indonesia merupakan salah satu negara penyuplai tenaga kerja maritim terbanyak di dunia. Melindungi pekerja migran Indonesia di kapal penangkap ikan asing mempunyai tantangan tersendiri yang kompleks. Inisiatif Keadilan Laut Indonesia telah mengumumkan bahwa agen awak kapal terlibat dalam perekrutan ilegal dan penempatan awak kapal di kapal asing ([Ely et al., 2022](#)).

Informasi pekerjaan tersebut diperoleh para Awak Kapal Perikanan baik dari anggota keluarga atau orang yang bekerja di kapal ikan asing, dari perantara perusahaan perekrutan Awak Kapal, maupun langsung dari pemilik dan nakhoda kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia. Perantara adalah penduduk setempat yang mempunyai pengalaman bekerja sebagai awak kapal di kapal penangkap ikan asing, dan dipekerjakan oleh agen perekrutan untuk mencari calon awak kapal. Mayoritas nelayan dan pelaut Indonesia yang diperdagangkan tidak meneliti peluang kerja di bidang penangkapan ikan, melamar langsung ke pemberi kerja, atau dipekerjakan melalui agen perekrutan. Mereka lebih cenderung mempercayai orang-orang yang mereka kenal sejak lama dan memiliki pengalaman profesional di bidang perikanan asing ([Oktariani & Suhermanto, 2022](#)).

Hal ini sering menimbulkan masalah adalah calon awak kapal tidak tahu bagaimana membedakan agen perekrutan yang eksploitatif. Sebagian besar calon awak kapal tidak dapat mengidentifikasi perusahaan perekrutan imigran yang ilegal atau eksploitatif dan oleh karena itu menerima posisi terbuka tanpa penyelidikan lebih lanjut. Sebelum agen perekrutan dapat membujuk atau mengelabui calon awak kapal untuk memasuki industri ini, mereka harus melakukan pendekatan terlebih dahulu dan mendapatkan kepercayaan mereka. Selain itu, pada tahap awal perekrutan, seluruh korban asal Indonesia yang diwawancarai sudah mempunyai informasi dasar tentang jenis pekerjaan yang akan mereka lakukan. Korban perdagangan manusia tidak kekurangan pengetahuan mengenai pekerjaan yang mereka lamar. Agen perekrutan juga tidak memberikan berbagai kesempatan kerja kepada para korban dari Indonesia. Mereka hanya menyatakan informasi mengenai jenis pekerjaan dan lokasi (negara atau wilayah penangkapan ikan) di mana korban akan bekerja. Pelaksanaan alih teknologi di Indonesia diatur melalui berbagai peraturan perundang-undangan, termasuk Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2021 tentang

Penggunaan Tenaga Kerja Asing, dan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2021 tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2021.

Peraturan ini mewajibkan pemberi kerja tenaga kerja asing untuk menunjuk tenaga kerja pendamping lokal dan menyediakan pelatihan serta pendidikan yang sesuai dengan kualifikasi jabatan. Pelatihan kerja meliputi keseluruhan kegiatan yang meningkatkan kompetensi, produktivitas, disiplin, dan etos kerja sesuai dengan jenjang dan kualifikasi pekerjaan. Setiap perusahaan yang mempekerjakan tenaga kerja asing wajib menunjuk tenaga kerja lokal sebagai pendamping, mengadakan pelatihan, dan melaporkan pelaksanaan program alih teknologi kepada instansi terkait. Penelitian juga menunjukkan bahwa pemberi kerja memiliki kewajiban menyusun Rencana Penggunaan Tenaga Kerja Asing (RPTKA), membayar dana kompensasi, memastikan tenaga kerja asing mengikuti program jaminan sosial, dan memfasilitasi pelatihan bahasa Indonesia. Implementasi RPTKA mencakup proses verifikasi, pengesahan, dan pelaporan yang ketat untuk memastikan alih teknologi dan keahlian terlaksana dengan baik. Di sepanjang tahun 2023 ini SBMI melihat pola-pola permasalahan yang kerap ditemui Buruh Migran Indonesia di sektor Awak Kapal Perikanan, antara lain yaitu buruh migran seringkali menghadapi masalah yang berkaitan dengan *manning agency* atau agen penyalur kerja. Masalah yang kerap dihadapi oleh Awak Kapal Perikanan (AKP) dengan agen tersebut dapat mencakup, antara lain sebagai berikut:

1. Pemutusan Kontrak yang Tidak Adil: Beberapa AKP mengalami pemutusan kontrak kerja yang tidak sesuai dengan perjanjian awal, terutama jika AKP migran mengalami ketidaksetujuan atau ketidakpuasan dengan kondisi kerja atau perlakuan majikannya.
2. Upah dan Hak Buruh yang Tidak Dibayar: Manajemen agen mungkin tidak membayar upah dengan benar atau mengurangi upah yang seharusnya diterima oleh AKP Migran, hal ini bisa Pemutusan Kontrak yang Tidak Adil: Beberapa AKP mengalami pemutusan kontrak kerja yang tidak sesuai dengan perjanjian awal, terutama jika AKP migran mengalami ketidaksetujuan atau ketidakpuasan dengan kondisi kerja atau perlakuan majikannya.
3. Kondisi Kerja yang Buruk: Beberapa AKP migran harus bekerja dalam kondisi kerja yang buruk, seperti jam kerja yang panjang, kelebihan beban kerja, atau lingkungan yang tidak aman.

Analisis Efektivitas Perlindungan Hukum, Pemenuhan Upaya Hukum, Tanggung Jawab dan Pemenuhan Hak Bagi Awak Kapal Perikanan Migran Dihubungkan Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 merupakan tindak lanjut dari Pasal 64 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran yang disahkan oleh Presiden Indonesia pada tanggal 8 juni 2022 adalah bentuk nyata dari keseriusan pemerintah Indonesia menangani permasalahan mengenai Awak Kapal Migran. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 Ini adalah kemajuan dalam perlindungan Awak Kapal Indonesia di kapal asing. Khususnya, kondisi awak kapal niaga migran dan awak kapal perikanan migran harus diatur secara berbeda dari peraturan umum tentang penempatan dan perlindungan pekerja migran Indonesia.

Pengesahan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 ini terlambat. Peraturan Pemerintah ini seharusnya disetujui paling lambat 2 (dua) tahun setelah UU No. 18 Tahun 2017, sesuai dengan pasal

90 UU No. 18 Tahun 2017. Sejak UU No. 18 Tahun 2017 diundangi pada 22 November 2022 hingga Peraturan Pemerintah ini disahkan pada 8 Juni 2022, kurang lebih lima tahun berlalu. Disebabkan oleh kurangnya peraturan yang memadai tentang perlindungan dan penempatan awak kapal di kapal ikan asing, terdapat kekosongan hukum selama periode waktu hingga Peraturan Pemerintah tersebut disetujui, yang menyebabkan banyak masalah yang muncul terkait perlindungan hukum awak kapal. khususnya di kapal perikanan asing. UU No. 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Pelindungan Tenaga Kerja Indonesia sebelumnya mengatur penempatan dan perlindungan tenaga kerja Indonesia. Namun, peraturan tersebut tidak mengatur awak kapal. Akibatnya, tugas dan fungsi BP2MI sebagai badan pelaksana perlindungan dan penempatan Pekerja Migran Indonesia tidak mencakup penempatan dan perlindungan Awak Kapal.

BP2MI tidak dapat melindungi ABK dengan baik, terutama di sektor perikanan, hingga Undang-Undang No. 18 Tahun 2017 ditetapkan. Penyelesaian kasus Awak Kapal perikanan menjadi lebih sulit karena tidak ada kejelasan dan ketegasan dalam peraturan tentang pembagian kewenangan tata kelola penempatan dan perlindungan Awak Kapal perikanan, serta pihak-pihak yang berhak melakukan penempatan. Sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, Kementerian Perhubungan bertanggung jawab atas penempatan awak kapal (niaga dan perikanan) sebelum PP No. 22 Tahun 2022 ditetapkan. Koordinator Bidang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia di Kementerian Ketenagakerjaan, Bapak Muhammad Ridho Amrullah menjelaskan bahwa ada dua jenis Perijinan Pelaksana Penempatan PMI Awak Kapal: *Manning Agency* (SIUPPAK) dari Kementerian Perhubungan dan Agen P3MI (SIP3MI) dari Kemnaker. *Manning Agency* melakukan penempatan Awak Kapal dengan Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) dari Kementerian Perhubungan, dan Agen P3MI melakukan penempatan Awak Kapal dengan Surat Izin Perusahaan Penempatan Pekerja Migran Indonesia (P3MI) yang dikeluarkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan.

Setelah disahkannya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 ini pun tetap menimbulkan masalah, yaitu dualisme yang terjadi di Awak Kapal atau peraturan yang seolah tumpang tindih. Dalam wawancara oleh salah satu karyawan BP2MI Direktorat Biro Hukum dan Humas, Bapak Iqbal menjelaskan bahwa terbitnya Peraturan Pemerintah ini membuat terjadinya dualisme antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian Ketenagakerjaan di mana selama masa peralihan ini masing banyak PT atau *Manning Agency* tidak melakukan perubahan dari SIUPPAK menjadi P3MI dikarenakan hal tersebut membuat BP2MI selaku badan di bawah naungan Kementerian Ketenagakerjaan dan melakukan koordinasi kepada P3MI merasa kesulitan. Menurut Bapak Viktor Fernando selaku karyawan BP2MI Direktorat Penempatan NonPemerintah Kawasan Asia Afrika menjelaskan bahwa BP2MI melakukan tindakan dengan dikeluarkannya Surat Edaran Kepala Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Penempatan Dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Hal ini menjadi langkah awal bagi BP2MI dalam menangani permasalahan Awak Kapal lebih dalam. Ketua Serikat Buruh Migran Indonesia (SBMI), Bapak Hariyanto Suwarno menjelaskan setelah Peraturan Pemerintah ini disahkan sampai saat ini belum ada tindak lanjut khusus Pemerintah terhadap *Manning Agency* yang tidak melakukan perubahan menjadi P3MI. Hanya tertera bahwa terdapat sanksi administrasi namun menurut Ketua SBMI hal ini belum berjalan dengan maksimal.

Selain itu Bapak Hariyanto Suwarno menjelaskan bahwa seharusnya setelah Peraturan Pemerintah ini disahkan belum ada pendidikan vokasi yang didapatkan oleh Awak Kapal dikarenakan salah satunya adalah ketidaksediaan dana sehingga sampai saat ini Awak Kapal hanya bermodalkan LPK. Meskipun PP No. 22 Tahun 2022, Pasal 35 ayat (2) dan (5) menetapkan bentuk perlindungan yang harus diberikan oleh pemberi kerja atau prinsipal kepada PMI PP, pemerintah Indonesia harus melakukan negosiasi dan kerja sama bilateral (*Memorandum of Understanding* atau MoU) dengan negara penempatan untuk menentukan standar perlindungan PMI PP sesuai dengan standar internasional yang berlaku. *Indonesia Ocean Justice Initiative* berkaitan dengan hal-hal penting yang harus disetujui dan dimasukkan ke dalam MoU para pihak. Ini termasuk standar upah minimum, tata cara pembayaran upah, keselamatan dan kesehatan kerja. Selain itu, ada komitmen untuk pengakuan timbal balik (pengakuan timbal balik) atas sertifikat pelatihan PMI PP, mekanisme pelaksanaan inspeksi bersama dan mekanisme pengawasan pemenuhan hak PMI yang bekerja di kapal berbendera bukan negara penempatan.

Kementerian Kelautan dan Perikanan harus mempercepat proses perumusan kurikulum pelatihan sesuai standar untuk menetapkan standar bersama perlindungan PMI PP dengan negara-negara penempatan, terutama dengan negara-negara yang memiliki banyak kapal pesiar air jauh atau *Distant Water Fishing Fleets* (DWFs). Ini akan membantu mempercepat proses penyusunan MoU terkait dengan komitmen *mutual recognition* (pengakuan timbal balik) atas sertifikat pelatihan PMI PP. Peraturan ini menyelesaikan masalah selanjutnya terkait ketidakterintegrasian data antara Kementerian dan lembaga pemerintah terkait, seperti yang dinyatakan dalam Pasal 24 sebagai berikut: "Proses penempatan awak kapal perikanan migran dilaksanakan melalui integrasi data kementerian atau lembaga terkait." Sistem informasi ketenagakerjaan terpadu. Akan tetapi, Peraturan Pemerintah ini belum menetapkan prosedur untuk menangani pengaduan masyarakat dan penyelesaian sengketa. Sebagai kesimpulan dari permasalahan tersebut, ada beberapa hal penting yang harus dilakukan untuk melindungi awak kapal perikanan migran, antara lain:

1. Diperlukan Peraturan Menteri yang dikeluarkan oleh Kementerian Ketenagakerjaan mengenai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 sebagai bentuk keseriusan pemerintah terhadap isu Awak Kapal dan menjadi jalan untuk BP2MI dan badan lainnya yang menanggulangi agar tidak terjadi dualisme yang terus-menerus.
2. Hak awak kapal perikanan migran bergantung pada perjanjian kerja, sehingga diperlukan peraturan tambahan mengenai standar PKL dan KKB.
3. Untuk memastikan standar perlindungan awak kapal perikanan migran sesuai dengan standar internasional yang berlaku, diperlukan negosiasi dan kerja sama bilateral *Memorandum of Understanding* atau MoU dengan negara penempatan.
4. Menciptakan undang-undang yang berkaitan dengan mekanisme pengelolaan pengaduan masyarakat dan penyelesaian sengketa.
5. Menjalin kerja sama internasional dengan LSM untuk membantu ABK yang menghadapi pelanggaran hak-haknya selama bekerja dan bekerja sama dengan pihak yang memiliki kemampuan untuk mewakili ABK yang ditahan di luar negeri.

6. Untuk memastikan bahwa sertifikat kompetensi PMI PP diakui secara internasional, proses perumusan kurikulum pelatihan harus dipercepat oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan sesuai dengan standar STCW-F.

Kesimpulan

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 merupakan langkah penting dalam upaya memberikan perlindungan hukum dan pemenuhan hak bagi awak kapal perikanan migran. Regulasi ini menetapkan tanggung jawab perusahaan penempatan dan pemerintah dalam memastikan perlindungan sosial, keselamatan kerja, upah yang layak, asuransi, serta akses terhadap bantuan hukum. Namun, implementasi peraturan ini masih menghadapi berbagai tantangan, termasuk lemahnya pengawasan, kurangnya kesadaran hukum di kalangan awak kapal, serta hambatan birokrasi yang memperlambat akses terhadap perlindungan hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa eksploitasi tenaga kerja, ketidakpastian kontrak kerja, serta risiko tinggi dalam industri perikanan tetap menjadi masalah yang belum sepenuhnya teratasi. Meskipun PP No. 22 Tahun 2022 telah memberikan kerangka hukum yang lebih jelas, efektivitasnya masih bergantung pada komitmen dan koordinasi antara pemerintah, perusahaan perikanan, serta organisasi non-pemerintah.

Untuk meningkatkan perlindungan bagi awak kapal perikanan migran, diperlukan pengawasan yang lebih ketat, penegakan hukum yang lebih kuat, serta program edukasi dan pelatihan bagi awak kapal mengenai hak-hak mereka. Kolaborasi antara berbagai pemangku kepentingan sangat penting untuk mengatasi hambatan di lapangan dan memastikan bahwa hak-hak awak kapal perikanan migran benar-benar terlindungi. Dengan evaluasi dan perbaikan kebijakan secara berkelanjutan, diharapkan perlindungan hukum bagi awak kapal perikanan migran dapat lebih efektif dan memberikan manfaat nyata bagi pekerja di sektor ini. Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yakni belum adanya analisis kuantitatif mengenai tingkat efektivitas implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 juga menjadi kekurangan dalam memberikan gambaran yang lebih terukur. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar dilakukan studi dengan cakupan wilayah yang lebih luas dan melibatkan lebih banyak responden dari berbagai latar belakang. Selain itu, pendekatan kuantitatif melalui survei sistematis dapat digunakan untuk mengukur efektivitas pelaksanaan regulasi secara lebih objektif.

Daftar Pustaka

- Azhar, M., & Suhartoyo, S. (2022). Konsep Perlindungan Anak Buah Kapal Perikanan Dalam Sistem Hukum Nasional. *Law, Development and Justice Review*, 5(2), 248–267. <https://doi.org/10.14710/ldjr.v5i2.17352>
- Ely, F. L. F., Tuhulele, P., & Daties, D. R. A. (2022). Pengaturan Tentang Pekerja Migran dan Tanggung Jawab Negara. *TATOHI Jurnal Ilmu Hukum*, 2(2), 122–129. <https://doi.org/https://doi.org/10.47268/tatohi.v2i2.903>
- Greenpeace, Indonesia. (2024). Jejak Kerja Paksa Awak Kapal Indonesia di Kapal Taiwan dalam Produk Tuna Kalengan: Laporan Investigasi Greenpeace dan SBMI. <https://www.greenpeace.org/indonesia/siaran-pers-2/62003/jejak-kerja-paksa-awak-kapal->

indonesia-di-kapal-taiwan-dalam-produk-tuna-kalengan-laporan-investigasi-greenpeace-dan-sbmi/

- Hadi Adha, L. (2023). Perlindungan Hukum Pekerja Migran Indonesia Yang Bekerja Sebagai Awak Kapal Perikanan (AKP) Asing. *Private Law*, 2(3), 795–815. <https://doi.org/10.29303/prlw.v2i3.2112>
- Karinda, P. Y., Sumakul, T. F., & Sopotan, M. (2022). Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Tindak Pidana Perdagangan Orang Di Kapal Asing (Studi Kasus Benjina). *Lex Privatum*. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/40374%0Ahttps://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/viewFile/40374/36158>
- Marchetti, J. A., & Mavroidis, P. C. (2011). The genesis of the GATS (General Agreement on Trade in Services). *European Journal of International Law*, 22(3), 689–721. <https://doi.org/10.1093/ejil/chr051>
- Muis, A. N. F. (2022). Perlindungan dan Penegakan Hak Asasi Manusia terhadap Kasus Perbudakan Anak Buah Kapal Indonesia di Kapal Asing. *Jurnal Hukum Lex Generalis*, 3(12), 988–999. <https://doi.org/10.56370/jhlg.v3i12.346>
- Ansari, Negara, T. S. (2023). Normative Legal Research in Indonesia: Its Originis and Approaches. *Audito Comparative Law Journal (ACLJ)*, 4(1), 1–9. <https://doi.org/10.22219/aclj.v4i1.24855>
- Oktariani, P., & Suhermanto, D. F. (2022). Upaya ILO dalam mengatasi Permasalahan Kerja Paksa ABK Indonesia di Kapal Ikan Asing. *Jurnal Sosiologi USK (Media Pemikiran & Aplikasi)*, 16(1), 105–122. <https://doi.org/10.24815/jsu.v16i1.25803>
- Rahman, I., Mallapiang, F., A.Fachrin, S., & Abbas, H. H. (2019). Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Sebelum Melaut pada Nelayan Penangkap Ikan di Kelurahan Lappa Kecamatan Sinjai Utara. *Window of Health : Jurnal Kesehatan*, 54–64. <https://doi.org/10.33096/woh.v2i1.590>
- Ridzani, Yani A., & Pratama, W. (2024). Kebijakan Perlindungan Awak Kapal Migran Indonesia: Studi Komparatif Awak Kapal Niaga Dan Penangkap Ikan. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 22(1), 46–58. <https://doi.org/10.33489/mibj.v22i1.354>
- Septiana, S. (2018). SISTEM SOSIAL-BUDAYA PANTAI: Mata Pencaharian Nelayan dan Pengolah Ikan di Kelurahan Panggung Kecamatan Tegal Timur Kota Tegal. *Sabda : Jurnal Kajian Kebudayaan*, 13(1), 83. <https://doi.org/10.14710/sabda.13.1.83-92>
- Soulisa, S., Tawainella, M. N., & Subair, S. (2023). Pola Mata Pencaharian Masyarakat Pesisir di Desa Siwar Kabupaten Buru Selatan. *HORIZON: Indonesian Journal of Multidisciplinary*, 1(1), 01–18. <https://doi.org/10.54373/hijm.v1i1.73>
- Talib, A. (2018). Peluang dan Tantangan Industri Teknologi Pengolahan Hasil Perikanan dalam Mendukung Terwujudnya Lumbung Ikan Nasional (LIN) di Maluku Utara. *Agrikan: Jurnal Agribisnis Perikanan*, 11(1), 19. <https://doi.org/10.29239/j.agrikan.11.1.19-27>
- Widodo, H., & Belgradoputra, R. J. (2019). Perlindungan Pekerja Migran Indonesia. *Binamulia Hukum*, 8(1), 107–116. <https://doi.org/10.37893/jbh.v8i1.42>
- Wiyantoro, S. L. A. (2022). PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK BUAH KAPAL IKAN ASING BERDASARKAN UU NO. 18 TAHUN 2017 TENTANG PELINDUNGAN PEKERJA

MIGRAN INDONESIA DAN KONVENSI ILO (International Labour Organization) NO. 188
TAHUN 2007. [Skripsi Hukum 2022], 2(1), 1-4.
<http://www.ifpri.org/themes/gssp/gssp.htm>
[http://files/171/Cardon - 2008 - Coaching d'equipe.pdf](http://files/171/Cardon_2008_Coaching_d%27equipe.pdf)
<http://journal.um-surabaya.ac.id/index.php/JKM/article/view/2203>
<http://mpoc.org.my/malaysian-palm-oil-industry/>
<https://doi.org/10.1080/23322039.2017>

