



Mencermati perkembangan penanganan kasus dugaan kuat pelanggaran Hak Asasi Manusia (HAM) beberapa pekerja migran Indonesia (PMI) sebagai anak buah kapal (ABK) di kapal ikan berbendera Tiongkok, *Indonesia Ocean Justice Initiative* (IOJI) kembali menyampaikan beberapa hal sebagai berikut:

1. Apresiasi yang tinggi patut diberikan kepada Menteri Luar Negeri, Menteri Kelautan dan Perikanan, Menteri Ketenagakerjaan, Menteri Perhubungan dan Kepala Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) atas respon yang cepat terhadap permasalahan ini.
2. Tiongkok sebagai negara bendera kapal memiliki kewajiban (*flag State responsibility*) untuk memastikan perusahaan pemilik kapal, yaitu *Dalian Ocean Fishing, Co., Ltd.* (DOF) bertanggungjawab (*shipowner responsibility*) untuk memenuhi hak-hak para PMI yang bekerja sebagai ABK di kapal-kapal ikan milik perusahaan tersebut, baik yang masih bekerja, telah bekerja, maupun yang telah meninggal dunia.
3. Pemerintah Tiongkok dan Pemerintah Indonesia telah menandatangani *Comprehensive Strategic Partnership Agreement* (CSPA) di Beijing pada tanggal 14 Mei 2017 yang memuat beberapa komitmen yang relevan dengan kasus ini antara lain:
 - a. Memperkuat kerja sama, antara lembaga-lembaga penegak hukum untuk **mencegah dan memberantas perdagangan orang, dan untuk melindungi korban perdagangan orang, termasuk perlindungan hak asasi manusia**;
 - b. Mencari kemungkinan untuk mempertimbangkan pembentukan kerangka kerja sama dalam pencegahan dan pemberantasan perdagangan orang termasuk perlindungan korban perdagangan orang dengan tujuan untuk mencegah mereka kembali menjadi korban serta untuk meningkatkan kerja sama dan koordinasi dalam hal pengembalian dan pemulihan korban;
 - c. Memajukan kerja sama dalam mengendalikan dan mengelola pergerakan pekerja migran serta **memastikan perlindungan bagi mereka**; dan
 - d. Memperkuat konsultasi dan koordinasi di antara instansi pemerintah terkait dalam **mengatasi berbagai isu pekerja migran ilegal**.
4. **Penegakan Hukum Pidana terhadap *Dalian Ocean Fishing, Co., Ltd.***
Pemerintah Tiongkok wajib melaksanakan penegakan hukum dengan transparan dan upaya terbaiknya terhadap perusahaan DOF. Dalam hal ditemukan adanya



tindak pidana, perusahaan tersebut dan para pelaku yang terlibat di dalamnya, termasuk *beneficial owner* dan/atau pejabat pemerintahan, wajib diberikan sanksi yang dapat memberikan efek jera (*deterrence effect*) sehingga kejadian seperti ini tidak terulang kembali di kemudian hari.

5. Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Tiongkok telah menandatangani 2 (dua) perjanjian yang memungkinkan kerja sama di bidang penegakan hukum dapat terlaksana, yaitu:
 - a. Perjanjian mengenai Bantuan Hukum Timbal Balik (*Mutual Legal Assistance*) dalam Masalah Pidana yang telah diundangkan tanggal 18 April 2006 melalui Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pengesahan Perjanjian Antara Republik Indonesia dan Republik Rakyat China mengenai Bantuan Hukum Timbal Balik dalam Masalah Pidana (Nomor LN 33, Nomor TLN 4621); dan
 - b. Perjanjian mengenai Ekstradisi yang telah diundangkan melalui Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2017 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Republik Indonesia dan Republik Rakyat China tentang Ekstradisi (Nomor LN 231, Nomor TLN 6136).

Selain itu, Indonesia dan Tiongkok telah meratifikasi *United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (Indonesia menandatangani tanggal 12 Desember 2000 dan meratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2009; China menandatangani tanggal 12 Desember 2000 dan meratifikasi tanggal 23 September 2000), serta *Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime* (Indonesia menandatangani tanggal 12 Desember 2000 dan meratifikasi melalui Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2009; China akses (accession) pada tanggal 8 Februari 2010).

Di dalam perjanjian-perjanjian internasional tersebut terdapat berbagai ketentuan yang dapat memudahkan kerja sama penegakan hukum antara Pemerintah Tiongkok dan Pemerintah Indonesia untuk penyelesaian perkara ini. Instansi penegak hukum di Indonesia yang relevan dengan kasus ini antara lain Kementerian Ketenagakerjaan, BP2MI, Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), Kementerian Hukum dan HAM (selaku *central authority*), dan lain-lain.

Komunikasi yang intensif dan transparansi merupakan aspek penting yang harus dikedepankan dalam proses penyelesaian permasalahan ini karena Indonesia dan



Tiongkok terikat dengan ketentuan Pasal 15 ayat 5 *United Nations Convention against Transnational Organized Crime* yang berbunyi, “*If a State Party exercising its jurisdiction under paragraph 1 or 2 of this article has been notified, or has otherwise learned, that one or more other State Parties are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same conduct, the competent authorities of those States Parties shall, as appropriate, consult one another with a view to coordinating their actions.*”

6. Berkenaan dengan pelarungan jenazah (*burial at sea*) 3 (tiga) PMI ABK di laut, sampai saat ini tidak ada ketentuan hukum internasional yang mengikat negara-negara mengenai tata cara *burial at sea*.

Dokumen yang menjadi rujukan berbagai pihak dalam hal kematian di atas kapal adalah ***International Medical Guide for Ships 3rd edition*** yang diterbitkan secara bersama oleh *International Labour Organization* (ILO), *International Maritime Organization* (IMO), dan *World Health Organization* (WHO) tahun 2007. Bab 27 buku panduan ini (halaman 333-336) memberikan petunjuk untuk menangani kematian yang terjadi di atas kapal.

Terdapat negara yang memiliki ketentuan hukum nasionalnya mengenai *burial at sea* sebagai contoh negara Tiongkok¹. Pasal 30 dari *Seafarer’s Service Regulation* (yang merupakan peraturan turunan dari Pasal 25 ayat (2) *the Seafarer Act*) mengatur mengenai tata cara *burial at sea*.

Di dalam *International Medical Guide for Ships 3rd edition* tersebut di atas, disebutkan bahwa, “***Wherever possible, the body should be kept for post-mortem examination or burial ashore. Care should be taken to observe the laws and regulations of both the flag state of your ship and of the country in whose waters you are sailing ... Burial at sea should be considered as a last resort; always take the body to the next port if you can.***” (Dalam hal dimungkinkan, jenazah harus disimpan dengan baik untuk pemeriksaan pasca kematian atau untuk dimakamkan di daratan. Ketentuan hukum dari negara bendera kapal dan dari negara tempat kapal tersebut sedang berlayar harus diperhatikan

¹ Secara formal, peraturan ini diterbitkan oleh Taiwan (*Republic of China*). Namun demikian, dalam tulisan ini disebutkan Tiongkok (*the People’s Republic of China*) semata-mata karena Indonesia menganut *One China Policy*.



dengan baik. Pelarungan jenazah di laut haruslah menjadi **upaya yang terakhir**; haruslah diutamakan untuk membawa jenazah ke daratan terdekat)

Sampai saat ini, belum dapat diketahui secara pasti dimana lokasi kejadian meninggalnya 3 (tiga) PMI ABK. Sulit untuk dapat menentukan patut atau tidaknya tindakan pelarungan jenazah tersebut ke laut: apakah kapten dan awak kapal telah berupaya secara maksimal untuk dapat menyimpan jenazah dengan baik untuk dibawa ke daratan, dan apakah pelarungan telah dilaksanakan sesuai dengan *International Medical Guide* (antara lain: jenazah berada dalam posisi telentang dengan jari kedua tangan saling terkunci, rambut dan wajah jenazah dibersihkan, rahang bahwa jenazah dipastikan tertutup, jenazah dibungkus dan diberi pemberat agar jenazah akan langsung tenggelam ke dasar laut, dan lain-lain).

Satu hal yang pasti, ketiadaan jenazah telah menghilangkan kesempatan untuk dapat melaksanakan otopsi, dan hal ini dapat berimplikasi pada proses penegakan hukum. Hal ini tentunya tidak dapat dijadikan alasan untuk mengenyampingkan pelaksanaan proses penegakan hukum yang berfokus pada hal-hal yang menjad penyebab kematian para PMI ABK tersebut, antara lain: perlakuan kapten kapal terhadap para PMI ABK, jam kerja serta jam istirahat, kelayakan makanan dan minuman yang diberikan, dan lain-lain.

Oleh karena itu, IOJI berpendapat investigasi menyeluruh wajib dilakukan oleh Pemerintah Tiongkok dan Pemerintah Indonesia untuk dapat menemukan jawaban pasti mengenai hal-hal tersebut di atas dengan mendayagunakan ketentuan hukum *mutual legal assistance* (MLA) dan/atau ekstradisi.

Perlakuan buruk kapten kapal terhadap PMI ABK, lebih lagi jika terjadi kekerasan fisik; jam kerja yang berlebihan; dan tidak layak nya kuantitas dan kualitas makanan dan minuman yang diberikan kepada PMI ABK adalah sebuah pelanggaran hukum serius yang harus diberikan sanksi pidana yang keras.

7. Penegakan Hukum di Indonesia oleh instansi terkait di Indonesia wajib untuk dilaksanakan melalui penyelidikan dan penyidikan paling tidak terhadap 3 (tiga) *manning agency* yang memberangkatkan para WNI untuk bekerja sebagai ABK di kapal-kapal ikan milik perusahaan DOF. Penyelidikan dan penyidikan ini patut dilaksanakan secara menyeluruh agar seluruh pihak yang terlibat tidak terlepas dari



Press Release

INVESTIGASI INTERNASIONAL BERSAMA DAN PENEGAKAN HUKUM NASIONAL MENDESAK DILAKUKAN (DUGAAN PELANGGARAN HAM TERHADAP ABK INDONESIA DI KAPAL IKAN ASING TIONGKOK) 8 MEI 2020

jerat hukum, antara lain namun tidak terbatas pada: pelaku fisik, badan hukum, beneficial owner, pengendali dan/atau pejabat pemerintah.

Dalam kaitannya dengan pejabat pemerintah, Pasal 70 ayat (1) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (PMI) telah melarang Pejabat untuk memberangkatkan calon PMI tanpa dilengkapi dengan dokumen wajib sebagaimana disebutkan dalam Pasal 13. Pelanggaran terhadap pasal ini diancam dengan pidana penjara maksimal 5 tahun dan denda paling banyak 1 miliar rupiah.

Demikian.

Jakarta, 8 Mei 2020
Mas Achmad Santosa

Chief Executive Officer

Narahubung:

1. Fadilla Octaviani (fadillao@oceanjusticeinitiative.org);
2. Andreas Aditya Salim (adityas@oceanjusticeinitiative.org).