

ANALISIS DEFINISI KAPAL (PENANGKAP) IKAN DALAM PERLINDUNGAN AWAK KAPAL PADA KONVENSI STCW-F

Arie Afriansyah*, Dewo Baskoro, Christou Imanuel
Fakultas Hukum, Universitas Indonesia
Jl. Prof. MR. Djokosoetono, Kampus UI Depok, Jawa Barat, 16424
arie.afriansyah@ui.ac.id

Abstract

Since 1995, the international community has realized the need to standardize international certification specifically related to fishing vessel crew certification with the birth of the 1995 Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F Convention). In the Indonesian context, different definitions of vessels are problematic issue in applying the STCW-F Convention into Indonesian legislation. This paper discusses the problem of fishing vessel coverage and its institutional authority according to regulations in Indonesia. This study uses a comparative method to analyze the definitions of vessel in Indonesian regulations. This paper finds that there are overlapping regulations and authorities regarding the certification of fishing vessel crews which leads to difficulties in implementation. Thus, Indonesia should harmonize its regulations after its ratification to the STCW-F.

Keywords: *STCW-F; Crew; Protection; Standardization.*

Abstrak

Sejak tahun 1995, dunia internasional menyadari kebutuhan untuk melakukan standarisasi sertifikasi internasional khusus terkait dengan sertifikasi awak kapal penangkap ikan dengan lahirnya *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995* (Konvensi STCW-F). Khusus dalam konteks Indonesia, terdapat perbedaan definisi kapal yang akan menjadi isu masalah dalam menerapkan Konvensi STCW-F ke dalam perundang-undangan Indonesia. Tulisan ini membahas permasalahan cakupan Kapal Penangkap Ikan beserta kewenangan kelembagaannya sesuai regulasi di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode komparatif untuk menganalisis definisi kapal dalam regulasi di Indonesia. Tulisan ini menemukan adanya tumpang tindih peraturan terkait sertifikasi awak kapal penangkap ikan dan irisan kewenangan yang berujung kepada sulitnya implementasi. Terkait hal tersebut, penyelarasan regulasi di Indonesia merupakan hal utama yang perlu dilakukan dalam peraturan nasional setelah Indonesia meratifikasi STCW-F.

Kata Kunci: STCW-F; Awak Kapal; Perlindungan; Standarisasi.

A. Pendahuluan

Menangkap ikan merupakan salah satu aktivitas tertua yang dilakukan oleh manusia (Sahrhage, 1992). Awalnya manusia menangkap ikan dari daratan dan perairan dangkal, lalu seiring dengan perkembangan teknologi, manusia mulai melakukan penangkapan ikan dari atas kapal. Dengan

terakumulasinya pengalaman dan ilmu pengetahuan manusia akan penangkapan ikan di atas kapal, ditemukan bahwa penangkapan ikan di atas kapal merupakan aktivitas yang berbahaya yang memakan banyak korban jiwa dari para awak kapal penangkap ikan. Untuk itu, diperlukan regulasi-regulasi demi menjamin keamanan dan keselamatan awak kapal penangkap ikan

serta perlindungan terhadap lingkungan laut di mana salah satunya terkait dengan sertifikasi awak kapal penangkap ikan.

Pada awalnya, standar sertifikasi awak kapal penangkap ikan dilakukan oleh masing-masing negara dan tidak diatur di tingkat internasional (International Maritime Organization, 1978). Hingga pada tahun 1978, Konferensi IMO menghasilkan Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) yang mengatur mengenai kriteria umum pendidikan dan latihan (diklat), sertifikasi, dan dinas jaga bagi awak kapal di tingkat internasional. Namun, karena perbedaan interpretasi dan implementasi yang sulit, Konvensi STCW diamendemen di Konferensi IMO tahun 1995.

Di dalam Konferensi IMO tahun 1995 tersebut, dunia internasional menyadari adanya kebutuhan untuk melakukan standarisasi sertifikasi internasional secara khusus terkait dengan sertifikasi awak kapal penangkap ikan. Sebagai bagian dari rangkaian amendemen Konvensi STCW 1978, lahirlah Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel 1995* (Konvensi STCW-F) yang mewajibkan adanya sertifikasi awak kapal penangkap ikan bagi seluruh negara yang terikat di dalam konvensi tersebut. Awalnya Konvensi ini direncanakan untuk menjadi protokol dari STCW yang utama. Karena adanya beberapa pertimbangan, maka dibuatlah konvensi yang terpisah dari Konvensi STCW yang utama (Food and Agriculture Organization of The United Nation, 2018). Konvensi ini dirasa penting untuk dipisahkan dari STCW utama juga dikarenakan aspek teknis dan kenyataan lapangan dari kapal perikanan yang berbeda dengan kapal-kapal yang lain (International Maritime Organization, 1995).

Konvensi STCW-F ini sangat diperhatikan oleh Indonesia sebagai negara kepulauan yang memanfaatkan potensi perikanan dan juga banyak warga negara Indonesia (WNI) yang menjadi awak kapal

ikan di luar wilayah Indonesia. Indonesia telah meratifikasi Konvensi STCW-F melalui Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019. Dengan demikian, Indonesia terikat dengan seluruh kewajiban hukum yang ada dalam Konvensi tersebut. Sebagai konsekuensinya, Indonesia perlu melaksanakan konvensi STCW-F ini dalam bentuk hukum nasionalnya. Terlebih khusus lagi, perhatian perlu diberikan kepada isu bagaimana Indonesia bisa melaksanakan standarisasi yang diwajibkan oleh konvensi tersebut terhadap Kapal Penangkap Ikan.

Konvensi STCW-F ini menjadi semakin penting bagi Indonesia mengingat banyaknya kasus-kasus yang menimpa Anak Buah Kapal (ABK) Indonesia, terutama di kapal perikanan. Pada Mei 2020, terdapat kasus pembuangan ABK asal Indonesia di kapal milik Tiongkok Long Xing 629 (Affan, 2020). Meski diklaim sesuai prosedur, kejadian tersebut membuka fakta mengenai kasus-kasus lain yang menimpa ABK Indonesia di kapal asing. Menurut laporan BBC, ABK Indonesia yang bekerja di kapal tersebut diperlakukan tidak manusiawi selama bekerja. Jam kerja yang panjang hanya menyisakan 3 jam untuk tidur dan beberapa menit untuk makan. Jam kerja yang sangat panjang ini merupakan akibat dari tidak jelasnya jam kerja dalam kontrak yang disepakati sebelum berangkat ke kapal perikanan tersebut. Selain itu ABK Indonesia kerap diberi makan ikan umpan dan diberi minum sulingan air laut. Hal ini dapat dikatakan telah melanggar hak asasi manusia.

Kasus lain yang juga menarik perhatian publik adalah kasus ABK Indonesia bernama Dedi Ristiawan dan Sukendi. Keduanya bekerja untuk kapal ikan berbendera Taiwan yang bernama New Bai 168 (Nurita, 2020). Kedua ABK itu tidak mendapat gaji selama 8 bulan dan akhirnya dapat dipulangkan dari Senegal pada 2015 lalu. Sebelumnya, pada 2012 pun kejadian serupa pernah dialami oleh ABK asal Indonesia (Nurita, 2020). Sejumlah 163 ABK Indonesia ikut terdampar di Trinidad-Tobago, Amerika Selatan bersama kapal

asal Taiwan milik PT Kwo Jeng. Anak buah kapal itu dijanjikan akan mendapat gaji sebanyak US\$ 240 atau setara Rp 2,3 juta untuk tiga bulan pertama sebagai bagian dari masa percobaan. Setelah itu mereka dijanjikan akan mengalami kenaikan gaji menjadi US\$ 400 atau setara Rp 3,86 juta. Namun hingga diselamatkan saat terdampar gaji yang dijanjikan tidak dibayar oleh perusahaan yang memperkerjakan mereka.

Beberapa pihak menyatakan bahwa kasus dan konflik yang dialami oleh ABK Indonesia didasari oleh kurangnya kompetensi ABK Indonesia (Wijaya, 2020). Oleh karenanya Konvensi STCW-F yang mengatur standar kompetensi ABK ini menjadi sangat penting guna mencegah konflik dan permasalahan lain yang berpotensi untuk dialami oleh ABK Indonesia.

Selain untuk mencegah konflik bagi ABK Indonesia di kapal asing, konvensi ini menjadi penting juga karena Indonesia adalah negara yang dilewati oleh kapal-kapal asing, dan tidak menutup kemungkinan kapal perikanan. Dengan diratifikasinya Konvensi STCW-F oleh Indonesia, inspeksi kapal perikanan asing di Indonesia akan menggunakan pedoman dan standar yang sama dengan yang digunakan oleh kapal tersebut. Namun, karena konvensi ini erat berhubungan dengan kapal, timbul sebuah masalah mengenai pendefinisian kapal dalam Konvensi STCW-F dan hukum nasional Indonesia.

Secara definisi, Kapal Penangkap Ikan yang dimaksudkan di dalam konvensi ini adalah kapal yang digunakan secara komersial untuk menangkap ikan atau sumber daya laut hidup lainnya (International Maritime Organization, 1995). Pada praktiknya, kapal perikanan Indonesia masuk dalam definisi yang tercantum pada Pasal 2 angka 7 dan 8 dari STCW-F. Maka terlihat bahwa cakupan sertifikasi menurut Konvensi STCW-F adalah awak dari Kapal Penangkap Ikan yang dimaksudkan oleh konvensi ini seperti yang ditetapkan pada Pasal 3 STCW-F. Sampai penelitian ini ditulis, Indonesia memiliki berbagai regulasi

yang tumpang tindih terkait perikanan di antaranya Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah oleh Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 (UU Perikanan); Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagaimana telah diganti oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008; PP Nomor 7 Tahun 2000; PP Nomor 62 Tahun 2014; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005; dan Peraturan Menteri Nomor PER.7/MEN/2011. Masing-masing dari peraturan ini memiliki definisi Kapal Penangkap Ikan yang berbeda. Peraturan pelaksana pun masing-masing tentu memiliki definisi kapal yang berbeda mengingat Undang-Undang yang menjadi dasar peraturan pelaksana tersebut telah memberikan definisi yang berbeda.

Dalam UU Perikanan, kapal perikanan didefinisikan sebagai kapal, perahu, atau alat apung lain yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan. Sedangkan dalam Undang-Undang Pelayaran, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kendaraan bawah air dan bangunan terapung yang tak berpindah seperti yang tertuang dalam definisi kapal Undang-Undang Pelayaran tidak masuk dalam definisi kapal perikanan seperti yang tercantum pada Undang-Undang Perikanan.

Perbedaan definisi tersebut dapat menjadi masalah di dalam menerapkan Konvensi STCW-F ke dalam hierarki perundang-undangan Indonesia karena definisi Kapal Penangkap Ikan akan menentukan cakupan sertifikasi yang diwajibkan olehnya. Jika cakupan yang diatur di dalam perundang-undangan di

Indonesia tidak sesuai dengan Konvensi STCW-F, terdapat kemungkinan Indonesia tidak memenuhi kewajiban internasional sebagaimana terkandung di dalam konvensi tersebut. Berbagai masalah koordinasi antar lembaga juga dapat timbul di dalam pelaksanaan sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan di Indonesia yang bisa saja berpengaruh terhadap keabsahan sertifikat tersebut di mata internasional. Pada saat ini saja, terdapat dua kementerian yang memiliki kewenangan yang beririsan di dalam perikanan yaitu Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan yang diakibatkan oleh ketidakseragaman pengaturan terkait perikanan di Indonesia.

Tulisan ini akan mencoba untuk menjawab pertanyaan atas definisi Kapal Penangkap Ikan yang mana yang sebenarnya berlaku di Indonesia dan apakah sertifikasi berdasarkan definisi Kapal Penangkapan Ikan tersebut sesuai dengan Konvensi STCW-F. Tulisan ini akan fokus membahas permasalahan cakupan Kapal Penangkap Ikan beserta kewenangan kelembagaan terkait perikanan sesuai dengan perundang-undangan yang ada di Indonesia.

Sebelumnya, sudah ada beberapa tulisan terkait keselamatan kapal penangkap ikan. Akademisi dari berbagai negara telah menulis terkait masalah implementasi STCW-F di negaranya masing-masing seperti implementasi STCW-F di Malaysia Timur (Zoelfakar, M.R., M.D. Syaifullah Manaf, 2017) dan di Andalusia (Piniella, 2017). Kedua tulisan tersebut menyebutkan tantangan di dalam menerapkan sertifikasi yang memenuhi standar konvensi STCW-F di masing-masing negara. Melihat dari tulisan-tulisan tersebut, patut disimpulkan bahwa perlu adanya tulisan terkait STCW-F di dalam konteks Indonesia.

Dalam konteks Indonesia, sebelumnya sudah ada tulisan oleh Djodjo Suwardjo dan Muhammad Syarif Budiman. Di dalam tulisan-tulisan tersebut, belum dibahas implementasi STCW-F di Indonesia. Djodjo Suwardjo dalam artikelnya, membahas aspek-aspek keselamatan di atas kapal yang

diatur di dalam hukum nasional dan hukum internasional. Mereka berkesimpulan bahwa belum ada keseragaman pengaturan terkait kapal penangkap ikan. Suwardjo juga mengatakan bahwa diperlukan pembahasan lebih lanjut terkait harmonisasi antara peraturan nasional terhadap peraturan internasional tentang kapal penangkap ikan (Suwardjo, 2012). Muhammad Syarif Budiman menyimpulkan bahwa sertifikat kompetensi awak kapal penangkap ikan Indonesia saat ini tidak memiliki kualifikasi sertifikat kompetensi sesuai ketentuan perundangan yang berlaku (>90%) sehingga menjadi salah satu pemicu terjadi IUU fishing di Indonesia (Budiman, M.S., 2016). Aspek hukum yang termuat di dalam penelitian yang sudah ada sebelumnya hanya berupa deskripsi regulasi yang terdapat di hukum nasional dan hukum internasional dan disertai dengan data empiris pelaksanaan sertifikasi awak kapal penangkap ikan di lapangan.

Berbeda dari literatur sebelumnya, tulisan ini akan membahas secara khusus cakupan sertifikasi awak kapal penangkap ikan di Indonesia dan masalah apa saja yang mungkin timbul dalam rangka memenuhi kualifikasi yang diatur oleh Konvensi STCW-F. Selain itu, tulisan ini juga akan membahas sertifikasi awak kapal penangkap ikan dari segi hukum. Oleh karena itu, yang akan menjadi pertanyaan utama dalam tulisan ini adalah pengaturan seperti apa yang tepat untuk dilakukan sehingga sertifikasi awak kapal penangkap ikan sebagaimana diatur di dalam Konvensi STCW-F dapat diterapkan oleh Indonesia.

Tulisan ini berkesimpulan bahwa penyelarasan regulasi di Indonesia merupakan hal utama yang perlu disesuaikan dalam peraturan nasional setelah Indonesia meratifikasi STCW-F ini. Penelitian ini menemukan adanya tumpang tindih peraturan terkait sertifikasi awak kapal penangkap ikan yang menyebabkan permasalahan cakupan sertifikasi dan irisan kewenangan yang berujung kepada sulitnya implementasi.

Setelah pendahuluan, tulisan ini akan membahas tentang mandat STCW-F terkait keselamatan Awak Kapal Penangkap Ikan. Selanjutnya, pembahasan akan difokuskan pada cakupan sertifikasi awak kapal penangkap ikan sebagaimana diatur di dalam regulasi nasional. Bagian ini diteruskan dengan observasi atas tumpang tindih kewenangan antar lembaga serta masalah-masalah yang dapat timbul jika penyelarasan tidak dilakukan. Terakhir, ditutup dengan kesimpulan dan beberapa saran yang terkait.

B. Pembahasan

1. Amanah Konvensi STCW-F terkait Keselamatan Awak Kapal Penangkap Ikan

Regulasi terkait perikanan sudah ada sejak peradaban Sumeria dan Babilonia (Sahrhage, 1992). Regulasi yang tercatat pada masa itu terbatas kepada hak memancing dan pelanggaran perjanjian. Hukum internasional baru mengatur mengenai keselamatan di atas kapal penangkap ikan belakangan ini. Sejak hukum internasional modern dimulai oleh Fransisco de Vittoria setelah pertemuan antara bangsa Spanyol dan India (Penduduk Asli Amerika) pada abad ke-15 (Anghie, 2004), regulasi internasional terkait keamanan perikanan di atas kapal baru diawali dengan *Torremolinos Internasional Convention for the Safety of Fishing Vessels* pada tahun 1977 (yang ditegaskan dan dimutakhirkan melalui *Torremolinos Protocol* pada tahun 1993) terkait standar-standar kapal penangkap ikan (Gudmundsson, 2006).

Pada tahun 1978, IMO membuat konvensi STCW yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas keselamatan di atas kapal, terutama di kapal niaga yang dipicu oleh kecelakaan kapal tanker *Torrey Canyon* pada tahun 1967 (Chae, 2011). Kurangnya pelatihan awak kapal dianggap menjadi penyebab utama kecelakaan tersebut, sehingga harus dibuat standarisasi internasional terkait keselamatan kapal.

Konvensi ini dianggap gagal karena pengaturan standar dan pengawasan yang tidak spesifik sehingga menyebabkan interpretasi yang beragam, kegagalan penegak hukum maritim untuk mengelola dan menegakkan standar yang disepakati di dalam konvensi yang akhirnya menyebabkan terjadinya banyak pemalsuan atau sertifikat resmi namun dengan standar kompetensi yang kurang.

Sebagai konsekuensinya, pada tahun 1995, IMO membuat amandemen konvensi STCW dan secara terpisah membentuk konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel* yang mengatur standarisasi diklat, sertifikasi, dan dinas jaga untuk awak kapal penangkap ikan. Konvensi ini berlaku (*enter into force*) satu tahun setelah diratifikasi oleh 15 Negara. Pada tahun 2001, masyarakat internasional mendukung IMO untuk turut lebih aktif di dalam menjamin keamanan kapal penangkap ikan dan keselamatan awaknya dengan mendorong negara-negara untuk mengadopsi *Torremolinos Protocol* dan STCW-F secepat mungkin (Gudmundsson, 2006), mengingat 24.000 nyawa melayang di dalam industri perikanan setiap tahunnya. Pada tahun 2004, seminar pertama terkait STCW-F diselenggarakan di Busan, Korea Selatan. Konvensi STCW-F akhirnya berlaku sejak tahun 2012, satu tahun setelah STCW-F diratifikasi oleh Republik Palau (International Maritime Organization, 2011). Konvensi STCW-F telah diratifikasi oleh Indonesia pada tahun 2019, maka Indonesia sudah tunduk dengan pengaturan yang diatur oleh STCW-F dan harus segera memenuhi kewajiban yang ditentukan olehnya sesuai dengan asas *pacta sunt servanda*.

Perkembangan terakhir dari Konvensi STCW-F adalah munculnya usulan-usulan amendemen dari konvensi tersebut. Usulan-usulan tersebut datang dengan pertimbangan bahwa konvensi tersebut harus mengikuti perkembangan industri perikanan terkini. Dalam salah satu ulasan yang dilakukan oleh Sub-komite Elemen Manusia, Pelatihan, dan Pemantauan, terdapat usulan untuk

menyertakan pelatihan mengenai perikanan berkelanjutan, terkhusus mengenai sampah plastik dan pengurangan emisi gas CO₂ (International Maritime Organization, 2020). Usulan ini dilayangkan oleh Belanda, FAO, dan International Transport Workers' Federation (ITF).

Konvensi STCW-F adalah sebuah Konvensi yang pada dasarnya mengatur standarisasi sertifikasi serta pelatihan yang harus dijalani oleh pelaut, terkhusus pelaut yang bertugas di kapal ikan. Objektifnya adalah untuk menyamakan standar sertifikasi dan pelatihan pelaut kapal ikan di seluruh dunia. Objektif ini didasari oleh tujuan untuk mendukung keamanan pelaut saat bekerja di laut serta menunjang perlindungan lingkungan hidup yang ada di bawah laut. Konvensi ini berlaku bagi anak buah kapal, terutama nakhoda, petugas bagian mesin dengan mesin penggerak bertenaga lebih dari 750 kW, dan petugas yang bekerja di bagian dek kapal berukuran lebih panjang dari 24 meter dari kapal perikanan yang berbendera negara anggota dari konvensi ini. Implikasinya, seluruh anak buah kapal yang berstatus Warga Negara Indonesia (WNI) yang bekerja di kapal asing dan merupakan anggota Konvensi STCW-F harus juga tunduk pada konvensi ini.

Konvensi ini terbilang cukup singkat karena hanya terdiri atas 15 Pasal. Hal-hal teknis dan rinci masuk dalam bagian lampiran (*annex*) dari konvensi ini. Bab I dari lampiran teknis membahas pengaturan umum. Selanjutnya Bab II dari lampiran ini merincikan sertifikasi standar yang harus dimiliki oleh nakhoda, petugas, teknisi, dan petugas yang bertanggung jawab akan radio komunikasi. Bab III memberikan pedoman mengenai pelatihan-pelatihan dasar apa saja yang perlu dimiliki oleh semua anak buah kapal. Beberapa keahlian yang wajib dikuasai berdasarkan Bab II ini adalah keahlian teknik bertahan hidup seperti pemakaian pelampung dan pakaian selam, keahlian pemadaman api, prosedur kedaruratan, kemampuan dasar untuk pertolongan pertama, keahlian pencegahan

polusi laut, dan keahlian pencegahan kecelakaan kapal. Selain itu, Konvensi STCW-F juga dilengkapi dengan tiga lampiran (*appendices*) dan sembilan resolusi.

Secara umum Konvensi STCW-F dianggap sangat penting karena diharapkan dapat menurunkan risiko kecelakaan pada pekerjaan di kapal perikanan secara signifikan. Dengan anak buah kapal yang terlatih dengan standar yang sama serta memiliki keahlian yang setara, potensi kehilangan nyawa dapat dikurangi. Dengan begitu, rasa aman di atas kapal perikanan akan meningkat dan juga akan meningkatkan produktivitas dari para pekerja di atas kapal perikanan itu sendiri. Dengan semakin banyaknya negara yang meratifikasi konvensi ini, diharapkan pekerja di kapal perikanan dapat memiliki mobilitas yang tinggi antar kapal karena sudah memiliki sertifikasi dan pelatihan dengan standar yang sama.

Konvensi ini mewajibkan Indonesia memberikan Sertifikasi bagi Awak Kapal Penangkap Ikan (International Maritime Organization, 1995), di mana, yang dimaksudkan dengan Kapal Penangkap Ikan adalah kapal yang digunakan secara komersial untuk menangkap ikan atau sumber daya laut hidup lainnya. Untuk mendapatkan sertifikasi tersebut, Awak Kapal Penangkap Ikan wajib telah mengikuti Diklat dan lulus ujian yang diberikan sesuai dengan kompetensi dinas jaganya. Dengan demikian, cakupan sertifikasi merupakan pengaturan yang paling penting karena luas cakupan sertifikasi yang diwajibkan akan menentukan subjek sertifikasi; substansi kurikulum Diklat; jenis sertifikat yang diberikan sesuai dengan dinas jaga dan jenis kapal; serta lembaga yang berwenang menerbitkan sertifikat tersebut. Salah satu cara untuk mengetahui luas cakupan sertifikasi yang diatur di Indonesia hingga penelitian ini ditulis adalah dengan melihat definisi Kapal Penangkap Ikan/ Kapal Perikanan yang digunakan di dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia.

2. Cakupan Sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan di Indonesia

Orang-orang di Nusantara telah melakukan penangkapan ikan di atas kapal sejak masa *immemorial*. Sebelum kemerdekaan Indonesia, dapat ditemukan regulasi-regulasi terkait penangkapan ikan di atas kapal sudah ada sejak masa kolonialisme Belanda dan melewati masa pendudukan Jepang. Pada tahun 1985, regulasi-regulasi terkait perikanan diganti dengan Undang-Undang No. 9 Tahun 1985 tentang Perikanan. Selain itu Undang-Undang Perikanan juga pernah mengalami perubahan pada 2004 dengan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan dan pada tahun 2009 melalui Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009. Dewasa ini, terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur terkait dengan Perikanan dan masing-masing memiliki substansi yang berbeda, khususnya terkait dengan sertifikasi awak kapal penangkap ikan. Dalam hal ini, terdapat tiga peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia terkait dengan sertifikasi awak kapal penangkap ikan, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005, Peraturan Menteri Nomor PER.7/MEN/2011, dan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014. Sebagaimana telah dijelaskan di atas, bagian ini akan fokus mendeskripsikan definisi Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Perikanan untuk menentukan cakupan sertifikasi awak kapal penangkap ikan di peraturan perundang-undangan Indonesia dan penyesuaian apa saja yang harus dilakukan.

a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005

Di dalam UU No. 9 Tahun 1985, tidak ada istilah Kapal Penangkap Ikan. Istilah yang digunakan adalah Kapal Perikanan yang berarti kapal atau perahu atau alat apung lainnya yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, termasuk untuk melakukan survei atau eksplorasi perikanan. Namun, substansi dari

Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tidak akan dibahas di dalam penelitian ini karena Undang-Undang tersebut telah dicabut oleh Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah oleh UU Nomor 45 Tahun 2009. Istilah ‘Kapal Perikanan’ di dalam Undang-Undang ini sedikit berbeda dengan Undang-Undang sebelumnya, yaitu: kapal, perahu, atau alat apung lain yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/ eksplorasi perikanan.

Penting untuk diketahui, dasar hukum dari sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan tidak ditemukan di dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tersebut, melainkan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang diejawantahkan ke dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang mewajibkan sertifikasi bagi awak Kapal Penangkap Ikan, yang mana di dalamnya Kapal Penangkap Ikan didefinisikan sebagai kapal yang digunakan sebagai kapal penangkapan ikan, ikan paus, anjing laut, ikan duyung atau hewan yang hidup di laut. Peraturan Pemerintah ini kemudian diatur lebih lanjut ke dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 dengan definisi Kapal Penangkap Ikan yang sama. Peraturan Menteri ini tetap berlaku meskipun Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencabut UU Nomor 21 Tahun 1992. Hal ini didasari oleh pengaturan pada Pasal 353 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menyatakan bahwa peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 akan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau telah digantikan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

b. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 bukanlah satu-satunya peraturan yang mengatur sertifikasi awak kapal penangkap ikan. Pada tahun 2011, terbitlah Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011 yang juga mengatur mengenai sertifikasi awak kapal penangkap ikan dengan istilah ‘Pelaut Kapal Penangkap Ikan.’ ‘Kapal Penangkap Ikan’ yang dimaksudkan oleh Peraturan Menteri ini adalah kapal yang secara khusus digunakan untuk menangkap ikan, termasuk menampung, menyimpan, mendinginkan, dan/atau mengawetkan. Peraturan Menteri ini juga memiliki keterkaitan dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 46/PERMEN-KP/2016, tetapi dalam aturan pelaksanaan ini definisi kapal perikanan lebih mengacu pada definisi yang tercantum dalam Undang-Undang Perikanan.

Berdasarkan peraturan ini, terlihat bahwa terdapat dua penggunaan istilah yang digunakan di dalam berbagai peraturan perundang-undangan: ‘Kapal Penangkap Ikan’ dan ‘Kapal Perikanan.’ Meskipun, secara gramatikal, ‘Kapal Perikanan’ memiliki makna yang lebih luas dibandingkan dengan istilah ‘Kapal Penangkap Ikan,’ istilah ‘Kapal Penangkap Ikan’ yang dipakai di dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011 memiliki pengertian “kapal yang secara khusus digunakan untuk menangkap ikan, termasuk menampung, menyimpan, mendinginkan, dan/atau mengawetkan”

sehingga lebih menyerupai definisi sebuah ‘Kapal Perikanan.’ Dapat disimpulkan juga bahwa dengan adanya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011, sejatinya tidak ada perdebatan lagi di dalam penggunaan istilah, perdebatan hanya terdapat di dalam penggunaan definisi Kapal Penangkap Ikan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 dengan definisi Kapal Penangkap Ikan berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011.

c. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014

Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014 sebagai pengejawantahan dari Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 sebagaimana diubah oleh Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 menggunakan istilah Kapal Perikanan dengan definisi: kapal, perahu, atau alat apung lain yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan. Terlihat kembali bahwa penggunaan istilah Kapal Perikanan di sini memiliki makna yang lebih luas daripada Kapal Penangkap Ikan karena meliputi kapal-kapal lainnya yang tidak secara langsung berhubungan dengan penangkapan ikan.

Berdasarkan peraturan yang telah dibahas di atas, dapat disimpulkan, terdapat tiga definisi Kapal Penangkap Ikan atau Kapal Perikanan di dalam peraturan perundang-undangan Indonesia yang tumpang tindih antara satu dengan yang lainnya sebagaimana diringkaskan melalui tabel berikut:

Tabel 1.
Tiga Definisi Kapal Penangkap Ikan/Kapal Perikanan dalam Perundang-Undangan di Indonesia

No.	Peraturan	Peraturan Induk	Istilah dan definisi yang digunakan
1.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005	a. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah oleh UU Nomor 45 Tahun 2009 b. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000	Kapal Penangkap Ikan adalah kapal yang digunakan sebagai kapal penangkapan ikan, ikan paus, anjing laut, ikan duyung atau hewan yang hidup di laut.
2.	Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011.	a. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah oleh UU Nomor 45 Tahun 2009 b. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000	Kapal Penangkap Ikan adalah kapal yang secara khusus digunakan untuk menangkap ikan, termasuk menampung, menyimpan, mendinginkan, dan/atau mengawetkan.
3.	Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014	a. Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah oleh Undang-Undang No. 45 Tahun 2009	Kapal Perikanan adalah kapal, perahu, atau alat apung lain yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan.

3. Catatan Kritis atas Problematika Definisi Kapal (Penangkap) Ikan

Setelah mengetahui perbedaan definisi yang digunakan tersebut, tulisan akan memilah-milah istilah dan definisi mana yang sebenarnya dipakai dengan menggunakan metode-metode penemuan hukum sistematis, gramatikal, dan historis. Dengan pendekatan sistematis, dapat diketahui bahwa definisi kapal penangkap ikan sebagaimana tertulis di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 tidak dapat dibaca sendiri tanpa melihat pasal yang lainnya. Pasal 1 Nomor 1 Peraturan Menteri ini tidak bisa dilepaskan dari Pasal 1 Nomor 2 di peraturan yang sama. Karena Kapal Penangkap Ikan menurut Pasal 1 Nomor 1 adalah “kapal yang digunakan sebagai kapal penangkapan ikan, ikan paus, anjing laut, ikan duyung atau hewan yang hidup di laut,” harus diketahui terlebih dahulu apa yang dimaksud

dengan ‘penangkapan ikan.’ Definisi ‘penangkapan ikan’ ini dapat ditemukan di Pasal 1 Nomor 2, yaitu: kegiatan memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apa pun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkannya. Maka dapat disimpulkan bahwa meskipun istilah yang digunakan di dalam Peraturan Menteri ini adalah Kapal Penangkap Ikan, jika dibaca bersama dengan Pasal 1 Nomor 2, mencakup kapal-kapal untuk memuat, mengangkut, mendinginkan, menangani, mengolah, dan/atau mengawetkan.

Jika dibandingkan dengan definisi Kapal Penangkap Ikan yang digunakan oleh Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.7/MEN/2011, definisi ‘Kapal Penangkap Ikan’ yang digunakan oleh

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 tidak meliputi kapal untuk menampung. Namun, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan nomor Per.7/MEN/2011 tidak mencakup kapal untuk memuat dan mengangkut ikan. Perlu dicatat bahwa kedua peraturan Menteri ini telah diundangkan dan berlaku. Lalu untuk menjawab definisi kapal penangkap ikan yang mana yang harus digunakan, tulisan perlu menggunakan pendekatan historis, yuridis, dan gramatikal.

Seperti yang sudah dipaparkan di atas, kedua peraturan Menteri tersebut memiliki peraturan induk yang sama, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000. Berdasarkan Pasal 8 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, Peraturan Menteri merupakan bagian dari hierarki perundang-undangan selama dibentuk atas perintah dari undang-undang yang lebih tinggi, atau dibentuk berdasarkan kewenangan. Menurut A. Hammid S. Attamimmi, hanya terdapat dua jenis pembentukan peraturan yang didasarkan kepada kewenangannya, yaitu peraturan yang diatribusikan oleh perundang-undangan di atasnya dan atas dasar delegasi pembentukan peraturan perundang-undangan (Attamimi, 1990). Dari Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 dan pendapat Attamimmi tersebut, tulisan ini menyimpulkan bahwa pembuatan peraturan Menteri harus diperintahkan oleh undang-undang atau didelegasikan kewenangannya oleh undang-undang.

Selain itu, tulisan ini juga menemukan bahwa Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per. 7/MEN/2011 tidak mendapatkan amanah tersebut jika melihat pasal 1 ayat (8) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 karena Menteri yang dimaksudkan untuk mendapatkan atribusi dari Peraturan ini adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang Pelayaran. Perlu ditekankan bahwa walaupun kedua peraturan Menteri tersebut berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan memiliki landasan hukum yang lebih kuat dibandingkan dengan Peraturan Menteri

Kelautan dan Perikanan Nomor Per.7/MEN/2011 yang sewaktu-waktu bisa diuji keabsahannya di Mahkamah Agung. Dengan demikian, tulisan ini akan fokus dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 dan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014.

Dengan melihat Pasal 7 ayat (2) UU Nomor 12 Tahun 2011, sebuah peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya sesuai dengan hierarki perundang-undangan yang ada. Dilihat secara hierarkis, Peraturan Menteri berada di bawah Peraturan Pemerintah. Sehingga, jika disandingkan di antara keduanya, Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014 memiliki kekuatan hukum yang lebih tinggi. Namun demikian, di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014 dapat ditemukan ketentuan peralihan di Pasal 47 yang berbunyi “Pada tanggal berlakunya Peraturan Pemerintah ini, semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari peraturan pemerintah yang mengatur ketentuan tentang kepelautan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini” sehingga patut dipahami bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 tidaklah dicabut.

Dilihat dari pendekatan gramatikal (Mertokusumo, 2010), definisi Kapal Penangkap Ikan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 memiliki pengertian yang lebih spesifik daripada pengertian Kapal Perikanan di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014 karena tidak mencakup perahu dan alat apung lainnya serta kapal yang mendukung operasi pembudidayaan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan. Maka tulisan ini berkesimpulan bahwa, dalam pendekatan sistematis, berlakulah asas *Lex Specialis derogat Legi Generalis* (Manan, 2004). Sehingga dalam hal kapal yang memenuhi kualifikasi definisi Kapal Penangkap Ikan di dalam Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005, berlaku aturan yang dicanangkan peraturan Menteri tersebut dan bagi Kapal Perikanan berdasarkan PP Nomor 62 Tahun 2014 selain Kapal Penangkap Ikan tersebut berlakulah Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014, dengan catatan, selama peraturan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 tidak bertentangan dengan PP Nomor 62 Tahun 2005.

Ditinjau dari definisi kapal penangkap ikan/kapal perikanan di tiap-tiap peraturan perundang-undangan di Indonesia, sertifikasi diwajibkan kepada seluruh awak dari kapal yang memenuhi kualifikasi Kapal Penangkap Ikan yang dimaksud oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 ditambah dengan perahu dan alat apung lainnya yang memenuhi kualifikasi sebagai Kapal Perikanan sebagaimana diatur di Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014. Atau dengan kata lain, sertifikasi tidak hanya diwajibkan kepada Awak dari 'kapal penangkap ikan' saja, namun juga kepada awak kapal yang berkaitan dengan penangkapan dan pengolahan ikan.

Indonesia telah meratifikasi Konvensi STCW-F melalui Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019 sehingga norma-norma yang diatur di dalamnya masuk ke dalam struktur norma hukum di Indonesia. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, Peraturan Presiden secara hierarkis lebih rendah dibandingkan dengan Peraturan Pemerintah, dan lebih tinggi dibandingkan dengan Peraturan Menteri. Sehingga, secara substansi, Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2019 tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya. Walaupun demikian, demi memenuhi Konvensi STCW-F, segala perundang-undangan yang ada harus disesuaikan kepada Peraturan Presiden tersebut.

Sudah dipaparkan sebelumnya bahwa STCW-F mewajibkan Awak Kapal Penangkap Ikan memenuhi kualifikasi tertentu yang dibuktikan melalui proses

sertifikasi. Penelitian ini juga sudah menyimpulkan bahwa Sertifikasi yang berlaku di Indonesia diwajibkan kepada Awak dari 'Kapal Penangkap Ikan' sesuai dengan definisi yang terkandung di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 dan 'Kapal Perikanan' sesuai dengan definisi yang diatur oleh Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2014. Sedangkan menurut STCW-F, 'Kapal Penangkap Ikan' (atau hanya disebut sebagai 'kapal') adalah kapal yang digunakan secara komersial untuk menangkap ikan atau sumber daya laut hidup lainnya. Perbedaan antara pengertian Kapal Penangkap Ikan di dalam hukum Indonesia dengan Kapal Penangkap Ikan di Konvensi STCW-F akan berimbas kepada perbedaan cakupan sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan di Indonesia dengan Konvensi STCW-F. Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000, Sertifikasi wajib dimiliki oleh Awak Kapal Penangkap Ikan yang di dalamnya termasuk kapal, perahu, dan alat apung yang berkaitan dengan penangkapan dan pengolahan ikan. Sehingga cakupan sertifikasi yang diwajibkan STCW-F tidak seluas sertifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan nasional.

Sebagaimana diketahui bahwa sertifikasi menurut konvensi STCW-F hanya kapal penangkap ikan dalam arti sempit saja, maka tulisan ini menyimpulkan bahwa Indonesia bisa fokus untuk menyesuaikan teknis implementasi sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan yang sudah ditentukan oleh Konvensi STCW-F. Namun hal ini tak semudah membalikkan telapak tangan.

Setelah memahami cakupan sertifikasi di atas, dapat terlihat irisan kewenangan antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Irisan kewenangan ini berpotensi menimbulkan masalah di dalam implementasi STCW-F di Indonesia. Untuk itu, perlu dijelaskan terlebih dahulu kewenangan kedua lembaga tersebut terkait sertifikasi, dan masalah apa saja yang mungkin timbul.

Sebagaimana sudah dijelaskan bahwa Peraturan Menteri Nomor Per.7/MEN/2011

tidak mendapatkan amanah tersebut jika melihat Pasal 1 ayat (8) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 karena Menteri yang dimaksudkan untuk mendapatkan atribusi dari Peraturan ini adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang Pelayaran. Namun hal tersebut tidak secara langsung membuat Peraturan Menteri Nomor Per.7/MEN/2011 tidak berlaku sebagai hukum positif. Hal ini berpotensi menimbulkan masalah di dalam teknis implementasi sertifikasi tersebut. Lembaga yang berbeda tentunya memiliki sumber daya dan fasilitas yang berbeda pula. Perbedaan ini disebabkan oleh perbedaan fungsi dan anggaran yang dialokasikan kepada lembaga yang bersangkutan. Irisan kewenangan ini juga berpotensi menimbulkan kebingungan di antara aparatur negara yang membuat kebijakan-kebijakan mikro.

C. Simpulan

Berdasarkan uraian dan analisa di atas, tulisan ini menyimpulkan bahwa, dilihat dari peruntukannya, hukum Indonesia yang ada sebelum ratifikasi konvensi STCW-F sebenarnya sudah sesuai dengan pengaturan di dalam konvensi STCW-F, hanya saja cakupannya lebih luas daripada yang diatur oleh konvensi STCW-F sehingga Indonesia dapat fokus untuk menyesuaikan sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan dalam arti sempit saja dalam rangka memenuhi ketentuan di konvensi STCW-F. Namun tumpang tindihnya peraturan perundang-undangan menimbulkan tantangan di dalam menerapkan sertifikasi tersebut akibat irisan kewenangan di antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Tantangan yang timbul di antaranya adalah permasalahan sumber daya, fasilitas, dan anggaran, serta kebingungan di antara aparat pemerintah.

Selain itu, dapat disarankan juga bahwa meskipun kewajiban sertifikasi di Indonesia ditujukan kepada Kapal Penangkap Ikan/Kapal Perikanan secara luas, Indonesia harus memprioritaskan standarisasi sertifikasi Awak Kapal Penangkap Ikan

dalam arti sempit sehingga kewajiban Indonesia di dalam panggung internasional terpenuhi. Untuk itu perlu dibuat penyesuaian yang menyeluruh akan semua peraturan perundang-undangan terkait agar tantangan irisan antar-lembaga, serta masalah yang timbul karenanya, dapat dihindari.

DAFTAR PUSTAKA

- Affan, H. & C. W. (2020). ABK Indonesia di Kapal China: “Tidur Hanya Tiga Jam, Makan Umpan Ikan”, Hingga Pengalaman Pahit yang Sulit Dilupakan Melarung Jenazah Teman. *BBC News Indonesia*.
- Anghie, A. (2004). *Imperialism, Sovereignty, and the Making of International Law*. Cambridge University Press.
- Attamimi, H. (1990). *Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara: Suatu Studi Analisis Mengenai Keputusan Presiden Yang Berfungsi Pengaturan Dalam Kurun Waktu Pelita I – Pelita VI*.
- Budiman, M.S., et. al. (2016). Penataan Sertifikasi Kompetensi Awak Kapal Penangkap Ikan di Indonesia. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 7(2), 146–152.
- Chae, C. J. (2011). *The STCW Manila amendments: its challenges to the Far East*. World Maritime University.
- Food and Agriculture Organization of The United Nation. (2018). *Safety for Fishermen*. Food and Agriculture Organization of The United Nation. <http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/51553/en/>
- Gudmundsson, A. (2006, March). International Instruments on the Safety of Fishing Vessels and Fishermen. *Bay of Bengal News*. <https://www.bobpigo.org/img/uploaded/>

bbn/march_06/Page 18-22.pdf

- International Maritime Organization. (1978). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*.
- International Maritime Organization. (1995). *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*.
- International Maritime Organization. (2011). *STCW-F Convention on training and certification for fishing vessel personnel to enter into force in 2012*.
- International Maritime Organization. (2020). *Draft amendments to provide sustainable fisheries training for all fishers*.
- Manan, B. (2004). *Hukum Positif Indonesia*. FH UII Press.
- Mertokusumo, S. (2010). *Mengenal Hukum*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Nurita, D. (2020). Kasus-kasus Perbudakan ABK Indonesia di Kapal Asing. *Tempo*. [https://nasional.tempo.co/read/1339726/kasus-kasus-perbudakan-abk-indonesia-](https://nasional.tempo.co/read/1339726/kasus-kasus-perbudakan-abk-indonesia-di-kapal-asing)
- Piniella, F. (2017). Fishermen's training and use of safety equipment: A case-study of the Artisanal Fleet of Andalusia. *WMU J Marit Affairs*, 6, 105–121.
- Sahrhage, D. (1992). *A History of Fishing*. Springer Science & Business Media.
- Suwardjo, D. et. al. (2012). Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan dari aspek Regulasi Nasional dan Internasional. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 1(1), 1–13.
- Wijaya, C. (2020). ABK Indonesia di Kapal Asing: Kekerasan Dapat Terus Terjadi Tanpa Mereka Diberi Pembekalan Saat Direkrut, 'Kami ditendang, dimaki ketika kelelahan. *BBC News Indonesia*. <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-52541415>
- Zoelfakar, M.R., M.D. Syaifullah Manaf, A. H. Y. (2017). Issues faced by Fishermen on the Implementation of STCW-F 1995: East Malaysia. *2017 IEEE 7th International Conference on Underwater System Technology: Theory and Applications*.