



LAPORAN ADVOKASI

PREMI KECIL, KASBON BESAR, DAN KEMITRAAN PALSU: PENCURIAN UPAH SISTEMIK DI PERIKANAN TANGKAP INDUSTRIAL INDONESIA

Ayu Rikza

Labour Right Researcher, DFW Indonesia

2026

LAPORAN ADVOKASI PREMI KECIL, KASBON BESAR, DAN KEMITRAAN PALSU: PENCURIAN UPAH SISTEMIK DI PERIKANAN TANGKAP INDUSTRIAL INDONESIA

003/PB/DFW-INDONESIA/V/2026

Penulis

Ayu Rikza

Peninjau

Eksternal

Varsha Gyawali

Hasriadi Masalam

Internal

Luthfian Haekal

Imam Trihatmadja

Peneliti Lapangan

Fase Pertama:

Intan Elvira

Laode Hardiani

Fariz Rasyid

Fase Kedua:

Ayu Rikza

Rusda Khoiruz Zaman

Tata Letak

Fairuz Mahdiyyah

Penerbit

Destructive Fishing Watch (DFW) Indonesia

AD Premier Lt. 5 Suite 6,

Jl. TB Simatupang No. 5, RT 005, RW 007,

Kel. Ragunan, Kec. Pasar Minggu, Jakarta Selatan 12550



Toko
Sedia :
Aksi-aksi cakaran, Pancing Hobi
Aksi-aksi Listrik, DTL
Jl. Yos Sudarso - Babat - Wonorejo - Pasuruan
(Sebelah Selatan Kantor Gend)
Hp. 0815 888 8733 - 0857 428 8443 / WA. 0813 8888 8443

DAFTAR ISI

Bagian 1: Ringkasan Eksekutif	1
Temuan Kunci: Empat Siasat Pencurian Upah	1
Rekomendasi Kebijakan	2
Bagian 2: Konteks dan Metodologi	4
2.1 Cakupan Penelitian	5
2.2 Catatan Metodologis	6
Bagian 3: Sistem Pengupahan di Kapal Perikanan Indonesia	8
3.1 Krisis Tenaga Kerja dan Impor Kerentanan	8
3.2 Sistem Pengupahan di Perikanan Tangkap	8
Bagian 4: Mitos Kemitraan	11
4.1 Hubungan Kerja yang Ambigu	11
4.2 Penetapan Harga Sepihak dan Pengendalian Pembeli Tunggal (Monopsoni)	12
Bagian 5: Pencurian Upah Sistemik	15
5.1 Biaya Bersama & Pengurangan Upah Ilegal	15
5.1.1 Studi Kasus Perhitungan Matematis Pencurian Upah (Kapal X)	15
5.2 Komodifikasi Kelelahan dan Pengalihan Biaya K3	18
Bagian 6: Kerentanan dan Jebakan Hutang	20
6.1 Ongkos Lelah (Nyacar/Mbecak) dan Utang Bawaan (Tendoan)	20
6.2 Jebakan Utang dan Kasbon Keluarga	22
Bagian 7: Rekomendasi Kebijakan	24
Bagian 8: Penutup	28
Glosarium	30
Indeks Subjek	33
Lampiran I	35
Lampiran Statistik	36

"Para awak kapal perikanan (AKP) menanggung beban biaya kerja yang sangat berat dengan adanya dua lapis pemotongan besar, yakni potongan operasional dan administrasi serta potongan perbekalan bersama. Selain itu, pencampuran "biaya operasional" yang sah ditanggung bersama dengan "biaya perawatan dan modal" yang seharusnya kewajiban pemilik menyebabkan kerugian signifikan pada pendapatan akhir (bagen) para AKP."



Foto: Ayu Rizka / DFW Indonesia, 2026

BAGIAN 1

RINGKASAN EKSEKUTIF

Sektor perikanan tangkap Indonesia merupakan salah satu pilar ekonomi agraria yang menjadi industri vital ekonomi biru. Meskipun sektor-sektor konvensional (perikanan tangkap, budidaya perikanan, dan pengolahan) memberikan kontribusi yang signifikan terhadap PDB Kelautan, keberhasilan makroekonomi ini bertumpu pada operasi industri yang memanfaatkan kerentanan sistematis tenaga kerjanya.

Penelitian ini mengungkap paradoks struktural industri perikanan industrial yang mampu meraup omzet miliaran rupiah per trip kapal, tetapi mayoritas pekerja, terutama awak kapal perikanan (AKP) level bawah/anak buah kapal (ABK) biasa, pulang membawa utang dan bahkan upah minus. Data survei 2024 kami di Bena menunjukkan rata-rata pendapatan bersih (*take home pay*) pekerja kapal perikanan hanya berkisar Rp 900.000 per bulan; angka yang jauh di bawah upah minimum regional (UMR) manapun di Indonesia.

Laporan ini sekaligus juga berfungsi sebagai uji empiris pertama terhadap Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 04 Tahun 2026 tentang Tata Kelola Pengawakan Kapal Perikanan, Pendidikan, dan Pelatihan, Ujian, serta Sertifikasi Awak Kapal Perikanan yang baru saja diterbitkan. Meskipun peraturan tersebut menyediakan kerangka hukum untuk upah yang adil, data lapangan kami menyoroti celah kritis dalam implementasinya. Terkhusus, mekanisme utang seperti penanggungan utang sepihak dan *mark-up* logistik dapat membuat peraturan baru tersebut menjadi tidak efektif jika tidak segera ditangani.

Laporan ini pada akhirnya membongkar ilusi kesejahteraan melalui analisis terhadap sistem pengupahan, nota keuangan kapal, dan pola pendapatan hingga pengeluaran pekerja di lima pelabuhan utama, yakni Jakarta, Tegal, Pati, Indramayu, dan Bali. Kami menyimpulkan bahwa kemiskinan AKP bukanlah semata akibat nasib buruk di laut, melainkan hasil dari desain industri yang memindahkan risiko bisnis pemilik modal ke pundak pekerja.

Temuan Kunci: Empat Siasat Pencurian Upah

Penelitian kami mengidentifikasi empat mekanisme utama sistem pengupahan dan pencurian upah yang bekerja secara sistematis menggerus hak pekerja:

1. Praktik "*netto semu*" dan subsidi buruh ke juragan

Di bawah sistem bagi hasil, pemilik kapal melakukan manipulasi akuntansi dengan membebankan biaya investasi modal, seperti perbaikan mesin, *docking* kapal, pembelian alat tangkap, dan upah pekerja darat non--AKP, sebagai biaya operasional bersama. Analisis nota kapal menunjukkan pekerja dipaksa menyubsidi

perawatan kapal tempat mereka bekerja. Praktik ini berpotensi melanggar Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (Undang-Undang Pelayaran) yang mengklasifikasikan perbaikan kapal sebagai “Piutang Pelayaran” atau suatu kewajiban yang secara tegas menjadi tanggung jawab pemilik kapal. Secara nasional, praktik ini juga berpotensi melanggar Peraturan Pemerintah (PP) No. 36 Tahun 2021 tentang Upah Pasal 58 dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) khususnya Pasal 1631.

2. Tidak adanya jaring pengaman finansial

Sistem pembagian keuntungan hasil penangkapan ikan secara sistematis mengalihkan risiko kerugian modal kepada awak kapal perikanan (AKP). Dalam praktiknya, peraturan normatif mengenai perlindungan upah minimum tidak diterapkan oleh pemilik kapal. Akibatnya, ketika kapal mengalami kerugian, pendapatan kotor diprioritaskan untuk menutupi biaya operasional pemilik. Sementara itu, pekerja hanya menerima “uang nyacar” (tunjangan transportasi/uang lelah) dimana data ekstrem kami mencatat upah AKP hanya menerima uang *nyacar* Rp 500.000 untuk 6 bulan bekerja di laut. Secara efektif, AKP diupah di bawah Rp 3.000/hari yang menempatkan hidup mereka jauh di bawah garis kemiskinan.

Di sisi lain, sistem upah tetap juga gagal memberikan jaminan penghidupan AKP. Pemilik kapal seringkali menetapkan gaji pokok di bawah standar upah minimum dan AKP sangat bergantung pada bonus produksi yang fluktuatif. Ketika hasil tangkapan rendah, akumulasi utang AKP selama melaut seringkali melebihi total gaji pokok. Hal ini menyebabkan AKP terjebak dalam fenomena yang dikenal sebagai “upah negatif”, yakni hasil akhir upah yang negatif akibat pengurangan yang signifikan dari pendapatan kotor mereka.

3. Monopoli “Grosir Kapal” dan penyalahgunaan kerentanan pekerja

Pemilik kapal memanfaatkan keterasingan AKP di laut untuk menjalankan monopoli perdagangan dengan menjual kebutuhan pemulihan tenaga (rokok, kopi, mie instan, susu, jajan, minuman/jajanan manis, dan obat-obatan) dengan harga yang jauh lebih mahal. Pekerjaan fisik AKP yang berat dan terus-menerus di laut membutuhkan pemulihan fisik setiap hari. Pemulihan ini tidaklah gratis bagi pekerja karena kelelahan mereka dikomersialisasi dalam bentuk kasbon grosir kapal (komodifikasi kelelahan).¹ Hal ini menciptakan siklus di mana pekerja “membayar untuk bekerja” dari sumber daya dasar tenaga kerja mereka. Mereka juga harus membayar proses perekrutan mereka di beberapa kapal penangkap ikan dan peralatan kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Praktik ini dapat dikategorikan “praktik monopoli” berdasarkan Undang-undang (UU) Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan melanggar Undang-undang (UU) Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Secara internasional, hal ini melanggar Konvensi ILO No. 95 (Perlindungan Upah), yang melarang pengoperasian toko perusahaan untuk tujuan profit, serta Konvensi ILO No. 188 (Konvensi Pekerjaan di Sektor Perikanan), Pasal 27, yang mewajibkan pemilik kapal menanggung biaya operasional kapal.

4. Kesenjangan Upah dan Jebakan Utang

Kesenjangan pendapatan sangat mencolok, dengan rasio pendapatan kapten terhadap awak kapal sebesar 15:1 dan rasio pendapatan pemilik kapal terhadap awak kapal mencapai 70:1. Ironisnya, awak kapal sering dipaksa untuk membawa “utang operasional” dari perjalanan sebelumnya ke kontrak baru melalui praktik utang bawaan (*tendoan*)². Praktik ini bukan hanya beban finansial, tetapi juga dapat diklasifikasikan dalam indikator kriminal Perbudakan Utang berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 2007 (Anti-Perdagangan Orang/TPPO). Berdasarkan Pasal 27 Undang-Undang TPPO, *tendoan* adalah utang eksploitasi yang batal demi hukum.

Rekomendasi Kebijakan

Berdasarkan temuan lapangan terkait maraknya praktik ekstraksi finansial dan pencurian upah di sektor perikanan tangkap industrial, reformasi sistem pengupahan menjadi sebuah desakan darurat. Perbaikan skema pengupahan bukan sekadar pemenuhan hak normatif pekerja, melainkan prasyarat mutlak untuk memastikan keberlanjutan industri dalam menarik dan mempertahankan tenaga kerja berkualitas. Guna mewujudkan perlindungan yang mengikat, kami merekomendasikan kepada pemerintah, yakni secara spesifik Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), untuk melakukan enam langkah intervensi struktural berikut:

¹ Penjelasan lengkap perihal kasbon grosir dapat dibaca di Bagian 5.2. Komodifikasi Kelelahan dan Pengalihan Biaya K3

² Istilah kultural di beberapa pelabuhan Pantai Utara Jawa. Laporan ini menggunakan kata *tendoan* sebagai istilah yang merujuk pada praktik utang bawaan operasional kapal yang dibebankan kepada AKP periode selanjutnya yang bekerja di satu kapal yang sama.

1. Pemberantasan Pencurian Upah (*Wage Theft*) melalui Standarisasi Biaya Operasional

Menetapkan "Daftar Negatif" komponen biaya operasional secara tegas. Segala bentuk biaya pemeliharaan aset (seperti perbaikan mesin, pengecatan, penyusutan alat tangkap, dan persiapan kelaiklautan) merupakan tanggung jawab pemilik kapal dan ilegal untuk dibebankan sebagai pengurang hasil tangkapan pekerja.

2. Penerapan Sistem Pengupahan Gabungan (*Hybrid Wage System*)

Mewajibkan model pengupahan dua komponen yang mengintegrasikan upah minimum tetap (direkomendasikan minimal 75% dari UMK) sebagai jaring pengaman keluarga, dengan variabel bonus bagi hasil berbasis produktivitas. Skema ini akan mendistribusikan ulang risiko bisnis sehingga kerugian akibat kegagalan tangkapan tidak lagi ditanggung sepenuhnya oleh pekerja.

3. Penghapusan Perbudakan Utang (*Debt Bondage*) dan Praktik *Mark-Up*

Menutup celah eksploitasi grosir laut dengan menerapkan Harga Eceran Tertinggi (HET) Logistik Maritim yang disepakati melalui forum Tripartit untuk seluruh barang konsumsi di atas kapal. Selain itu, pemerintah harus menegakkan kebijakan *Zero Cost Recruitment* dan melarang keras praktik tendooan (pemindahan utang ke periode operasi pelayaran kapal berikutnya) yang selama ini digunakan untuk merampas posisi tawar pekerja.

4. Penyediaan Kuota Ransum Stamina Dasar sebagai Intervensi K3

Mengklasifikasikan kebutuhan sekunder pendukung kinerja (seperti kopi dan gula) sebagai instrumen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) untuk memitigasi kelelahan kronis (*fatigue*). Pemilik kapal wajib menyediakan Kuota Ransum Stamina Dasar secara gratis sesuai Hari Operasi Kapal (HOK), sehingga pekerja memiliki jaring pengaman logistik dari jerat utang saat bekerja.

5. Demokratisasi Transparansi Data Operasional

Mencegah manipulasi perhitungan bagi hasil dan jam lembur dengan memitigasi ketidaksesuaian informasi. Unit Pengelola Tempat Pelelangan Ikan (UPT TPI) diwajibkan memberikan salinan Catatan Lelang Resmi langsung kepada perwakilan pekerja, didukung dengan penerapan sistem pencatatan jam kerja digital yang independen.

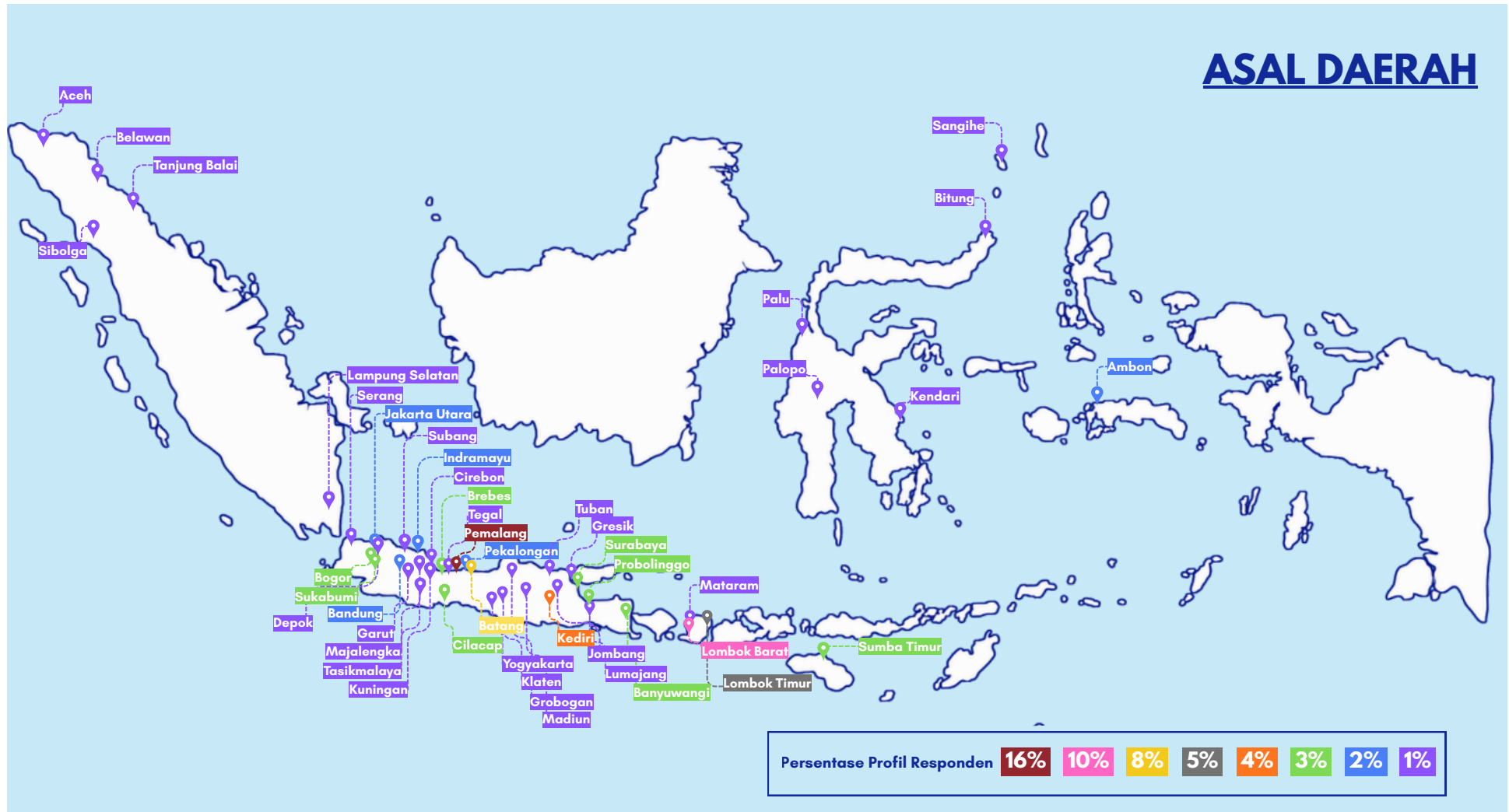
6. Pelembagaan Inspeksi Bersama (*Joint Inspection*) Kemnaker dan KKP

Mengintegrasikan pengawasan ketenagakerjaan dan otoritas pelabuhan dalam satu mekanisme kontrol yang kuat. Setiap temuan pelanggaran norma upah, *mark-up* logistik, atau pembebanan tendooan hasil audit Kemnaker harus secara otomatis diikat dengan sanksi penahanan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan pembekuan Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) oleh KKP.

"Modernisasi aset di perikanan tangkap tidak diikuti dengan modernisasi manajemen ketenagakerjaan. Pelaku usaha cenderung mengadopsi pendekatan pragmatis atas kebutuhan tenaga kerja yang diilustrasikan sebagai mentalitas "mau makan sate tetapi tidak mau piara kambing." Pada praktiknya, industri lebih memilih model rekrutmen AKP lepasan (casual labor) yang melanggengkan siklus pekerja tanpa keterikatan pasti. Akibatnya, loyalitas hubungan kerja ABK terkonsentrasi kepada nahkoda yang dianggap sebagai kepala nelayan-penggarap."

BAGIAN 2

KONTEKS DAN METODOLOGI



Grafik 1. Profil Asal Daerah Responden Survei Upah dan Pengeluaran Awak Kapal Penangkap Ikan Bali, 2024

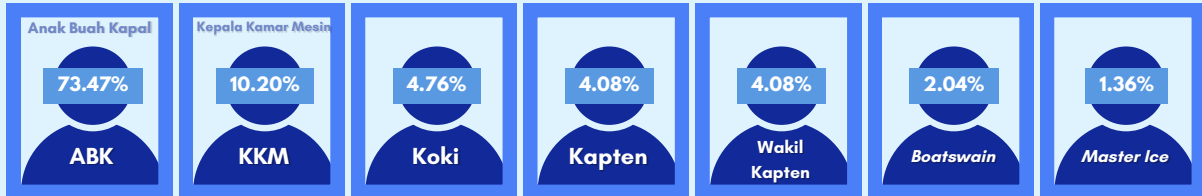
JENIS ALAT TANGKAP

Pengangkut
(Collecting) **62.59%**

Rawai Tuna/
Longline **33.33%**

Purse Sein **4.08%**

JABATAN



Grafik 2. Profil Jenis Alat Tangkap dan Jabatan Responden Survei Upah dan Pengeluaran Awak Kapal Penangkap Ikan Bali, 2024

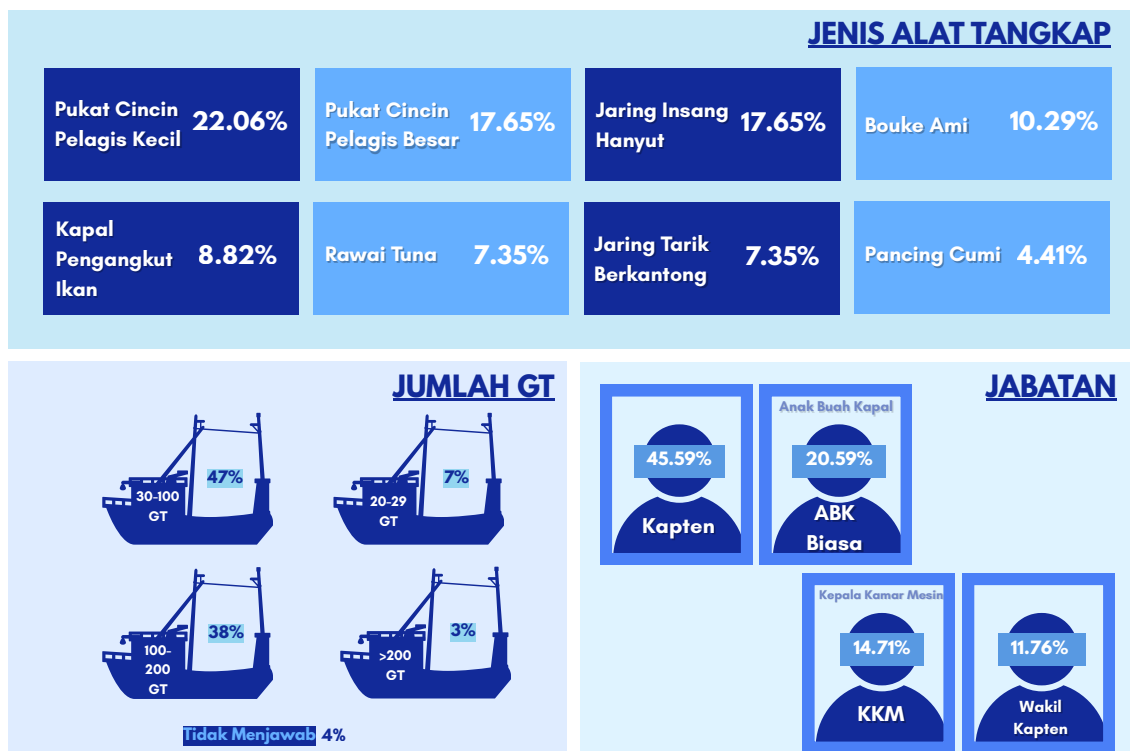
2.1 Cakupan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam kurun 2024–2025. Survei pengupahan pertama dilakukan pada 2024 di Benoa, Bali, untuk menghasilkan data awal perihal pendapatan, pengeluaran, dan kebutuhan AKP pada masa sebelum, saat, dan sesudah melaut. Survei tersebut dilakukan dengan metode random sampling di Pelabuhan Umum Benoa (Tipe B) dan kemudian diperdalam dengan FGD bersama Forum Pekerja Perikanan Bali. Pada survei pertama (selanjutnya disebut Survei Benoa) berhasil menghimpun pendapatan bersih dan data pengeluaran AKP.

Survei lanjutan (selanjutnya disebut Survei Jawa) kemudian dilakukan pada 2025 untuk mendapatkan gambaran merinci atas sistem pengupahan yang berlaku di kapal perikanan industrial dengan perbandingan dengan wawancara bersama serikat dan asosiasi pengusaha yang memiliki basis wilayah di Sulawesi Utara, Bali, dan Pantura. Wilayah survey kedua didasarkan pada aturan Permen KP No 33 Tahun 2021 tentang Log Book Penangkapan Ikan, Pemantauan Di Atas Kapal Penangkap Ikan Dan Kapal Pengangkut Ikan, Inspeksi, Pengujian, Dan Penandaan Kapal Perikanan, Serta Tata Kelola Pengawakan Kapal Perikanan yang diimplementasikan untuk seluruh kapal perikanan tangkap di atas 30 GT di seluruh tipe pelabuhan yang dibagi menjadi Pelabuhan Tipe A, B, C, dan D berdasarkan Permen KP No. 08 Tahun 2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan. Survey kedua menghimpun 68 responden dan kompilasi mendalam sistem pengupahan di 25 kapal dengan API yang berbeda.



Grafik 3. Profil Asal Daerah Responden Survei Upah dan Pengeluaran Awak Kapal Penangkap Ikan Bali, 2024



Grafik 4. Profil Jenis Alat Tangkap, Jumlah GT, Jabatan Responden Survei Pengupahan dan Kerja Layak bagi Awak Kapal Perikanan di PPS Nizam Zachman, PPN Tegalsari, PPP Bajomulyo, dan PP Karangsong, 2025

2.2 Catatan Metodologis

Penelitian ini mengakui adanya keterbatasan jumlah responden (N=68 untuk survei mendalam & dan N=147 responden survei pengeluaran) akibat tantangan akses lapangan yang tertutup dan risiko intimidasi terhadap pekerja. Akan tetapi, kekuatan utama riset ini terletak pada kualitas dan kedalaman data yang dihimpun yang mampu mengumpulkan informasi rinci dan “tertutup” dari berbagai pihak, meliputi pekerja, serikat buruh, pengurus kapal, pengusaha, dan pemerintah. Oleh karenanya, untuk menjamin validitas data di tengah keterbatasan tersebut, survei ini dijalankan dengan protokol ketat yang memprioritaskan kualitas informasi melalui tiga prinsip utama:

1 Pengambilan data tidak dilakukan secara kaku, tetapi menggunakan model pertanyaan terbuka melalui wawancara informal dan imersionisme berprinsip³. Metode ini dipilih untuk menembus dinding ketakutan dan formalitas yang sering kali membuat AKP menutup diri. Dengan pendekatan ini, peneliti berhasil menggali data sensitif yang sering kali tidak terungkap dalam survei kuantitatif formal.

2 Alih-alih mengejar kelengkapan komponen administratif yang sering kali kosong atau dimanipulasi, pendataan difokuskan pada kedalaman aspek-aspek vital kehidupan pekerja, meliputi: realitas pengupahan riil, pengorganisasian kerja, beban reproduksi sosial, status tanggungan keluarga, persepsi kecukupan upah, hingga kepemilikan aset. Hal ini memastikan bahwa data yang tersaji adalah cerminan kondisi riil kesejahteraan pekerja, bukan sekadar angka di atas kertas.

3 Pemilihan responden dilakukan dengan mempertimbangkan keterwakilan variabel kunci industri perikanan. Sampel dirancang untuk mencakup keragaman jenis alat penangkapan ikan (api), skala kapal (GT), dan hierarki jabatan secara proporsional, mulai dari level komando (nahkoda/KKM/wakil) hingga level operasional (ABK biasa/juru). Strategi ini memastikan bahwa temuan riset tidak bias pada satu kelompok jabatan saja, melainkan mampu memotret ketimpangan struktural antar jabatan maupun antara pemilik kapal dan AKP.

Dengan metode ini, kami berhasil mendapatkan akses eksklusif terhadap data seperti nota keuangan kapal dan catatan kasbon asli yang menjadi basis bukti analisis praktik manipulasi upah di industri perikanan tangkap.

³ Metode ini diambil dari teknik etnografi sebagaimana didefinisikan oleh Hans Antlov (2002) sebagai penelitian lapangan profesional yang terdiri dari mengobrol dengan banyak orang, mengamati aktivitas sehari-hari mereka, dan melakukan wawancara tidak terstruktur.



Foto: Ayu Rizka / DFW Indonesia, 2025

BAGIAN 3

SISTEM PENGUPAHAN DI KAPAL PERIKANAN INDONESIA

3.1 Krisis Tenaga Kerja dan Impor Kerentanan

Industri perikanan tangkap saat ini menghadapi tantangan struktural terkait ketersediaan tenaga kerja terampil (*labour shortage*). Secara historis, masyarakat pesisir merupakan sumber utama tenaga kerja bagi sektor ini. Akan tetapi, temuan lapangan menunjukkan adanya tren penurunan minat tenaga kerja pesisir untuk bekerja sebagai ABK⁴, meskipun jumlah armada penangkapan ikan terus bertambah. Fenomena ini mengindikasikan bahwa pekerjaan di laut mulai kehilangan daya tariknya bagi kelompok masyarakat yang secara tradisional menjadi tulang punggung industri perikanan tangkap.

Kelangkaan ini didorong kuat oleh daya saing sistem pengupahan yang berlaku. Dengan rata-rata pendapatan yang fluktuatif dan sering kali berada di bawah standar upah minimum wilayah darat, insentif ekonomi yang ditawarkan sektor perikanan dinilai belum sebanding dengan risiko kerja dan durasi isolasi di laut.⁵ Ketidakpastian pendapatan ini mendorong tenaga kerja berpengalaman untuk beralih ke sektor lain yang menawarkan kepastian upah lebih baik. Kondisi ini mengakibatkan potensi munculnya kekosongan tenaga kerja terampil di sektor perikanan.

Sebagai respons atas kekosongan tersebut, industri melakukan adaptasi dengan memperluas jangkauan rekrutmen ke wilayah nonpesisir. Data menunjukkan adanya peningkatan rekrutmen pekerja dengan latar belakang agraria (petani) dan konstruksi yang minim pengalaman melaut.⁶ Meskipun langkah ini dapat memenuhi kuantitas kebutuhan kru secara cepat, hal ini membawa tantangan operasional baru. Pekerja nonpengalaman cenderung membutuhkan waktu adaptasi lebih lama, rentan terhadap mabuk laut, dan memiliki keterbatasan teknis yang berpotensi memengaruhi efisiensi operasional kapal.⁷

Dalam konteks riset ini, fenomena kelangkaan tenaga kerja ditempatkan bukan hanya sebagai masalah demografis, melainkan sebagai dampak dari mekanisme pasar tenaga kerja yang merespons struktur pengupahan dan insentif yang ada. Ketergantungan pada tenaga kerja nonpengalaman berisiko menurunkan produktivitas industri jangka panjang. Oleh karena itu, perbaikan skema pengupahan menjadi langkah strategis yang diperlukan tidak hanya untuk pemenuhan hak pekerja, tetapi juga untuk memastikan industri mampu menarik dan mempertahankan tenaga kerja berkualitas demi keberlanjutan usaha.

3.2 Sistem Pengupahan di Perikanan Tangkap

Secara umum, lanskap pengupahan di sektor perikanan tangkap industrial Indonesia terpolarisasi ke dalam dua rezim utama, yakni sistem berbasis satuan waktu (*time-based*) dan sistem berbasis satuan hasil (*output-based*). Sistem berbasis satuan waktu umumnya diterapkan dalam skema upah tetap, baik harian maupun bulanan, yang lazim ditemukan pada kapal penampung atau alat tangkap tertentu seperti cumi dan rawai tuna. Sementara itu, sistem berbasis satuan hasil diterapkan melalui skema bagi hasil, di mana pendapatan pekerja sepenuhnya bergantung pada nilai tangkapan kapal setelah dikurangi biaya operasional. Meskipun kedua sistem ini menawarkan mekanisme insentif yang berbeda, temuan lapangan menunjukkan bahwa keduanya sama-sama menyimpan celah struktural yang melanggengkan eksploitasi terhadap awak kapal perikanan (AKP).

Pada sistem berbasis satuan waktu (upah tetap), potensi eksploitasi terjadi melalui penetapan gaji pokok yang sering kali berada di bawah standar Upah Minimum Regional (UMR). Dalam skema ini, kesejahteraan pekerja dibuat sangat bergantung pada premi atau bonus produksi yang tidak pasti dan murah, sehingga menciptakan ilusi pendapatan layak. Selain itu, sistem ini juga sering mengabaikan hak normatif seperti upah lembur, padahal jam kerja di laut jauh melampaui standar 8 jam kerja.

⁴ Wawancara dengan kapten kapal C, Mei 2025; wawancara dengan Kepala Syahbandar A, Juni 2025. Data ini juga ditunjukkan dalam Lampiran Statistik, Bagian 1, Tabel 1: Latar Belakang Awak Kapal Perikanan (AKP) (Survei Jawa)

⁵ Lihat Lampiran Statistik, Bagian 2, Tabel 2.1: Jam Kerja AKP berdasarkan Alat Tangkap Ikan (Survei Jawa) dan Tabel 2.2: Alat Penangkapan Ikan (API) dan Durasi Trip (Survei Jawa)

⁶ Lihat Lampiran Statistik, Bagian 1, Tabel 1: Latar Belakang AKP (Survei Jawa)

⁷ Wawancara dengan kapten kapal D, Juni 2025.

Model Upah

Harian/Bulanan + Premi

Lokasi

Jakarta, Bali, Indramayu

Jenis Kapal

Pancing Cumi, Rawai
Tuna, Jaring Insang

Metode Pengupahan

Gaji Pokok (Harian/Bulanan) + Premi (Insentif per Ton/Kg) + Bonus

Potensi Eksploitasi

- Gaji pokok yang rendah dan sering diatur di bawah UMR sehingga akumulasi gaji pokok dan premi nantinya setara dengan UMR.
- Kesejahteraan pekerja sangat bergantung pada premi (hasil tangkapan)⁸, bukan gaji pokok.
- Tunjangan berlayar dan lembur dianggap sudah termasuk (*all-in*) dalam upah pokok dan premi sehingga menghilangkan hak normatif pekerja.

Model Upah

Harian Murni

Lokasi

Jakarta, Juwana, Tegal

Jenis Kapal

Kapal Penampung/
Pengkangkut

Metode Pengupahan

Upah Harian x Hari Kerja + Bonus

Potensi Eksploitasi

- Jika kapal tidak beroperasi (mendapat panggilan pengangkutan) maka tidak ada pendapatan.
- Gaji pokok rendah dan tidak ada bonus premi pengangkutan.
- Bonus tahunan seperti THR seringkali tidak dibayarkan.

Grafik 5. Sistem Upah Berbasis Waktu (Upah Tetap)

Sementara itu, pada sistem berbasis satuan hasil (bagi hasil), eksploitasi bekerja lebih sistemik melalui pemindahan risiko bisnis (*risk transfer*) dari pemilik modal/kapal kepada pekerja. Tanpa adanya jaring pengaman upah minimum, pekerja dipaksa menanggung biaya operasional dan bahkan biaya perawatan aset pemilik seperti perbaikan mesin dan docking yang dipotong langsung dari hasil tangkapan kotor. Situasi ini diperparah oleh penetapan harga sepihak (*one-sided price fixing/unilateral pricing*) dan jebakan utang melalui praktik *carry-over* atau "*tendoan*". Tendoan adalah sistem utang di mana jika satu perjalanan mengalami kerugian, perjalanan berikutnya harus menanggung kerugian tersebut. Akibatnya, hasil tangkapan akan digunakan terlebih dahulu untuk menutupi kerugian pemilik dan menyubsidi biaya operasional kapal, meskipun kapal tersebut dioperasikan oleh perjalanan AKP yang berbeda. Praktik ini membuat para pekerja rentan pulang dengan tangan kosong atau bahkan terlilit utang meskipun mereka telah bekerja keras di laut selama perjalanan yang cukup lama.



Foto: Rusda Khairuz Zaman / DFW Indonesia, 2026

⁸ Premi dalam sistem bagi hasil juga memiliki fungsi serupa, dan bervariasi antara tangkapan independen (penangkapan ikan mandiri) dan tangkapan bersama (kapal). Data kualitatif kami menunjukkan bahwa waktu yang tersisa di luar jam kerja kapal sering digunakan oleh AKP untuk melakukan kegiatan produksi independen. Pola kerja ini kemudian diakomodasi oleh sistem upah premi penangkapan ikan yang dihasilkan sebagai pendapatan terpisah dari pendapatan utama kolektif (gaji pokok/bagen). Hasilnya masuk ke kantong pribadi awak kapal yang sering dikaitkan oleh kapten dan pemilik kapal dengan produktivitas awak kapal. Akibatnya, banyak AKP bekerja untuk meningkatkan produktivitas tangkapan independen mereka untuk mencapai premi yang tinggi. Akan tetapi, waktu yang dihabiskan untuk penangkapan ikan independen seringkali tidak dilaporkan sebagai jam kerja inti dalam survei.

Model Upah Bagi Hasil Murni		Potensi Eksploitasi <ul style="list-style-type: none"> • Potensi pencurian upah lewat pembebanan biaya perbaikan kapal (<i>docking</i>), mesin, & gaji pengurus ke biaya operasional sehingga mengurangi jatah AKP) • Potensi manipulasi nota melalui mark-up biaya perbekalan dan manipulasi harga jual ikan • Subsidi silang AKP yang menanggung kerugian pemilik kapal.
Lokasi Juwana, Indramayu, Bitung	Jenis Kapal Pukat Cincin, Jaring Insang	
Metode Pengupahan (Pendapatan Lelang – Biaya Operasional) ÷ Pembagian (misal 60:40)		
Model Upah Bagi Hasil PU (Pendapatan Umum)		Potensi Eksploitasi <ul style="list-style-type: none"> • Praktik monopsoni (penetapan sepihak) dari pemilik kapal atas harga ikan di bawah pasar. Akibatnya, AKP tidak menikmati kenaikan harga pasar. • Upah murah akibat harga patokan rendah, sehingga total upah yang diterima sangat minim meskipun tangkapan banyak.
Lokasi Jakarta & Juwana	Jenis Kapal Pukat Cincin Pelagis Besar	
Metode Pengupahan Tonase Ikan x Harga Patokan Pemilik (Bukan Harga Lelang)		
Model Upah Bagi Hasil Persentase		Potensi Eksploitasi <ul style="list-style-type: none"> • Prioritas laba pemilik dan perwira yang diamankan lewat pembagian keuntungan di awal (<i>top-loading</i>) • ABK mendapatkan sisa pembagian paling akhir setelah semua pihak mengambil jatah. • Marak potongan liar untuk pihak non-produksi (dukun, preman, dan pekerja darat).
Lokasi Pekalongan & Tegal	Jenis Kapal Jala Jatuh, Pancing Cumi	
Metode Pengupahan Pendapatan Bersih dipotong bertingkat dengan persentase bervariasi: 1. Pemilik (10–20%); 2. Kapten (10–30%); 3. Pengurus (10–15%); Sisa dibagi antar AKP ⁹		
Model Upah Bagi Hasil Vudeng		Potensi Eksploitasi <ul style="list-style-type: none"> • Fluktuasi ekstrem tangkapan karena sangat bergantung pada musim & kebijakan pembatasan area tangkap. • Kompleksitas perhitungan bonus dan upah (berdasar hari layar, jumlah trip, & tonase) sehingga sulit dipahami awam, tetapi memiliki potensi memberikan insentif yang layak untuk AKP.
Lokasi Bitung	Jenis Kapal Pole and Line, Handline	
Metode Pengupahan Sistem Bagen (Hierarkis) + Bonus (Konsistensi/Tiba-Berangkat) Biaya Operasional Ditanggung Perusahaan		

Grafik 6. Sistem Pengupahan Bagi Hasil

“Perbaiki skema pengupahan menjadi langkah strategis yang diperlukan tidak hanya untuk pemenuhan hak pekerja, tetapi juga untuk memastikan industri mampu menarik dan mempertahankan tenaga kerja berkualitas demi keberlanjutan usaha.”

⁹ Urutan bisa berbeda tiap kapal.

MITOS KEMITRAAN

4.1 Hubungan Kerja yang Ambigu

Dinamika pengupahan di sektor perikanan tangkap memiliki korelasi struktural dengan model pengorganisasian kerja yang diterapkan di atas kapal. Isu mendasar yang muncul adalah adanya ambiguitas dalam mendefinisikan status hubungan kerja: apakah hubungan tersebut bersifat industrial (antara pemberi kerja dan pekerja) atau bersifat kemitraan usaha. Dalam konteks perikanan industrial saat ini, di mana mayoritas armada tidak lagi dioperasikan langsung oleh pemiliknya (*non-owner operator*), pemilik kapal cenderung menempatkan relasi ini dalam kerangka kemitraan dengan AKP.¹⁰

Konstruksi kemitraan ini didasarkan pada pembagian peran fungsional sebagaimana disampaikan oleh para narasumber, "pemilik kapal menyediakan aset modal dan alat produksi, sementara awak kapal difasilitasi untuk bekerja dengan kontribusi berupa tenaga dan keahlian."¹¹ Dalam struktur ini, nahkoda diposisikan sebagai kepala mitra operasional yang memimpin para ABK. Konsekuensi logis dari model pengorganisasian ini adalah pergeseran tanggung jawab produktivitas. Hasil tangkapan menjadi tanggung jawab penuh kinerja operasional awak kapal di laut, sementara pemilik kapal berperan sebagai penampung yang akan membeli hasil tersebut atau memberikan bonus berdasarkan pencapaian target. Implikasinya, skema ini menempatkan pendapatan awak kapal dalam situasi fluktuatif yang sangat bergantung pada hasil produksi, tanpa adanya jaminan standar upah minimum yang lazim berlaku dalam hubungan kerja formal.

Ambiguitas status kerja di sektor perikanan tangkap tidak dapat dilepaskan dari konteks transformasi industri yang sedang bergerak dari pola tradisional menuju modern, tetapi mengalami proses formalisasi yang belum matang. Data lapangan mengindikasikan bahwa ketidakjelasan relasi ini tumbuh seiring dengan pergeseran struktur kepemilikan usaha. Seorang narasumber kunci mengungkapkan bahwa satu dekade lalu, industri masih digerakkan oleh nelayan-pemilik yang memiliki ikatan organik dengan ABK-nya. Namun, lanskap saat ini telah berubah di mana kepemilikan kapal terkonsentrasi pada entitas perusahaan/pemilik perorangan dengan jumlah armada yang terus bertambah, pemilik menjauh dari operasi laut secara langsung.

Modernisasi aset ini sayangnya tidak diikuti dengan modernisasi tata kelola ketenagakerjaan. Pelaku usaha cenderung mengadopsi pendekatan pragmatis atas kebutuhan tenaga kerja yang diilustrasikan oleh narasumber sebagai mentalitas "mau makan sate tetapi tidak mau piara kambing". Terdapat keengganan struktural dari perusahaan untuk berinvestasi dalam pengembangan sumber daya AKP jangka panjang. Sebagai gantinya, industri lebih memilih model rekrutmen AKP lepasan (*casual labor*) yang melanggengkan siklus pekerja tanpa keterikatan pasti. Akibatnya, loyalitas hubungan kerja ABK terkonsentrasi kepada nahkoda yang dianggap sebagai kepala nelayan-penggarap.

Untuk memahami betapa seriusnya kemitraan yang ambigu ini, perlu dilakukan perbandingan antara tata cara kerja di sektor perikanan tangkap dengan sektor-sektor ekstraktif berbasis sumber daya lainnya di Indonesia. Salah satu perbandingan yang menonjol adalah skema Kemitraan Inti-Plasma di industri kelapa sawit. Meskipun kedua sektor tersebut mengandalkan narasi kemitraan antara pemilik modal dan produsen akar rumput, kerangka regulasi yang mengatur keduanya menunjukkan perbedaan yang sangat mencolok. Misalnya, Kementerian Pertanian dapat secara aktif melindungi petani plasma melalui Peraturan Menteri (Permentan) No. 13 Tahun 2024 tentang Pembelian Tandan Buah Segar Kelapa Sawit Produksi Pekebun Mitra yang baru-baru ini diterbitkan, yang mewajibkan formula penetapan harga Tandan Buah Segar (TBS) yang transparan melalui sistem "indeks K". Tabel berikut menggambarkan bagaimana ketiadaan intervensi negara dalam perikanan menciptakan ketimpangan kekuasaan yang parah dibandingkan dengan perlindungan yang terstandarisasi di sektor pertanian:

¹⁰ Wawancara dengan ketua serikat A, Mei 2025

¹¹ Wawancara dengan pemilik kapal A, pengurus kapal A, dan nahkoda B Mei-Juni 2025. Meski demikian, beberapa pemilik kapal dan AKP mengakui sebenarnya hubungan kerja mereka adalah pekerja dan pemberi kerja, hal ini dibuktikan bagaimana pemilik kapal dapat dengan mudah "memecat" nahkoda yang dianggap tidak hasil dalam trip operasi penangkapan ikan di kapal mereka

Indikator	Kemitraan Inti-Plasma Minyak Sawit	Kemitraan Perikanan Tangkap
Penetapan Harga	Berdasarkan Permentan No. 13/2024 ¹² , harga Tandan Buah Segar (TBS) distandarisasi secara berkala oleh Pemerintah Provinsi melalui rumus khusus (Indeks K), guna memastikan nilai pasar yang adil dan melindungi petani dari penetapan harga sepihak.	Harga hasil tangkapan ditentukan secara sepihak oleh pemilik kapal tanpa acuan yang transparan terhadap harga lelang aktual. Awak kapal tidak dapat memverifikasi nilai sebenarnya dari hasil tangkapan mereka.
Biaya Modal & Aset	Perusahaan inti (Inti) menanggung investasi alat berat dan pabrik pengolahan. Petani hanya menanggung biaya pemeliharaan pertanian secara langsung, sehingga secara ketat mencegah pengalihan penyusutan aset perusahaan kepada petani kecil.	Penyusutan aset modal (perbaikan mesin, dok kapal, penggantian peralatan utama) sering kali dipotong secara ilegal dari pendapatan kotor hasil tangkapan, memaksa pekerja untuk menyubsidi aset pemilik.
Perlindungan Risiko	Didukung oleh perlindungan struktural, jaminan pembelian minimum, serta pengawasan aktif pemerintah melalui Dinas Perkebunan untuk standarisasi harga, dan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) untuk memantau secara ketat dan memberikan sanksi terhadap kemitraan yang tidak adil atau jebakan utang yang eksploitatif.	Tidak ada jaminan pendapatan minimum. Kerugian bisnis atau inefisiensi operasional sepenuhnya dibebankan kepada para pekerja, yang sering kali mengakibatkan "nyacar" (uang transportasi simbolis) atau utang yang terbawa (<i>tendoan</i>).
Status Hukum	Petani diorganisasikan ke dalam koperasi formal dengan kontrak kemitraan jangka panjang yang mengikat secara hukum, yang diakui dan dilindungi oleh negara.	AKP diperlakukan sebagai pekerja lepas dengan perjanjian jangka pendek yang ambigu, seringkali lisan. Mereka tidak memiliki posisi perundingan kolektif yang formal terhadap pemilik kapal.

Tabel 1. Perbandingan antara Skema Kemitraan Plasma Minyak Sawit dan Kemitraan Perikanan Tangkap

4.2 Penetapan Harga Sepihak dan Pengendalian Pembeli Tunggal (Monopsoni)

Salah satu implikasi utama dari relasi kemitraan dalam tata kelola perikanan saat ini ialah terbentuknya struktur pasar yang cenderung monopsonistik dicirikan dengan adanya pembeli tunggal dari hasil tangkapan AKP. Dalam skema ini, pemilik kapal atau perusahaan besar memegang peran sebagai pengambil keputusan produksi sekaligus penentu harga jual hasil tangkapan. Ketidadaan transparansi dalam pelaporan hasil lelang memutus akses AKP ke pasar untuk memverifikasi kesesuaian antara harga jual riil di pasar dengan nilai yang dilaporkan dalam perhitungan bagi hasil. Kondisi ini juga memungkinkan terjadinya penetapan harga sepihak (*unilateral pricing*) yang berpotensi mengurangi nilai pendapatan yang seharusnya diterima oleh awak kapal. Seorang nahkoda mengungkapkan bahwa urusan penjualan adalah hak prerogatif pemilik kapal dan sebagai kepala nelayan penggarap pun ia tidak memiliki hak suara atas penjualan tangkapan kapalnya.

*"Penjualan (itu) urusan bos. Kami hanya buroh (buruh) dan terima nota akhir saja. Kami juga tidak berani untuk tanya-tanya karena kami malah nanti tidak dipakai lagi. Ribet malah. Ya pokoknya kami sudah impas target dari bos. Seperti teman saya (itu), kapalnya along sampai dapat fortuneer dan dihajikan (oleh) bos."*¹³

Selain monopsoni, masalah lain yang muncul ialah absennya garis demarkasi yang tegas antara liabilitas pemilik modal dan biaya operasional bersama. Penelitian kami menemukan adanya praktik penggabungan komponen belanja modal (*capital expenditure*) ke dalam biaya operasional trip (*operational expenditure*). Biaya-biaya yang secara prinsip akuntansi merupakan tanggung jawab pemilik asset, seperti perbaikan mesin, perawatan bodi kapal (*docking*), dan gaji pengurus kapal, dimasukkan ke dalam komponen biaya yang ditanggung bersama antara AKP dan pemilik kapal. Ditambah dengan indikasi *mark-up* pada nota logistik per-

¹² Peraturan Kementerian Pertanian Nomor 13 Tahun 2024 tentang Pembelian Tandan Buah Segar Kelapa Sawit Hasil Produksi Petani Mitra memperbarui peraturan sebelumnya guna memastikan perlindungan harga yang lebih adil bagi petani plasma melalui mekanisme Indeks K, yang ditetapkan secara transparan oleh tim pemerintah daerah. Tidak adanya instrumen pemantauan harga dan biaya operasional yang setara dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) untuk perdagangan bagian hasil tangkapan kapal merupakan salah satu penyebab utama eksploitasi upah Awak Kapal Penangkap Ikan (AKP).

¹³ Wawancara dengan kapten kapal B, 2025.

bekalan, mekanisme ini mengakibatkan biaya operasional membengkak sehingga menggerus pendapatan bersih (*netto*) yang menjadi dasar pembagian hasil bagi AKP. Akibatnya, risiko finansial atas aset tersebut secara efektif dialihkan dari beban pemilik kapal menjadi beban bersama.

Selain itu, struktur distribusi pendapatan akhir (sistem bagen) antar AKP juga mengalami dilusi upah akibat alokasi bagen kepada pihak-pihak di luar kru kapal yang aktif. Temuan lapangan menunjukkan bahwa porsi bagi hasil yang menjadi hak awak kapal sering kali harus dibagi lebih lanjut untuk membiayai peran-peran nonproduksi, seperti ABK Darat¹⁴, insentif tambahan pengurus kapal, hingga alokasi kultural tertentu (jatah dukun). Praktik ini menyebabkan nilai riil satu bagian (bagen) yang diterima oleh awak kapal menjadi semakin kecil sehingga menempatkan mereka sebagai penerima manfaat residual/ampas dalam rantai ekonomi perikanan.

"Penjualan itu urusan bos. Kami hanya buruh yang terima nota akhir saja. Kami juga tidak berani untuk tanya-tanya. Nanti kami tidak dipakai lagi. Ribet malah. Pokoknya kami sudah impas target dari bos. Seperti teman saya, kapalnya along sampai dapat fortuner dan dihajikan bos."

¹⁴ ABK darat merupakan istilah kultural yang sering digunakan merujuk pada pekerja yang membantu perbaikan dan *maintenance* kapal serta membongkar ikan pasca produksi.



Foto: Rusda Khoiruz Zaman/ DFW Indonesia, 2026

BAGIAN 5

PENCURIAN UPAH SISTEMIK

5.1 Biaya Bersama & Pengurangan Upah Ilegal

Mekanisme inti dari pencurian upah di sektor ini adalah sistem "Pseudo-Net," di mana biaya operasional dimanipulasi untuk mengurangi bagian keuntungan awak kapal. Meskipun sering digambarkan oleh pemilik sebagai 'kemitraan', analisis kami terhadap lembar perhitungan menunjukkan adanya pengalihan risiko modal yang sistematis.

5.1.1 Studi Kasus Perhitungan Matematis Pencurian Upah (Kapal X)

Untuk menggambarkan mekanisme praktis dari pencurian upah ini, kami menganalisis catatan pengupahan produksi perikanan tangkap yang diberikan oleh awak kapal dari kapal pukat cincin pelagis (Kapal X) setelah melaut selama delapan bulan. Meskipun hasil tangkapan produktif melebihi 300 ton—yang menghasilkan pendapatan kotor lebih dari Rp 6 miliar, awak kapal menerima hasil bagen akhir berkurang drastis akibat berbagai pemotongan.

Sekitar Rp 2,4 miliar biaya langsung dipotong untuk biaya pelabuhan dan pungutan pajak serta administrasi. Sebanyak Rp 1,9 miliar kemudian dipotong untuk "biaya operasional bersama." Pendalaman pada nota perbekalan mengungkapkan bahwa awak kapal pada dasarnya membayar aset modal dengan potongan mencakup > IDR 150 juta untuk perbaikan kapal dan > IDR 100 juta untuk suku cadang mesin. Dengan mengklasifikasikan risiko modal ini sebagai "operasional bersama," pemilik berhasil mengalihkan biaya operasional ke pekerja sehingga mereka hanya menerima sebagian kecil dari nilai sebenarnya yang mereka hasilkan.

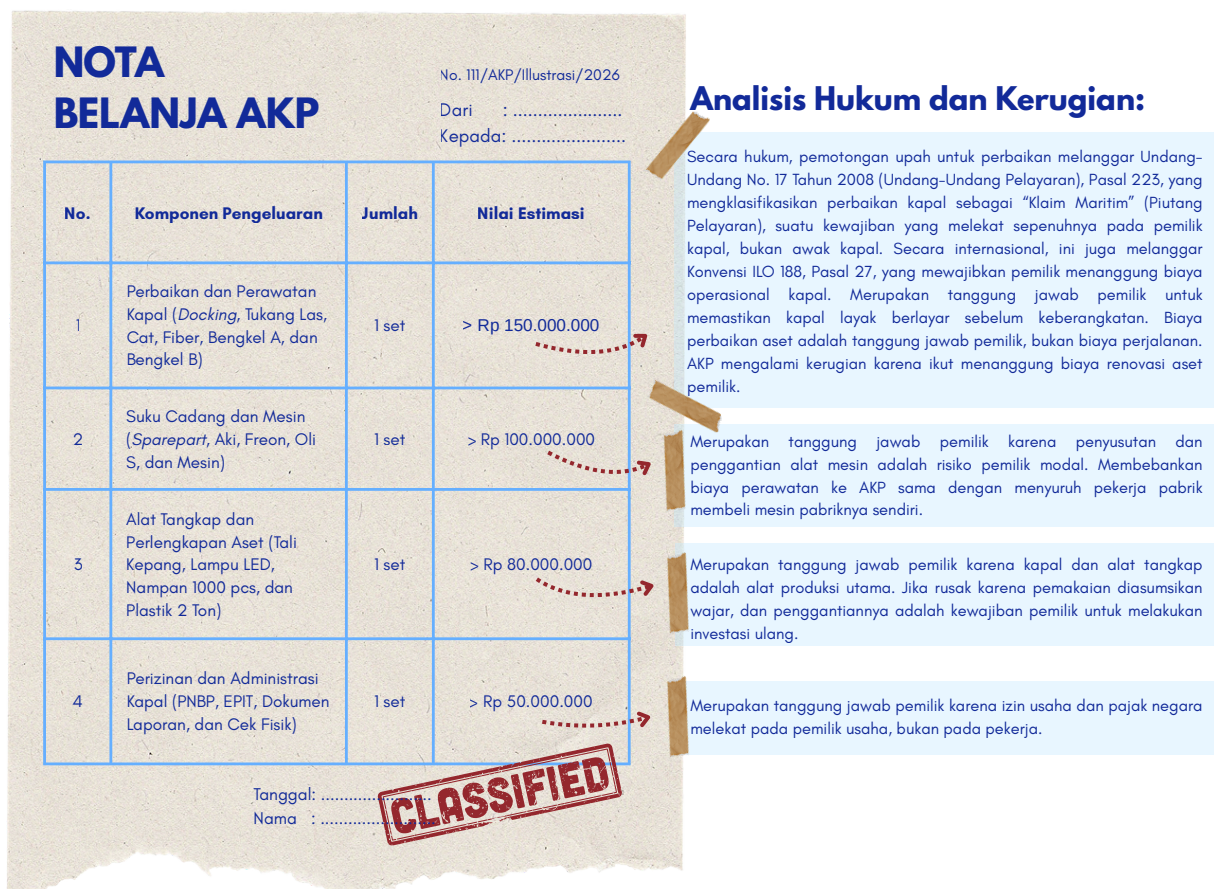


Grafik 7. Pendapatan ABK Juru Trip Kapal X

Saat kami melakukan bedah nota, temuan kami menunjukkan bahwa para awak kapal ternyata menanggung beban biaya kerja yang sangat berat dengan adanya dua lapis pemotongan besar, yakni potongan operasional trip untuk kapal-kapal penampung dan administrasi serta potongan perbekalan bersama. Pencampuran "biaya operasional" yang sah ditanggung bersama dengan "biaya perawatan dan modal" yang seharusnya kewajiban pemilik menyebabkan kerugian signifikan pada pendapatan akhir (bagen) para AKP. Dalam nota yang menjadi basis analisis, total perbekalan tercatat sebesar Rp 1,98 Milyar. Setelah ditelaah, sebagian besar biaya perbekalan adalah biaya perawatan aset (*docking, sparepart, dan perbaikan mesin*) yang dibebankan sebagai pengurang pendapatan kotor (raman). Akibatnya, hasil bersih menjadi lebih kecil, dan nilai bagi hasil (50:50) yang diterima AKP menyusut drastis

¹⁵ ABK biasa dilaporkan hanya mendapat bagen akhir Rp 5.000.000 dan rata-rata pendapatan bulanan hanya mencapai Rp 1.507.500.

karena mereka ikut membiayai aset milik juragan.



Grafik 8. Komponen Nota Belanja yang Dibebankan Kepada AKP

Meskipun Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1964 memberikan landasan historis untuk mendefinisikan biaya bersama, mengandalkan semata-mata pada peraturan ini seringkali tidak cukup untuk membedah manipulasi akuntansi modern. Oleh karena itu, pengalihan biaya yang sewenang-wenang ini kami evaluasi secara kritis dengan menjangkarkan pada kerangka hukum ketenagakerjaan dan perdata nasional kontemporer. Pertama, berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 36 Tahun 2021 tentang Upah, Pasal 58, pemotongan upah diatur secara ketat dan biasanya terbatas pada "kerugian" yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pekerja yang terbukti. Pemeliharaan kapal rutin, suku cadang mesin, dan penambatan merupakan "Risiko Bisnis" yang melekat dan penyusutan alami peralatan modal. Hal tersebut tidak termasuk kerugian yang ditimbulkan oleh pekerja. Akibatnya, pemotongan biaya modal ini dari pendapatan tangkapan kotor dapat disimpulkan sebagai pemotongan upah ilegal yang secara struktural mengurangi penghasilan sah awak kapal.

Kedua, pemilik kapal sering membela pengalihan biaya ini dengan membingkai hubungan tersebut sebagai kemitraan bisnis daripada hubungan kerja formal. Namun, pembelaan ini secara eksplisit dibatalkan oleh KUHP Indonesia (KUHP Perdata), khususnya Pasal 1631. Pasal ini menetapkan bahwa dalam kemitraan di mana satu pihak hanya memberikan penggunaan aset (kapal) tetapi mempertahankan kepemilikan absolut, risiko keuangan dan penyusutan aset tersebut sepenuhnya tetap menjadi tanggung jawab pemilik. Membebankan biaya tambat dan perbaikan struktural kepada awak kapal secara efektif memaksa pekerja untuk menanggung biaya penyusutan modal pribadi pemilik, yang merupakan pelanggaran langsung terhadap prinsip-prinsip kemitraan sipil.

Berdasarkan rasionalisasi yang ditarik dari peraturan ini, komponen yang secara hukum ditanggung bersama adalah sebagai berikut:



Grafik 9. Komponen yang Seharusnya Dibebankan Bersama dengan AKP

Dari analisis tersebut, dapatlah dikerucutkan pada perbandingan perhitungan hasil bersih berikut:



Grafik 10. Perbedaan Penghitungan Nota Kapal dan UU BHP

Setelah dihitung dengan merinci, maka total kerugian kolektif AKP mencapai Rp 250.000.000. Pada akhirnya, meskipun rasio pembagian keuntungan 50:50 tampak adil di atas kertas, pemilik kapal telah secara proaktif mengamankan aset mereka dan memulihkan peralatan modal mereka menggunakan hasil tangkapan kolektif sebelum pembagian upah AKP. Sistem dalam catatan ini menunjukkan laba bersih palsu atau sistem pseudo-net yang digambarkan sebagai manipulasi akuntansi struktural dalam skema upah pembagian keuntungan, di mana pengeluaran modal dan penyusutan aset milik pemberi kerja secara sepihak disamarkan sebagai biaya operasional bersama.

Dalam sistem pembagian keuntungan yang ideal, pendapatan kotor kapal (raman) seharusnya hanya dikurangi oleh biaya operasional perjalanan yang dibagi secara sah (seperti bahan bakar diesel, logistik

makanan, atau—jika kesepakatan termasuk—biaya lelang). Akan tetapi, praktik lapangan menunjukkan bahwa pemilik kapal sengaja memasukkan biaya pemeliharaan aset modal, seperti perbaikan mesin, biaya tambat, pembelian alat tangkap utama, suku cadang, izin administrasi, dan gaji staf darat, ke dalam akun pengurangan operasional. Oleh karenanya, sistem ini dapat dikategorikan sebagai "pseudo" karena menciptakan ilusi pembagian keuntungan yang tampak adil secara matematis di atas kertas (misalnya, melalui rasio 50:50). Pada kenyataannya, sebelum persentase pembagian dihitung, pemilik kapal telah mengamankan aset dan melunasi modal peralatan produksinya menggunakan uang yang terkumpul dari hasil tangkapan bersama. Angka bersih yang digunakan sebagai dasar perhitungan upah pekerja sebenarnya adalah angka yang telah terkikis oleh pelunasan/pemulihan modal sepihak.

Konsekuensi logis dari mekanisme ini adalah AKP dipaksa untuk menyubsidi biaya pemeliharaan aset perusahaan. Hal ini melanggar prinsip-prinsip dasar hubungan industrial dan hukum perdata, yang menetapkan bahwa risiko penyusutan aset atau kerusakan peralatan produksi adalah risiko bisnis yang harus ditanggung sepenuhnya oleh pihak yang memegang hak kepemilikan modal, bukan dialihkan kepada pekerja.

Akibatnya, dalam satu operasi produksi, AKP kehilangan jutaan rupiah potensi pendapatan seharusnya karena mereka terpaksa menanggung biaya perawatan kapal pemilik. Kewajiban ini tidak masuk akal dan tidak transparan sebagaimana ungkapan mereka:

"Kami tidak pernah tahu-menahu sebenarnya berapa upah kami jika kami tidak menagih transparansi dari tekong¹⁶. Kok bisa kami pulang dari delapan bulan kerja hanya bawa lima juta? Tidak ada rincian penjualan ikan, tidak ada rincian upah ABK-nya, tidak ada lagi rincian bonus dan yang lainnya. Semuanya gelondongan dari PT yang dikasih ke tekong dan kemudian tekong kasih ke kami. Biaya potongannya hampir setengah milyar untuk kebutuhan yang kami tidak tahu untuk apa dan tidak ada sangkut pautnya dengan kami. Makan kami saja juga dikasbonin di atas kapal. Gaji pulang sisa sedikit. Ongkos pulang pun kami bayar sendiri. Rugi kami. Kami seperti dipermainkan."¹⁷

5.2 Komodifikasi Kelelahan dan Pengalihan Biaya K3

Praktik pengalihan tanggung jawab bisnis juga terjadi melalui aktivitas ekonomi ganda yang dilakukan oleh pemilik kapal. Dalam situasi kerja terisolasi di laut, pemilik kapal memposisikan diri sebagai monopoli logistik bagi para pelaut. Para pelaut tidak memiliki akses pasar alternatif saat berada di laut selain melalui mekanisme "kasbon grosir" yang disediakan oleh pemilik, sehingga menghasilkan situasi pasar yang terkekang. Perdagangan grosir kapal juga menjadi bentuk transaksi ekonomi yang memenuhi kebutuhan dasar di luar kuota konsumsi terbatas pemilik kapal, seperti rokok,¹⁸ kopi, susu kental manis, mi instan, dan makanan tambahan. Kerja fisik berat dan tanpa jeda di laut menyaratkan pemulihan tubuh pekerja setiap hari.

Temuan survey kami mencatat kasus di mana seorang Boatswain menghabiskan hingga Rp5.333.000 dalam satu trip khusus untuk belanja rokok. Seorang ABK Juru juga menghabiskan Rp7.000.000 untuk kasbon grosir selama delapan bulan masa trip.¹⁹ Angka pengeluaran yang signifikan ini mengindikasikan bahwa biaya untuk memulihkan energi fisik pekerja menjadi beban finansial yang cukup besar, yang pada akhirnya mengurangi pendapatan bersih yang seharusnya mereka terima.

Mekanisme ini memerlukan evaluasi kritis terhadap standar ketenagakerjaan internasional dan peraturan nasional. Pertama, berdasarkan Konvensi ILO No. 188 (Konvensi Kerja di Sektor Perikanan), Pasal 27, pemilik kapal secara eksplisit bertanggung jawab untuk menyediakan makanan dan air. Meskipun biaya pemulihan tubuh pekerja dapat diizinkan berdasarkan perjanjian khusus, penerapan margin keuntungan (*mark-up*) pada ketentuan ini bertentangan dengan semangat dasar konvensi untuk memastikan kondisi hidup yang layak. Kedua, praktik ini beririsan dengan Konvensi ILO No. 95 (Perlindungan Upah), Pasal 7, yang menetapkan bahwa di "toko perusahaan" (toko milik perusahaan) di mana pekerja tidak memiliki akses alternatif, barang harus disediakan dengan harga yang adil dan wajar, atau tanpa tujuan menghasilkan keuntungan bagi majikan.

¹⁶ Tekong adalah sebutan kultural untuk kapten/nahkoda kapal penangkap ikan.

¹⁷ Wawancara dengan sekelompok ABK juru & ABK biasa, 2025.

¹⁸ Lihat Lampiran Statistik, Bagian 4, Tabel 4.1: Pengeluaran Produktif dan Reproduksi AKP berdasarkan Jabatan (Survei Benoa).

¹⁹ Angka-angka individual. Untuk detail lebih lanjut, lihat Lampiran Statistik, Bagian 5, Tabel 5: Distribusi Kasbon dan Bonus berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Dari sudut pandang hukum nasional, pengenaan *mark-up* dalam lingkungan yang terisolasi memerlukan pengawasan berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Indonesia (UU No. 8 Tahun 1999). Secara khusus, Pasal 15 secara tegas melarang pelaku usaha menawarkan barang atau jasa dengan cara pemaksaan. Karena awak kapal terisolasi secara fisik di laut tanpa alternatif komersial sama sekali, penjualan barang-barang penting dengan harga yang melambung dan secara kredit secara struktural berfungsi sebagai transaksi paksaan, alih-alih pembelian sukarela. Akibatnya, pemenuhan kebutuhan sehari-hari berubah menjadi komponen biaya yang terus bertambah yang meningkatkan beban utang awak kapal.

Dinamika ini pada akhirnya terkait erat dengan komodifikasi kelelahan. Pembelian barang-barang dari grosir kapal, seperti rokok, kopi, susu kental manis, mie, dan suplemen makanan tambahan, harus dikontekstualisasikan sebagai masalah Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) struktural daripada pengeluaran gaya hidup yang bersifat opsional. Kerja fisik yang berat dan terus menerus di laut membutuhkan pemulihan fisik setiap hari. Pemulihan ini tidak gratis bagi pekerja karena kelelahan telah dikomersialkan melalui upaya komodifikasi kelelahan di praktik penjualan konsumsi stimulan.²⁰ Konsumsi stimulan bagi awak kapal berfungsi sebagai kebutuhan fungsional untuk menjaga stamina kerja, alih-alih gaya hidup konsumtif. Akibatnya, awak kapal terpaksa berutang untuk memulihkan energi mereka dengan membeli rokok, kopi, roti, dan susu.²¹ Tubuh mereka dianggap murah dan mudah diganti. Oleh karenanya, biaya pemeliharaan tubuh mereka harus dibebankan kepada para pekerja itu sendiri melalui mekanisme kasbon grosir daripada menjadi tanggung jawab pemberi kerja.

Selain itu, awak kapal penangkap ikan juga menanggung sendiri banyak biaya perekrutan (biaya perantara dan biaya perjalanan²²), pembelian peralatan produksi (joran pancing dan umpan)²³, dan peralatan K3²⁴. Barang-barang seperti jaket dan sapu tangan—yang seharusnya menjadi fasilitas dasar yang disediakan oleh pemilik kapal—seringkali tidak diberikan. Kombinasi mekanisme pembebanan biaya produksi dan akumulasi utang logistik pribadi menciptakan tekanan ganda pada struktur upah pekerja. Pendapatan kotor—yang terkikis oleh pengurangan dari biaya operasional dan produksi—seringkali tidak cukup untuk menutupi uang muka logistik yang membengkak.

Akhirnya, banyak anggota awak kapal menghadapi defisit gaji akhir yang parah. Defisit keuangan ini kemudian mengikat pekerja dalam siklus ketergantungan utang. Mereka terpaksa kembali bekerja pada perjalanan berikutnya dalam upaya untuk membayar kewajiban keuangan mereka kepada pemilik kapal dan kapten²⁵ atau terjebak dalam siklus pinjaman lain seperti Bank Emok²⁶, pinjaman *online*, bahkan perjudian *online*. Praktik ini tidak hanya mengurangi pendapatan bersih awak kapal tetapi juga menghasilkan aliran pendapatan sekunder untuk operasi kapal berdasarkan kelelahan fisik pekerja dan transfer risiko produksi.

20 Konsumsi stimulan yang tinggi, seperti rokok dan kopi, di kalangan awak kapal harus dipahami dalam konteks beban kerja operasional mereka yang ekstrem. Data lapangan menunjukkan bahwa di armada penangkap tuna dengan pancing panjang, rata-rata hari kerja mencapai 16 jam. Lihat Lampiran Statistik, Bagian 2, Tabel 2.1: Jam Kerja AKP berdasarkan Alat Tangkap Ikan (Survei Jawa).

21 Lihat Lampiran Statistik, Bagian 4, Tabel 4.4: Rata-Rata Pengeluaran AKP Sebelum, Selama, dan Setelah Melaut Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa).

22 Lihat Lampiran Statistik, Bagian 6, Tabel 6: Biaya Rekrutmen AKP Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa).

23 Lihat Lampiran Statistik, Bagian 4, Tabel 4.2: Pembelian Peralatan Kerja Berdasarkan Jabatan (Survei Benoa).

24 Lihat Lampiran Statistik, Bagian 4, Tabel 4.5: Pengeluaran Produktif dan Reproduksi AKP Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa).

25 Temuan lapangan dari diskusi dengan Serikat AKP, Juni 2025

26 Bank Emok atau di daerah lain lebih dikenal sebagai Bank Titil, Bank Mawar, dlsb adalah salah satu praktik keuangan rentenir atau lembaga keuangan non-formal yang menjamur di beberapa wilayah Indonesia, terutama Jawa, yang menargetkan ibu rumah tangga dengan pinjaman mudah tanpa jaminan, tetapi cukup berisiko karena menerapkan bunga tinggi, sistem tanggung jawab bersama, dan pembayaran harian/mingguan/bulanan yang menjebak para kreditur.

BAGIAN 6

KERENTANAN DAN JEBAKAN UTANG

6.1 Ongkos Lelah (*Nyacar/Mbecak*) dan Utang Bawaan (*Tendoan*)

Sistem pengupahan bagi hasil di sektor perikanan tangkap industrial Indonesia memiliki mekanisme eksploitasi terstruktur untuk mengamankan pemilik modal. Permasalahan tersebut ialah ketiadaan jaring pengaman upah minimum (*wage safety net*) dalam kontrak kerja sehingga menciptakan kerentanan ekstrem bagi AKP. Ketika hasil tangkapan minim atau biaya operasional membengkak, sistem bagi hasil tidak memberikan perlindungan dan malah memindahkan kerugian bisnis kepada AKP.

Secara regulasi, terdapat ketentuan normatif yang mengatur perlindungan dasar bagi AKP dalam kondisi hasil tangkapan minim atau rugi, yakni hak atas gaji pokok setidaknya sebesar setengah dari UMR per bulan.²⁷ Temuan lapangan menunjukkan mayoritas kapal penangkap ikan dengan sistem pengupahan bagi hasil tidak menerapkan aturan tersebut. Ketika kapal mengalami kerugian atau hanya mencapai titik impas (*break-even point*), ABK sering kali tidak menerima kompensasi sesuai standar tersebut. Mereka hanya diberikan uang transportasi sekadarnya yang dikenal dengan istilah "uang *nyacar*" atau "*mbecak*".

Data survei mencatat kasus di Jakarta di mana seorang anak buah kapal (ABK) menerima total remunerasi sebesar Rp600.000 untuk durasi kerja 4 bulan. Kasus serupa teridentifikasi di Tegal, di mana seorang ABK melaporkan penerimaan sebesar Rp500.000 untuk masa trip 6 bulan. Secara kalkulatif, nilai ini setara dengan pendapatan efektif di bawah Rp3.000 per hari; angka yang berada jauh di bawah standar garis kemiskinan. Kondisi ini terjadi karena dalam struktur bagi hasil tanpa lantai upah (*floor wage*), pendapatan kotor kapal diprioritaskan untuk menutup biaya operasional dan utang logistik kapal terlebih dahulu. Akibatnya, risiko kegagalan produksi berdampak langsung pada hilangnya pendapatan pekerja.

No	Deskripsi Transaksi	Jumlah	Saldo Berjalan
1	PEMASUKAN (GROSS)		
a	Total Pendapatan Kotor		Rp 500.000.000
2	POTONGAN AWAL		
a	Potongan Premi Bos dan Kapten (Total Tangkapan x Rp 2000)	Rp 13.000.000	
b	Potongan Komisi Pengurus (3%)	Rp 14.610.000	
c	Potongan Retribusi (5%)	14.171.700	
3	PEMBAGIAN HASIL (PEMILIK/PENGURUS)		
a	Potongan Komisi Utama (23%)	Rp 105.390.209	
4	BEBAN OPERASIONAL		
a	Potongan Operasional	Rp 540.000.000	
HASIL AKHIR TRIP (NETTO)			Rp -187.171.90
5	PENYESUAIAN PIUTANG & UTANG		
a	Total Komisi Kapten	Rp 30.000.000	
b	Potong Utang	Rp 100.000.000	
SISA UTANG AKHIR KAPTEN			Rp -70.000.000
6	ONGKOS ABK		
a	Uang <i>Nyacar</i> per ABK	Rp 400.000	

RUGI, DIUTANGKAN TRIP SELANJUTNYA

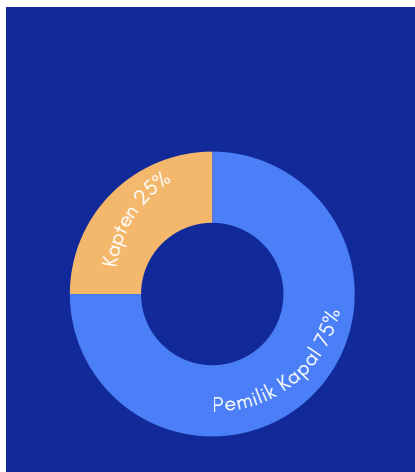
Tabel 2. Studi Kasus tentang Pengalihan Kerugian Bisnis ke AKP

27 Lihat Permen KP 33/2021

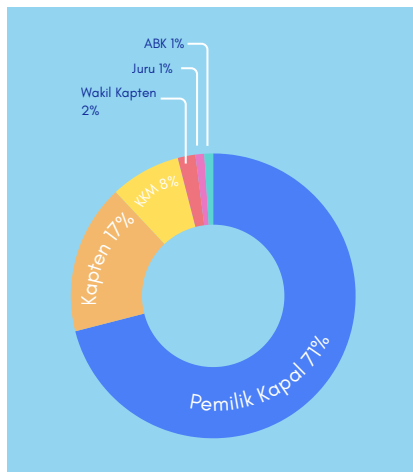
Analisis terhadap struktur distribusi pendapatan juga memperlihatkan adanya disparitas yang tajam antara pemilik modal, perwira kapal, dan ABK level bawah. Merujuk pada data Tabel 2, pemilik kapal memiliki posisi yang relatif terlindungi dari risiko kerugian pendapatan. Data menunjukkan bahwa pemilik kapal secara konsisten memperoleh proporsi pendapatan di atas 70%, baik dalam kondisi trip untung maupun rugi. Hal ini dimungkinkan karena komponen biaya administrasi dan sewa alat telah dibebankan kepada hasil tangkapan kotor.

Di sisi lain, terdapat ketimpangan internal antar-awak kapal. Struktur upah menunjukkan pola yang menguntungkan level pimpinan. Seorang Kapten kapal tercatat dapat memperoleh pendapatan bersih hingga Rp415.576.000 per trip, disertai fasilitas "bebas grosir" di mana kebutuhan logistik pribadinya ditanggung oleh operasional kapal sepenuhnya.²⁸ Sebaliknya, ABK Biasa rata-rata memperoleh pendapatan kotor sekitar Rp26.433.553, yang masih harus dikurangi dengan kewajiban pembayaran utang logistik pribadi. Disparitas ini mengindikasikan bahwa struktur insentif saat ini lebih berorientasi pada pengamanan pendapatan level perwira kapal sebagai alat loyalitas agar tetap terikat dan berpihak pada kepentingan pemilik kapal. Akibatnya, kapten dan KKM sering menjadi mandor/perpanjangan tangan pengusaha untuk menekan ABK demi mengejar target tangkapan dan bonus.

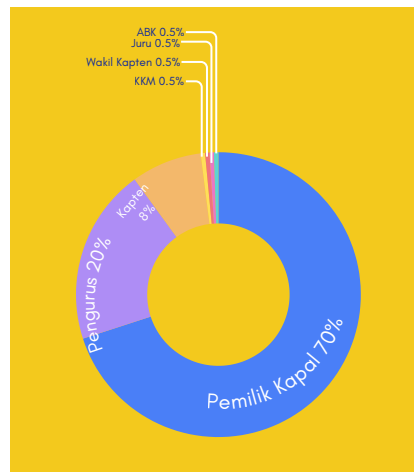
Trip Rugi - Bagi Hasil Murni



Trip Untung - Bagi Hasil Murni



Trip Rugi - Bagi Hasil Persentase



Grafik 11. Ketidaksetaraan Pendapatan dan Perbandingan Persentase

Kerentanan finansial pekerja semakin diperparah oleh penerapan mekanisme "tendoan", atau praktik pengalihan kerugian operasional. Dalam praktik akuntansi bagi hasil ini, biaya operasional yang dikeluarkan oleh pemilik kapal di awal perjalanan dicatat sebagai piutang. Jika hasil tangkapan pada satu perjalanan tidak cukup untuk menutupi biaya ini, selisihnya tidak dihapuskan sebagai risiko bisnis tetapi diubah menjadi beban utang yang harus ditanggung oleh awak kapal pada perjalanan berikutnya.

Akibatnya, hasil tangkapan dari perjalanan berikutnya dialokasikan terlebih dahulu untuk mengimbangi defisit perjalanan sebelumnya sebelum pendapatan bersih dapat dihitung, memaksa anggota awak kapal untuk memulai perjalanan baru dengan saldo negatif. Tingkat keparahan mekanisme ini diilustrasikan oleh seorang anggota serikat yang melaporkan pernah menanggung akumulasi utang sebesar Rp250.000.000,00 yang dibawa dari lebih dari dua operasi melaut tidak menguntungkan sebelumnya di kapal dinaikinya.²⁹

*"Memang seperti itu praktiknya. Tendoan menjadi aturan tidak tertulis yang ada di kapal karena sudah lazim dilakukan. Kita paling cuma dapat nota gelondongan, eh tahu-tahu dipotong sama pengurus dan bos. Tidak ada yang berani menggugat."*³⁰

Mekanisme ini harus diakui lebih dari sekadar perselisihan keuangan, yakni merupakan pelanggaran hak asasi manusia sistemik. Berdasarkan Indikator Kerja Paksa Organisasi Perburuhan Internasional (ILO), memaksa peke-

28 Lihat Lampiran Statistik, Bagian 3, Tabel 3: Tingkat Upah, Rasio, dan Skala Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

29 Wawancara dengan anggota serikat, Juni 2025.

30 Wawancara dengan anggota serikat, Juni 2025.

ria untuk melakukan perjalanan berulang kali untuk melunasi utang perusahaan yang dibebankan secara sepihak selaras langsung dengan indikator Perbudakan Utang. Dari perspektif hukum nasional, sistem tendooan memenuhi kriteria kriminal untuk eksploitasi. Berdasarkan UU No. 21 Tahun 2007 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang (TPPO), Pasal 2, perbudakan utang secara eksplisit diklasifikasikan sebagai indikator perdagangan manusia dan eksploitasi. Yang terpenting, Pasal 27 UU TPPO secara tegas menetapkan bahwa pelaku eksploitasi secara hukum kehilangan hak untuk menagih utang (hak tagih hilang) jika utang tersebut digunakan untuk menjebak atau mengeksploitasi korban. Oleh karena itu, berdasarkan hukum Indonesia, "utang operasional" yang terakumulasi dan dibebankan kepada awak kapal melalui mekanisme tendooan batal demi hukum. Oleh karenanya, penagihan berikutnya merupakan pelanggaran yang dapat dituntut secara hukum dan bukan merupakan praktik bisnis yang sah.

6.2 Jebakan Utang dan Kasbon Keluarga

Rendahnya pendapatan bersih dan tingginya potongan utang berdampak langsung pada ketidakmampuan AKP level bawah untuk mencapai hidup layak. Analisis terhadap pola pengeluaran menunjukkan bahwa pendapatan yang diterima mayoritas habis terserap untuk kebutuhan konsumsi harian dan pembayaran utang sehingga pendapatan sangat sempit bahkan nihil untuk menabung. Hal ini juga tercermin dari profil kepemilikan aset yang sangat timpang antar-jabatan. Data survei menunjukkan pola indikasi kuat antara posisi di kapal dengan akumulasi kekayaan. Jabatan perwira seperti KKM (80%) dan Kaptan (67,7%) tercatat memiliki kemampuan membeli aset properti (rumah permanen).³¹ Sebaliknya, mayoritas AKP pada level operasional (ABK biasa dan juru) tidak memiliki aset properti, dan kepemilikan aset mereka terbatas pada barang utilitas bergerak (seperti sepeda motor) atau bahkan tidak memiliki aset signifikan sama sekali.³² Ketiadaan tabungan dan aset ini menjebak pekerja dalam kerentanan jangka panjang; mereka tidak memiliki modal untuk beralih profesi atau menyekolahkan anak ke jenjang lebih tinggi, sehingga kemiskinan menjadi warisan antargenerasi.

Perlu dicatat bahwa kerentanan upah tidak hanya ada pada sistem bagi hasil. Sistem upah tetap (*fixed wage*) yang sering dianggap lebih aman pada praktiknya juga memiliki mekanisme yang berpotensi menghasilkan upah minus. Pada model ini seperti yang berlaku di beberapa kapal penampung atau pancing, gaji pokok sering kali ditetapkan jauh di bawah standar upah minimum (UMR). Logika remunerasi ini dibarengi dengan ekspektasi pendapatan AKP akan ditopang oleh premi produksi, baik dalam skema tangkapan kapal maupun tangkapan mandiri.

Namun, ketika hasil tangkapan rendah dan premi tidak cair, pekerja hanya menerima gaji pokok yang minim tersebut. Masalah timbul ketika akumulasi kasbon logistik dan pinjaman keluarga selama durasi trip melebihi nilai gaji pokok yang diterima. Akibatnya, meskipun berstatus pekerja dengan gaji tetap, ABK tetap pulang dengan slip gaji minus. Total potongan melebihi total pendapatan tetap mereka. Sistem ini gagal berfungsi sebagai jaring pengaman yang efektif karena basis upahnya terlalu rendah untuk menutupi biaya hidup dasar dan biaya operasional pribadi di laut.

Di sisi lain, defisit pendapatan suami/anak di laut memaksa terjadinya pergeseran beban ekonomi ke darat. Keluarga ABK tidak dapat semata menjadi unit konsumsi menunggu kiriman uang, tetapi juga bertransformasi menjadi unit produksi aktif untuk menutup celah kebutuhan hidup.³³ Data lapangan kami mengonfirmasi bahwa banyak istri atau anggota keluarga ABK harus bekerja di sektor informal seperti buruh kupas kerang, pedagang kecil, pekerja rumah tangga, buruh tani, ataupun buruh cuci untuk menutupi pengeluaran harian yang tidak menutupi uang dapur. Fenomena ini menegaskan bahwa industri perikanan tangkap secara tidak langsung juga disubsidi oleh kerja keras keluarga AKP di rumah. Keuntungan murah biaya tenaga kerja di laut dimungkinkan karena biaya reproduksi sosial pekerja (makan, sekolah anak, kesehatan) ditalangi oleh kerja ganda istri dan utang warung, bukan oleh upah layak dari perusahaan.

³¹ Lihat Lampiran Statistik, Bagian 7, Tabel 7.1: Kepemilikan Aset Berdasarkan Jabatan

³² Lihat Lampiran Statistik, Bagian 7, Tabel 7.1: Kepemilikan Aset Berdasarkan Jabatan.

³³ Lihat Lampiran Statistik, Bagian 7, Tabel 7.2: Pola Pemenuhan Kebutuhan AKP Berdasarkan Jabatan.

Seorang anggota serikat nelayan melaporkan pernah menanggung akumulasi utang sebesar Rp 250.000.000,00 yang dibawa dari lebih dari dua operasi melaut tidak menguntungkan sebelumnya di kapal yang ia ikuti.

“Memang seperti itu praktiknya. Tendoan menjadi aturan tidak tertulis yang ada di kapal karena sudah lazim dilakukan. Kita paling cuma dapat nota gelondongan, eh tahu-tahu dipotong sama pengurus dan bos. Tidak ada yang berani menggugat.”

REKOMENDASI KEBIJAKAN

Mempertimbangkan temuan-temuan di atas, reformasi pengupahan di sektor perikanan adalah kebutuhan darurat. Reformasi ini sekaligus menjadi langkah strategis untuk memastikan keberlanjutan industri perikanan dan mencapai visi ekonomi biru sebenarnya. Oleh karenanya, kami merekomendasikan langkah-langkah konkret dan sinergis berikut bagi Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dalam upaya reformasi pengupahan layak dan berkeadilan dalam tata kelola pengawakan kapal perikanan industrial:

1. Menghentikan praktik pencurian upah dengan kebijakan standarisasi biaya operasional

Untuk meningkatkan konsistensi dan keadilan dalam praktik pembagian keuntungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan didorong untuk membuat Daftar Negatif komponen biaya yang tidak boleh dipotong dari bagian pekerja. Kerangka kerja ini dapat diintegrasikan ke dalam prosedur administrasi pelabuhan yang ada, termasuk peninjauan catatan pembagian keuntungan selama kedatangan dan keberangkatan kapal. Kepala pelabuhan dapat meminta audit "rincian pembagian keuntungan" ketika kapal memproses izin kedatangan/keberangkatan. Jika ditemukan komponen terlarang, izin berlayar (Surat Berlayar/SPB) akan ditahan.

1. DILARANG DIKURANGKAN (Kewajiban Pemilik): Biaya perbaikan mesin, suku cadang, dok, cat kapal, asuransi kapal, dan penyusutan alat tangkap utama.
2. DAPAT DIKURANGKAN (Biaya Bersama): Bahan bakar (solar), es, umpan, logistik makanan, dan biaya lelang resmi.

Saat ini, Permen KP 04/2026 Pasal 91(6) yang baru diterbitkan secara eksplisit telah mengecualikan penyusutan aset, perbaikan besar, dan peralatan keselamatan dari biaya operasional. Akan tetapi, temuan kami menegaskan bahwa secara historis, biaya-biaya ini secara ilegal telah dialihkan kepada pekerja. Oleh karena itu, setiap perhitungan pembagian keuntungan yang masih memasukkan "keausan mesin" atau "peralatan keselamatan" sebagai pengurangan sekarang merupakan pelanggaran langsung terhadap Pasal 91(6) dan harus dituntut sebagai pencurian upah, bukan hanya sengketa perdata.

Selain itu, untuk mencegah penyalahgunaan Pasal 91(5)(e), Kementerian harus mengeluarkan pedoman teknis yang menetapkan bahwa "Perawatan Rutin" yang dibebankan sebagai biaya operasional **HANYA** merujuk pada perbaikan kecil dan bahan habis pakai yang dibutuhkan **SELAMA** perjalanan (di laut). Setiap perawatan, servis, atau perbaikan yang dilakukan saat kapal berlabuh (sebelum keberangkatan)—termasuk penyetelan mesin, pengecatan lambung, atau persiapan peralatan—harus diklasifikasikan sebagai "Persiapan Kelayakan Laut Kapal"/Laik Laut dan secara hukum berada di bawah tanggung jawab Pemilik (Pasal 91.6.b). Pekerja tidak boleh membayar untuk membuat aset pemilik dapat digunakan sebelum pekerjaan dimulai.

2. Mewajibkan sistem pengupahan gabungan upah tetap dan upah berbasis produktivitas

Kami mendesak Kementerian Tenaga Kerja dan Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk meresmikan model upah gabungan yang mengintegrasikan jaminan upah tetap Pasal 88 Permen KP 04/2026 dengan struktur insentif Pasal 91 Permen KP 04/2026. Mengandalkan pada ketentuan "jaring pengaman" yang terdapat dalam Permen KP 04/2026 Pasal 92 (50% dari upah minimum) tidak cukup untuk kehidupan yang layak. Secara khusus, peraturan harus mewajibkan bahwa total remunerasi terdiri dari dua komponen yang tidak dapat dinegosiasikan:

1. Upah Minimum Tetap yang Dijamin: Ditetapkan pada persentase yang layak dari upah minimum regional (direkomendasikan sebesar 75% dari UMK, melampaui ambang batas 50% dalam Pasal 92) untuk memastikan penghidupan keluarga terlepas dari hasil tangkapan.
2. Variabel Bonus Pembagian Keuntungan: Premi hasil tangkapan kapal dan hasil tangkapan individu—jika

dibeli oleh pemilik kapal—dihargai minimal 50% dari harga pasar komoditas yang dihitung setelah upah tetap dijamin. Peralihan ke sistem dua komponen ini sangat penting untuk mendistribusikan kembali risiko operasional, memastikan bahwa beban keuangan akibat kegagalan tangkapan atau penurunan ekosistem tidak lagi sepenuhnya ditanggung oleh awak kapal, sehingga memenuhi mandat 'penghasilan layak' yang diuraikan dalam Undang-Undang Penciptaan Lapangan Kerja.

3. Memberantas utang sistemik dengan pelarangan mark up dan penerapan zero cost recruitment

Kementerian Ketenagakerjaan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan harus menghentikan eksploitasi dalam praktik perdagangan grosir kapal. Mengingat hukum supply and demand di tengah laut membuat posisi tawar pekerja sangat lemah dan rentan terhadap monopoli harga, mekanisme pasar bebas tidak dapat dibiarkan berlaku di atas kapal. Oleh karenanya, pemilik kapal wajib menyediakan kebutuhan dasar (beras, air, makanan, dan obat-obatan) secara gratis sebagai syarat kelayakan operasional guna memulihkan energi dan hak dasar pekerja.

Sementara itu, untuk kebutuhan nonpokok (seperti rokok dan makanan ringan pendamping), penetapan harga harus diatur melalui Harga Eceran Tertinggi (HET) khusus logistik maritim³⁴. Mengingat ekosistem di atas kapal berbeda dengan di darat, penentuan dan pengawasan HET ini tidak diserahkan kepada Kementerian Perdagangan, melainkan harus dirumuskan melalui Lembaga Kerja Sama (LKS) Tripartit Sektor Perikanan di tingkat daerah/nasional atau Dewan Pengupahan Daerah/Nasional. Kesepakatan Tripartit ini kemudian diikat secara hukum ke dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB). Pemilik kapal wajib mempublikasikan daftar harga HET yang telah disepakati tersebut sebelum keberangkatan, untuk menutup celah mark-up sepihak yang berujung pada perbudakan utang (*debt bondage*).

Selain itu, untuk menghapuskan praktik pemaksaan keuangan yang saat ini mengikat anggota AKP, Kementerian Tenaga Kerja dan KKP harus menerapkan kebijakan "Nol Biaya, Nol Utang" yang komprehensif yang secara ketat menjunjung tinggi "Prinsip Majikan Membayar". Peraturan ini harus secara eksplisit mewajibkan bahwa semua biaya perekrutan, dokumentasi, dan perjalanan adalah tanggung jawab penuh pemilik kapal, dan memidanakan setiap pemotongan upah yang digunakan untuk memulihkan biaya-biaya tersebut.

Lebih lanjut, pengawasan regulasi harus diperluas ke seluruh siklus ketenagakerjaan untuk mencegah "*tendoan*" (utang yang digulirkan). Meskipun Permen KP 04/2026 Pasal 92 memperkenalkan upah jaring pengaman, Pasal 92(5) menciptakan celah berbahaya dengan membebaskan pemilik dari kewajiban membayar upah minimum jika ada "kesepakatan sebelumnya untuk berbagi biaya operasional." Penelitian kami mengidentifikasi *tendoan* (utang yang dibawa ke periode melaut berikutnya) sebagai mekanisme utama yang digunakan untuk memaksa pekerja masuk ke dalam kesepakatan tersebut. Pekerja yang terbebani hutang dari perjalanan sebelumnya tidak memiliki daya tawar untuk menolak persyaratan "pembagian biaya operasional bersama". Akibatnya, kecuali jika *tendoan* secara eksplisit dilarang, Pasal 92(5) akan dijadikan senjata untuk membatalkan perlindungan upah minimum, sehingga pekerja tetap terjebak dalam siklus perbudakan hutang.

4. Penetapan Kuota Perbekalan Dasar Awak Kapal Penangkap Ikan

Mengingat Kebutuhan Sekunder Pendukung Kinerja (seperti kopi dan gula) merupakan instrumen krusial dalam mitigasi kelelahan kronis (*fatigue*) dan bagian dari jaminan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam jam kerja laut yang ekstrem, maka skema pembiayaannya tidak dapat dibebankan sepenuhnya kepada pekerja.

Kementerian terkait melalui kesepakatan Tripartit wajib merumuskan Batas Ketersediaan Minimal (Kuota Ransum Stamina Dasar) yang harus disediakan secara gratis oleh pemilik kapal. Batas minimal ini dikalkulasikan secara proporsional berdasarkan durasi Hari Operasi Kapal (HOK) dan standar kebutuhan stimulan harian pekerja untuk mempertahankan konsentrasi dan stamina kerja. Pemilik kapal wajib memfasilitasi kuota ransum dasar ini sebagai bagian dari Biaya Persiapan Kelaiklautan (Tanggung Jawab Pemilik).

³⁴ Lihat Lampiran I untuk merujuk definisi operasional logistik maritim yang digunakan dalam laporan ini.

Mekanisme utang/kasbon pekerja yang tunduk pada Harga Eceran Tertinggi (HET) Logistik Maritim hanya sah diberlakukan untuk permintaan barang yang melampaui (eksiden) dari Kuota Ransum Dasar tersebut, atau untuk komoditas yang murni bersifat preferensi personal di luar standar K3 (seperti rokok). Melalui skema ini, pekerja memiliki jaring pengaman logistik (safety net) yang mencegah mereka terperosok ke dalam jerat utang hanya demi mempertahankan kelayakan fisik selama bekerja.

5. Mendemokratisasi akses data operasional penangkapan ikan melalui catatan lelang resmi dan sistem pemantauan jam kerja independen

Untuk menghapus kesenjangan informasi sistemik yang memungkinkan pencurian upah, Kementerian Kelautan dan Perikanan harus menerapkan rezim transparansi radikal. Saat ini, kendali eksklusif atas data operasional oleh pemilik dan kapten kapal membuat peraturan upah dan transparansi upah tidak dapat ditegakkan. Kami mengusulkan dua mekanisme pembagian data wajib:

A. Sistem pembagian keuntungan harus sepenuhnya bergantung pada keakuratan nilai tangkapan. Untuk mencegah manipulasi harga oleh pemilik kapal, Unit Pengelola Tempat Lelang Ikan (UPT TPI)--sebagai satu-satunya penerbit dokumen lelang yang sah--harus menyediakan salinan digital dan tidak dapat diubah dari Catatan Lelang Resmi (Risalah Lelang) langsung kepada serikat pekerja atau perwakilan awak kapal. Hal ini memastikan bahwa perhitungan "Pendapatan Bersih" didasarkan pada data negara yang terverifikasi, bukan pada data internal yang dapat dimanipulasi;

B. Meskipun Pasal 90 Permen KP 04/2026 memperkenalkan pembayaran lembur wajib, ketergantungannya pada "Buku Catatan Kapten" (Pasal 90.5) merupakan kelemahan kritis mengingat ketidakseimbangan kekuasaan yang ekstrem di laut. Seorang kapten, yang mewakili kepentingan pemilik, tidak memiliki insentif untuk mencatat jam kerja berlebih yang akan meningkatkan biaya operasional. Oleh karena itu, kami merekomendasikan penerapan wajib Buku Catatan Kerja Digital atau sistem pemantauan elektronik independen yang dapat diakses oleh awak kapal. Tanpa pencatatan data yang anti-manipulasi, perlindungan lembur dalam Pasal 90 akan tetap menjadi teori hukum dan tidak dapat diterapkan dalam realitas operasi perikanan tangkap.

6. Mewajibkan inspeksi rutin bersama antar kementerian sebagai mekanisme kontrol dan pengawasan

Untuk memastikan tegaknya praktik pengupahan yang adil, Kementerian Ketenagakerjaan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan harus melakukan pelembagaan mekanisme "Inspeksi Bersama" (*Joint Inspection*) secara berkala dan terpadu di pelabuhan-pelabuhan perikanan utama. Mekanisme ini mengintegrasikan keahlian pengawasan ketenagakerjaan Kemnaker dengan otoritas wilayah dan administratif KKP di pelabuhan.

Secara teknis, Pengawas Ketenagakerjaan Kemnaker harus diberikan akses dan otoritas penuh di wilayah pelabuhan untuk mengaudit manifes perbekalan kapal (praktik grosir), buku catatan utang/kasbon, serta rincian pembagian keuntungan. KKP kemudian berfungsi sebagai pemberi sanksi administratif berdasarkan hasil temuan Kemnaker. Jika dalam inspeksi bersama tersebut ditemukan adanya: (a) praktik penggelembungan harga (*mark-up*) logistik di atas kapal, (b) pemotongan upah ilegal yang melanggar "Daftar Negatif" (Pasal 91 Permen KP 04/2026), atau (c) pekerja yang diberangkatkan dengan beban tendooan, maka Syahbandar di Pelabuhan Perikanan diwajibkan secara hukum untuk menahan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) atau membekukan Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP). Sinergi ini akan memperkuat aturan perlindungan menjadi instrumen penegakan hukum yang memiliki daya paksa pada kelompok kepentingan di industri perikanan tangkap.

Adapun kewenangan pengawasan HET Logistik Maritim dan pemeriksaan daftar harga fisik di atas kapal tidak dibebankan kepada Kemenaker, tetapi dilakukan oleh Syahbandar Pelabuhan Perikanan bersama dengan perwakilan Dewan Pengupahan Daerah/LKS Tripartit Sektor Perikanan. Dalam tahapan prapelayaran (*pre-departure*), tim ini berwenang memverifikasi ketersediaan barang kebutuhan pokok gratis dan kesesuaian daftar harga grosir kapal dengan standar HET yang telah disepakati secara tripartit. Daftar harga yang sudah diverifikasi ini wajib dipublikasikan secara transparan di area kapal yang dapat diakses kru.

Sementara itu, Pengawas Ketenagakerjaan Kemnaker akan memusatkan otoritasnya pada tahapan pascapelayaran (*post-arrival*) untuk mengaudit kepatuhan norma kerja dan pengupahan. Pengawas Kemnaker

diberikan akses penuh untuk mencocokkan manifes pemotongan upah (buku kasbon) pekerja dengan daftar HET Tripartit yang telah disahkan sebelum keberangkatan. Jika dalam inspeksi bersama tersebut ditemukan bahwa potongan utang pekerja didasarkan pada harga logistik yang melampaui standar HET Tripartit (rekomendasi 7.3) atau terdapat pemotongan ilegal yang melanggar "Daftar Negatif" biaya operasional (Pasal 91 Permen KP 04/2026), maka hal tersebut diklasifikasikan secara sah sebagai pelanggaran norma perlindungan upah. Berdasarkan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) pelanggaran upah dari Kemnaker tersebut, KKP sebagai pemegang kewenangan wilayah diwajibkan secara hukum untuk menahan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal terkait atau membekukan Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) jika ditemukan praktik pencurian upah yang berulang.



Foto: Rusda Khoiruz Zaman/ DFW Indonesia, 2026

BAGIAN 8

PENUTUP

Indonesia kini berada di persimpangan kritis. Seiring dengan semakin ketatnya penegakan uji tuntas hak asasi manusia di pasar makanan laut global (UE, AS, Australia, dll.), persistensi perbudakan utang dan upah di bawah minimum bukan lagi sekadar krisis kemanusiaan, melainkan perlu dilihat sebagai risiko ekonomi bisnis global. Laporan ini secara sistematis telah berupaya membongkar mitos bahwa kemiskinan di sektor perikanan tangkap Indonesia adalah akibat dari "alam yang tak terduga" atau "nasib buruk." Bukti kami dengan jelas menunjukkan bahwa kemiskinan para nelayan/AKP merupakan hasil yang dapat diprediksi dari sistem pengupahan yang dirancang untuk memprivatisasi keuntungan bagi pemilik kapal sembari memindahkan risiko operasional kepada awak kapal. Sistem Bagi Hasil saat ini, dalam bentuknya yang tidak terkendali, bukanlah kemitraan, melainkan mekanisme ekstraksi struktural yang terus berlanjut untuk memastikan keuntungan sepihak pemilik modal.

Penerbitan Permen KP 04/2026 menghadirkan peluang negara untuk mendefinisikan kembali hubungan kerja maritim. Akan tetapi, seperti sorotan analisis kami, peraturan tersebut masih membawa risiko merugikan yang melekat pada perburuhan di sektor perikanan tangkap. Tanpa pedoman teknis yang ketat untuk menutup celah pencurian upah ilegal, peraturan baru ini terancam hanya melegalkan status quo dengan nama yang berbeda.

Rekomendasi yang kami uraikan dalam laporan ini, meliputi upah dua komponen, transparansi radikal, dan penghapusan praktik pencurian upah, adalah prasyarat minimum untuk industri perikanan dan ekonomi biru yang berkelanjutan. Era mengandalkan "tenaga kerja murah, sekali pakai, dan " sebagai keunggulan kompetitif selayaknya diakhiri. Kementerian dan pemangku kepentingan industri harus beralih dari ilusi Kemitraan ke Standar Kerja Adil yang holistik, di mana kemakmuran sumber daya perikanan benar-benar dibagi kepada tangan-tangan pekerja yang memancingnya.

"Tubuh pekerja dianggap murah dan mudah diganti. Oleh karenanya, biaya pemeliharaan tubuh mereka harus dibebankan kepada para pekerja itu sendiri melalui mekanisme kasbon grosir daripada menjadi tanggung jawab pemberi kerja."

GLOSARIUM

A

Awak Kapal Perikanan/AKP

Tenaga kerja yang bekerja di atas kapal perikanan, mencakup posisi dari level operasional (ABK biasa) hingga level komando seperti Kapten dan Kepala Kamar Mesin (KKM).

B

Bagen

Istilah untuk sistem bagi hasil atau porsi pendapatan bersih yang diterima oleh AKP setelah dikurangi biaya operasional.

Belanja Modal (Capital Expenditure) vs Biaya Operasional (Operational Expenditure)

Perbedaan antara biaya investasi aset (seperti mesin/kapal) yang merupakan tanggung jawab pemilik, dengan biaya perjalanan yang boleh ditanggung bersama. Istilah ini krusial untuk memperjelas konsep Pseudo-Net.

Biaya Operasional Bersama

Komponen pengeluaran yang secara sah ditanggung bersama antara pemilik kapal dan AKP, biasanya mencakup bahan bakar (solar), logistik makanan, dan retribusi lelang.

D

Daftar Negatif Pemotongan

Daftar komponen biaya (seperti perawatan mesin dan docking) yang secara hukum dilarang keras untuk dibebankan kepada pekerja.

G

Grosir Kapal (Kasbon Grosir)

Monopoli perdagangan di atas kapal di mana pemilik menjual kebutuhan pokok dan tambahan (rokok, kopi, mie) kepada AKP dengan harga yang jauh lebih mahal (mark-up), yang kemudian dipotong dari upah pekerja.

H

Harga Eceran Tertinggi (HET)

batas harga jual maksimal yang ditetapkan untuk produk pokok (beras, minyak, pupuk, obat) guna menjaga stabilitas harga dan mencegah praktik penggelembungan harga sepihak oleh pasar

I

Imprisionisme Berprinsi

Teknik pengumpulan data etnografi yang melibatkan wawancara informal dan observasi mendalam untuk

menembus hambatan formalitas dan ketakutan responden di lapangan yang tertutup.

Indeks K

Formula penetapan harga yang digunakan di sektor kelapa sawit untuk menggambarkan rasio pembelian antara tandan buah segar (TBS) yang diterima pekebun menjadi minyak sawit mentah (crude palm oil/CPO).

K

Kemitraan Palsu (Pseudo-Partnership)

Konstruksi hubungan kerja yang diklaim sebagai kemitraan usaha untuk menghindari kewajiban upah minimum, namun dalam praktiknya memindahkan risiko bisnis sepenuhnya ke pundak pekerja.

L

Logistik Maritim

Klasifikasi logistik yang mencakup kebutuhan pokok mutlak (gratis), kebutuhan sekunder pendukung kinerja (kuota ransum stamina), dan barang konsumsi personal (tunduk pada HET)

N

Netto Semu (Pseudo-Net)

Manipulasi akuntansi dimana biaya investasi modal dan perawatan aset (seperti perbaikan mesin dan *docking*) dibebankan sebagai biaya operasional bersama guna mengecilkan pendapatan bersih yang akan dibagi kepada AKP.

Nyacar/Mbecak

Pemberian uang transportasi minimal atau "uang lelah" kepada AKP ketika kapal mengalami kerugian atau hanya mencapai titik impas (*break even point*), yang nilainya sering kali jauh di bawah standar kemiskinan.

P

Pemindahan Risiko (Risk Transfer)

Praktik sistemik di mana kerugian operasional atau kegagalan tangkapan dibebankan kepada pekerja, sementara keuntungan tetap diprioritaskan bagi pemilik modal.

Prinsip Pemberi Kerja Membayar (Employer Pays Principle)

Norma internasional yang menyatakan bahwa semua biaya perekrutan dan dokumentasi harus ditanggung oleh pemilik kapal, bukan oleh pekerja.

R

Raman

Total pendapatan kotor yang diperoleh dari hasil penjualan atau lelang seluruh tangkapan kapal sebelum dikurangi biaya-biaya.

Reproduksi Sosial

Biaya pemeliharaan kehidupan sehari-hari (makan, pendidikan, kesehatan keluarga) yang seharusnya ditanggung oleh upah layak, tetap dalam industri ini sering kali "disubsidi" oleh kerja ganda istri atau keluarga AKP di darat karena rendahnya pendapatan.

T

Tekong

Istilah kultural yang merujuk pada Kapten atau Nakhoda kapal penangkap ikan, yang sering kali berperan sebagai perantara antara pemilik kapal dan AKP.

Tendoan (Utang Bawaan)

Praktik pengalihan utang atau kerugian operasional dari perjalanan (trip) sebelumnya ke kontrak atau perjalanan berikutnya, yang sering kali menjebak AKP dalam perbudakan utang.

U**Upah Komposit (Model Hibrida)**

Struktur pengupahan yang direkomendasikan, terdiri dari upah tetap minimum sebagai jaring pengaman dan bonus pembagian laba berdasarkan produktivitas.

INDEKS SUBJEK

A - Regulasi dan Hukum

- **Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Pasal 1631:** Mengenai tanggung jawab pemilik aset atas penyusutan dan risiko keuangan dalam pola kemitraan.
- **Konvensi ILO No. 188 & 95:** Standar internasional mengenai perlindungan upah dan kewajiban pemilik kapal menanggung biaya operasional.
- **Permen KP No. 04/2026:** Uji empiris implementasi upah adil; Larangan pemotongan biaya penyusutan aset (Pasal 91); Jaring pengaman upah (Pasal 92); Pencatatan lembur (Pasal 90).
- **UU No. 21 Tahun 2007 (Anti-TPPO):** Klasifikasi tendooan sebagai perbudakan utang dan tindak pidana perdagangan orang.
- **UU No. 17 Tahun 2008 (Pelayaran):** Klasifikasi perbaikan kapal sebagai kewajiban pemilik kapal (Piutang Pelayaran).
- **UU No. 8 Tahun 1999 (Perlindungan Konsumen):** Terkait larangan paksaan dalam transaksi logistik grosir kapal.
- **UU No. 5 Tahun 1999 (Larangan Praktik Monopoli):** Terkait penyalahgunaan posisi dominan pemilik kapal dalam perdagangan logistik di laut.

B - Konsep Strategis dan Ekonomi Politik

- **Impor Kerentanan:** Praktik merekrut pekerja non-pengalaman dari wilayah agraris/konstruksi untuk menambal kekurangan tenaga kerja terampil.
- **Jebakan Utang:** Siklus ketergantungan finansial akibat upah minus dan kasbon keluarga.
- **Kelangkaan Tenaga Kerja (Labour Shortage):** Dampak dari rendahnya daya saing upah sektor perikanan dibandingkan sektor darat.
- **Komodifikasi Kelelahan:** Proses manguangkan kelelahan fisik pekerja melalui penjualan stimulan (kopi, rokok) dengan sistem kredit/kasbon.
- **Mitos Kemitraan:** Analisis perbandingan antara kemitraan semu di laut dengan kemitraan Inti-Plasma yang lebih terstandarisasi di sektor sawit.
- **Monopsoni:** Kondisi di mana pemilik kapal menjadi pembeli tunggal hasil tangkapan dengan penetapan harga sepihak.
- **Pencurian Upah:** Mekanisme pemotongan upah ilegal melalui manipulasi nota operasional.

C - Data dan Lokasi Penelitian

- **Wilayah Survei:** Benoa (Bali), Jakarta, Tegal, Pati (Juwana), Indramayu, Bitung.
- **Disparitas Pendapatan:** Perbandingan rasio pendapatan pemilik kapal terhadap AKP (70:1) dan Kapten terhadap AKP (15:1).
- **Profil Responden:** Latar belakang pekerja dari sektor agraria dan durasi kerja ekstrem hingga 16 jam.

D - Rekomendasi Kebijakan

- **Daftar Negatif Pemotongan Upah:** Komponen biaya yang dilarang dibebankan kepada pekerja.
- **Transparansi Radikal:** Kewajiban penyediaan salinan digital Notulen Lelang bagi serikat pekerja.
- **Inspeksi Bersama (*Joint Inspection*):** Kerja sama Kemenaker dan KKP dalam mengaudit logistik dan catatan utang di pelabuhan.
- **Zero Cost Recruitment:** Kebijakan penghapusan biaya perekrutan yang dibebankan kepada AKP.
- **Catatan Kerja Digital Independen:** Rekomendasi teknologi untuk menggantikan "Buku Harian Kapten" yang rawan manipulasi jam kerja dan lembur.
- **Sanksi Administratif (SPB & SIUP):** Hubungan antara hasil inspeksi bersama dengan wewenang penahanan izin berlayar dan pembekuan izin usaha sebagai alat paksa hukum.
- **Lembaga Kerja Sama (LKS) Tripartit:** Peran dewan pengupahan dan perwakilan serikat dalam menentukan HET logistik maritim.

DEFINISI OPERASIONAL DAN KLASIFIKASI LOGISTIK MARITIM DALAM SISTEM HUBUNGAN KERJA PERIKANAN TANGKAP

Logistik Maritim dalam laporan ini didefinisikan sebagai segala kebutuhan logistik yang mendukung operasi penangkapan ikan dengan berpijak pada prinsip perlindungan norma kerja, K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja), dan sistem pengupahan awak kapal perikanan (AKP) yang adil. Secara operasional, ia diklasifikasikan ke dalam dua kategori utama dengan memisahkan tanggung jawab pembiayaan secara mutlak:

Logistik Perbekalan Awak Kapal

Logistik perbekalan adalah seluruh perbekalan yang ditujukan untuk menjamin kelangsungan hidup, pemulihan kesehatan, pencegahan kelelahan kronis (*fatigue*), dan kelayakan kondisi kerja selama berada di wilayah laut. Kategori ini terbagi atas tiga status hukum pembiayaan:

- **Kebutuhan Pokok Mutlak:** Meliputi komoditas esensial kelangsungan hidup (beras, air minum, lauk pauk bergizi seimbang, dan fasilitas medis/P3K). Penyediaan komponen ini adalah syarat mutlak kelaiklautan kapal. Pemilik kapal wajib memfasilitasi kebutuhan ini secara gratis (*zero cost*) tanpa batas kuota. Pembebanan biaya ini ke dalam mekanisme utang atau pemotongan upah pekerja dilarang mutlak.
- **Kebutuhan Sekunder Pendukung Kinerja:** Meliputi asupan fungsional penahan kelelahan dan penjaga konsentrasi serta kekuatan tenaga, seperti asupan kafein/kopi dan gula tambahan. Mengingat fungsinya sebagai instrumen K3 yang esensial, penyediaannya tidak boleh diserahkan sepenuhnya pada daya beli pekerja. Pemilik kapal wajib menyediakan Kuota Ransum Stamina Dasar secara gratis, yang volumenya dikalkulasikan secara proporsional berdasarkan durasi Hari Operasi Kapal (HOK).
- **Barang Konsumsi Personal dan Eksiden:** Meliputi permintaan barang konsumsi yang melampaui (eksiden) Kuota Ransum Stamina Dasar, atau komoditas yang murni bersifat preferensi personal di luar standar K3 (seperti rokok dan camilan spesifik). Transaksi kasbon atas barang ini sah dilakukan, tetapi harganya wajib tunduk pada Harga Eceran Tertinggi (HET) Logistik Maritim yang disepakati melalui forum tripartit/Dewan Pengupahan Daerah/Nasional guna mencegah perbudakan utang akibat monopoli harga di atas kapal.

Logistik Operasional Penangkapan

Logistik operasional adalah seluruh material yang diperlukan untuk keberhasilan proses operasi penangkapan ikan secara teknis. Kategori ini dibatasi secara ketat ke dalam "Daftar Positif" dan "Daftar Negatif" pengurang hasil tangkapan:

- **Logistik Habis Pakai (*Shared Cost*/Biaya Bersama):** Meliputi material yang habis terpakai dalam satu siklus pelayaran dan berkontribusi langsung secara kuantitatif pada hasil tangkapan (contoh: bahan bakar minyak/solar, es balok, umpan, garam). Kategori ini merupakan satu-satunya komponen logistik yang sah secara hukum untuk dikurangkan dari Pendapatan Kotor (*Gross Revenue*) sebelum skema bagi hasil diterapkan.
- **Logistik Perawatan Aset (*Owner's Liability*/Tanggung Jawab Pemilik):** Meliputi material yang melekat pada pemeliharaan aset tetap dan operasional modal (*Capital Expenditure*), seperti suku cadang mesin, pelumas, cat lambung, alat keselamatan kapal, serta alat tangkap utama. Seluruh pembebanan biaya perawatan aset ke dalam skema potongan bagi hasil pekerja diklasifikasikan secara hukum sebagai tindak pelanggaran norma kerja berupa Pencurian Upah (*Wage Theft*), mengingat pekerja tidak memiliki hak kepemilikan atas aset tersebut pascaberakhirnya hubungan kerja.

LAMPIRAN STATISTIK

Lampiran statistik ini menyajikan landasan empiris yang mendasari analisis struktural pengupahan awak kapal perikanan (AKP) dalam laporan advokasi **“Premi Kecil, Kasbon Besar, dan Kemitraan Palsu: Pencurian Upah Sistemik di Perikanan Tangkap Industrial Indonesia”**. Pengumpulan data dalam lampiran statistik ini dilakukan secara bertahap pada tahun 2024 dan 2025 guna memotret realitas ekonomi pekerja di lapangan. Penelitian lapangan fase pertama, yang selanjutnya disebut sebagai Survei Benoa, dilaksanakan pada tahun 2024 di Pelabuhan Umum Benoa (Tipe B). Survei ini menggunakan metode random sampling dengan 147 responden yang kemudian diperdalam melalui diskusi kelompok terpusat (*Focus Group Discussion/FGD*) bersama Forum Pekerja Perikanan Bali. Survei tahap pertama ini berhasil membangun data dasar (*baseline*) yang merekam secara rinci pendapatan bersih, pola pengeluaran, serta kebutuhan riil awak kapal pada fase sebelum, selama, dan setelah melaut.

Untuk menguji temuan awal dan memetakan kompleksitas sistem pengupahan pada skala industri perikanan tangkap yang lebih luas, penelitian ini diekspansi melalui Survei Jawa dengan sejumlah 68 responden pada tahun 2025. Desain survei lanjutan ini berpijak pada kerangka regulasi Permen KP No. 31 Tahun 2021—yang kini telah diperbaharui dengan Permen KP No 1 Tahun 2026—yang diimplementasikan pada armada kapal di atas 30 GT, serta mencakup berbagai klasifikasi pelabuhan (Tipe A, B, C, dan D) merujuk pada Permen KP No. 08 Tahun 2012. Demi memastikan validitas dan keseimbangan perspektif struktural, temuan lapangan dari survei ini dikomparasikan secara langsung dengan hasil wawancara mendalam bersama serikat pekerja dan asosiasi pengusaha kapal yang memusatkan operasinya di Sulawesi Utara, Bali, dan pesisir Pantura.

Secara keseluruhan, lampiran ini memuat kompilasi data kuantitatif dengan menggunakan model analisis statistik deskriptif yang bersumber dari 215 responden awak kapal, serta pembedahan mendalam terhadap sistem pengupahan yang diterapkan pada 25 kapal industri dengan Alat Penangkapan Ikan (API) yang bervariasi. Rangkaian data kuantitatif ini berfungsi sebagai data rujukan awal untuk menggambarkan realitas sistem pengupahan awak kapal perikanan di Indonesia.

Bagian 1

Latar Belakang AKP

Tabel 1.

Latar Belakang Awak Kapal Perikanan (AKP) (Survei Jawa)

Kelompok Hierarki	Nelayan (%)	Tani (%)	Wiraswata (%)	Buruh bangunan (%)
KKM/Motoris	100.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Wakil Kapten	100.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Kapten	93.50%	0.00%	0.00%	0.00%
ABK Biasa	71.40%	0.00%	28.60%	0.00%
Juru/Cikal	40.00%	20.00%	20.00%	20.00%

Bagian 2

Durasi Kerja & Trip

Tabel 2.1

Jam Kerja AKP Berdasarkan Alat Tangkap Ikan (Survei Jawa)

Alat Tangkap	Rata-rata Jam Kerja (Jam)	Median (Jam)	Rentang (Min- Maks)
Rawai Tuna	16 jam 6 menit	16 jam	16 jam - 16 jam 30 menit
Jala Jatuh Berkapal	10 jam 30 menit	10 jam	9 jam 30 menit - 12 jam
Pancing Cumi	10 jam	10 jam	10 jam
Pancing Ulur Tuna	10 jam	10 jam	10 jam
Jaring Tarik Berkantong	9 jam 36 menit	10 jam	7 jam - 13 jam
Kapal Pengangkut (Laut Lepas)	9 jam 18 menit	9 jam	9 jam - 10 jam
Jaring Insang Hanyut	7 jam 18 menit	7 jam	6 jam - 13 jam
Pukat Cincin Pelagis Kecil	7 jam	7 jam	7 jam
Pukat Cincin Palagis Besar	6 jam 12 menit	7 jam	3 jam - 8 jam
Kapal Pengangkut (Daerah Penangkapan)	5 jam	5 jam	5 jam - 5 jam

Tabel 2.2

Alat Penangkapan Ikan (API) dan Durasi Melaut (Survei Jawa)

Alat Tangkap	Rata-rata Durasi Trip (Bulan)	Durasi Paling Sering (Bulan)	Durasi Minimum (Bulan)	Durasi Maksimum (Bulan)
Pukat Cincin Pelagis Besar	9.9	11	7	12
Pukat Cincin Pelagis Kecil	7.4	8	2	10
Pancing cumi	6.9	4.8	4.8	9
Jala Jatuh Berkapal	4.4	4	2.5	8
Jaring insang hanyut	4.4	1.7	1.7	19
Rawai Tuna	4.2	1	1	10
Pancing ulur tuna	3	3	3	3
Jaring Tarik Berkantong	2.6	2.5	2.3	3
Jaring tarik berkantong (es)	1.5	1.5	1.5	1.5
Kapal Pengangkut Ikan di Laut Lepas	1	1	1	1
Penampung Laut ke Pelabuhan	1	1	1	1
Kapal Pengangkut Ikan dari Daerah Penangkapan	0.3	0.2	0.2	0.5

Bagian 3

Skala Upah

Tabel 3.

Tingkat Upah, Rasio, dan Skala Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Jabatan	Upah Trip 8 Bulan (Rp)	Skala Upah (Rasio)	Skala Upah Dibanding ABK
ABK	Rp 26.433.553	1	1x
ABK Jahit Jaring	Rp 29.808.553	1.13	1.13x
Juru Freezer	Rp 33.318.900	1.26	1.26x
Juru Masak	Rp 34.604.600	1.31	1.31x
Juru Kidang	Rp 39.104.600	1.48	1.48x
KKM	Rp 40.565.100	1.53	1.53x
Kapten	Rp 415.576.000	15.72	15.72x

Bagian 4

Pengeluaran & Kebutuhan AKP

Tabel 4.1

Pengeluaran Produktif dan Reproduksi AKP Berdasarkan Jabatan (Survei Benoa)

Jabatan	Biaya Rokok (Personal)	Biaya Dokumen (Produktif)	Biaya Logistik/Calo (Produktif)	Transfer Keluarga (Reproduktif)	Pola Perilaku Pengeluaran
Boatswein	Rp 5.333.000	Rp 2.283.000	Rp 333.000	Rp 5.333.000	Biaya rokok setara dengan uang yang dikirim ke keluarga. Indikasi stres kerja sangat tinggi.
Wakil Kapten	Rp 1.658.000	Rp 1.649.000	Rp 658.000	Rp 4.917.000	Pengeluaran rokok tinggi, tetapi masih wajar dibanding transfer keluarga yang besar.
Kapten	Rp 204.000	Rp 1.916.000	Rp 223.000	Rp 4.417.000	Hampir tidak ada pengeluaran rokok/jajan yang berarti. Dalam temuan kualitatif, rokok dan jajan nahkoda disubsidi oleh pemilik kapal.
Master Ice	Rp 289.000	Rp 618.000	Rp 0	Rp 2.000.000	Minim biaya operasional, uang utuh dibawa pulang.
KKM	Rp 1.869.000	Rp 1.560.000	Rp 73.000	Rp 1.800.000	Uang rokok lebih besar daripada uang untuk istri/anak.

Jabatan	Biaya Rokok (Personal)	Biaya Dokumen (Produktif)	Biaya Logistik/Calo (Produktif)	Transfer Keluarga (Reproduktif)	Pola Perilaku Pengeluaran
ABK	Rp 1.639.000	Rp 1.517.000	Rp 593.000	Rp 1.770.000	Biaya rokok + dokumen + calo menghabiskan porsi terbesar pendapatan, menyisakan sedikit untuk keluarga.
Koki	Rp 964.000	Rp 1.336.000	Rp 657.000	Rp 1.629.000	Biaya dokumen & logistik sangat tinggi relatif terhadap gajinya yang kecil.

Tabel 4.2

Pembelian Peralatan Kerja Berdasarkan Jabatan (Survei Benoa)

Jabatan	Persentase Kru yang Membeli	Modus: Harga Alat Pancing	Modus: Harga Peralatan Kerja	Keterangan
ABK	13.50%	Rp 753.000	Rp 550.000	Sebagian kecil ABK beli alat, tapi saat membeli harga pandint mahal (~Rp 750rb).
Koki	14.30%	Rp 100.000	Rp 100.000	Hanya beli alat-alat kecil/murah.
KKM	20.00%	Rp 753.000	Rp 150.000	Beli alat kerja teknis (sarung tangan/kunci) yang standar.
Wakil Kapten	33.30%	Rp 0	Rp 550.000	Sering membeli peralatan kerja pribadi yang berkualitas tinggi.
Kapten, Master Ice, dan Boatswain	0%	Rp 0	Rp 0	Tidak ada pengeluaran tercatat.

Tabel 4.3

Pengeluaran Produktif dan Reproduksi AKP Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Jabatan	Kebutuhan Produktif (Pengeluaran untuk Kerja)	Kebutuhan Reroduktif (Pemulihan Tenaga)	Keterangan
Kapten	<ul style="list-style-type: none"> Uang Selamatan (Ritual); "Jatah Preman" (Keamanan); Bonus Penjaga Kapal. 	<ul style="list-style-type: none"> Makan, minum, dan fasilitas harian mayoritas gratis/ditanggung; Pengeluaran pribadi untuk menjaga kesehatan (buah, roti, dan susu mahal). 	Modal dikeluarkan untuk menjaga kekuasaan (keamanan/ritual), sementara hidup sehari-hari disubsidi.
KKM	<ul style="list-style-type: none"> Baju kerja standar 	<ul style="list-style-type: none"> Obat Asam Urat & Vitamin (CDR); Makan/rokok sering ditanggung bos, tetapi juga tidak bebas grosir. 	Perhatian utamanya menjaga kesehatan tubuh (reproduktif) karena pekerjaannya menyaratkan stamina yang ekstra.
Wakil Kapten	<ul style="list-style-type: none"> Alat pancing, senar, kili-kili, umpan plastik; Modal kerja fisik langsung. 	<ul style="list-style-type: none"> Stok Mie Instan (5 dus); Rokok (1 Bal); Perlengkapan mandi. Tidak disubsidi penuh seperti kapten. 	Menanggung beban ganda. Keluar modal alat produksi dan biaya reproduktif.
Juru/Cikal	<ul style="list-style-type: none"> Baju telesan (baju basah) 5 potong; Sarung tangan, Topi, Jaket; Autan (anti nyamuk). 	<ul style="list-style-type: none"> Susu SKM (energi); Rokok "Enak"; Pulsa/Internet. 	Uang habis untuk melindungi tubuh pekerja agar bisa terus bekerja (produktif).
ABK Biasa	<ul style="list-style-type: none"> Tidak punya alat kerja sendiri (bergantung kapal); Hanya kail pancing murah. 	<ul style="list-style-type: none"> Sabun, Rokok eceran, Mie jatah; Kebutuhan reproduktif dasar dipenuhi lewat kasbon grosir. 	Tubuh dan tenaganya adalah alat produksi utama, tetapi biaya perawatan tubuh dan tenaga menjadi utang.

Tabel 4.4

Rata-Rata Pengeluaran AKP Sebelum, Selama, dan Setelah Melaut Berdasarkan Jabatan (Survey Jawa)

Jabatan	Biaya Sebelum Melaut (Persiapan)	Biaya Selama Melaut (Operasional)	Biaya Setelah Melaut (Penyelesaian)
Kapten	Rp 3.864.000 (Rata-rata) Rp 2.500.000 (Median)	Rp 1.160.000 (Rata-rata) Rp 0 (Median) ¹	Rp 2.160.000 (Rata-rata) ² Rp 0 (Median)
KKM	Rp 950.000 (Rata-rata) Rp 350.000 (Median)	Rp 0 (Median & Rata-rata) (Mayoritas ditanggung)	Rp 0 (Median & Rata-rata) (Minim data)
Wakil Kapten	Rp 3.400.000 (Rata-rata) Rp 2.000.000 (Median)	Rp 780.000 (Rata-rata) Rp 360.000 (Median)	Rp 412.500 (Rata-rata) Rp 375.000 (Median)
Juru	Rp 2.900.000 (Rata-rata) Rp 3.500.000 (Median)	(Data tidak cukup)	(Tidak ada data)
ABK	Rp 627.000 (Rata-rata) Rp 0 (Median)*	Rp 283.000 (Rata-rata) Rp 0 (Median)*	Rp 40.000 (Rata-rata) Rp 0 (Median)*

1 *Median Rp 0 menunjukkan bahwa lebih dari separuh responden dalam kategori tersebut menyatakan tidak mengeluarkan biaya pribadi atau ditanggung kapal lewat perbekalan. Dalam sistem bagi hasil, ia akan menjadi komponen raman/perbekalan yang ditanggung bersama dan sebagai pengurang dari pendapatan kotor. Dalam sistem upah tetap, komponen perbekalan melaut tidak seluruhnya ditanggung oleh kapal. Data kualitatif kami menunjukkan bahwa kasbon grosir sangatlah bervariasi penerapannya, bergantung pada jenis alat tangkap dan daerah. Terdapat kapal yang sama sekali tidak menerapkan kasbon grosir dengan seluruh kebutuhan AKP ditanggung oleh operasional, seperti misalnya kapal jaring insang hanyut di Indramayu, jarring tarik berkantong, dan penampung lokal.

2 Kapten mencatatkan rata-rata pengeluaran pasca-melaut tertinggi (Rp 2,1 Juta), dengan nilai maksimal ekstrem mencapai Rp 30 Juta. Angka tinggi ini mencerminkan pembagian bonus kepada kru, biaya ABK selama proses bongkar muat kapal, atau pembayaran "jatah preman."

Bagian 5

Distribusi Kasbon dan Bonus

Tabel 5.

Distribusi Uang Kasbon dan Bonus Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Jabatan	Jenis Kapal (Alat Tangkap)	Kasbon Kontrak	Kasbon PT (Awal)	Bonus Target	Uang Sandar	Kasbon Grosir	Kasbon Keluarga	Jumlah
Kapten	Jaring Insang Hanyut	Rp 106,7 Juta	-	-	-	-	-	Rp 106,7 Juta
	Pukat Cincin Besar	Rp 41,5 Juta	-	Rp 5,25 Juta	-	Rp 2,25 Juta	Rp 250 Ribu	Rp 49,2 Juta
	Rawai Tuna	Rp 13,6 Juta	Rp 600 Ribu	Rp 1 Juta	-	Rp 1,4 Juta	Rp 2,3 Juta	Rp 18,9 Juta
	Jala Jatuh Berkapal	Rp 15,7 Juta	Rp 28 Ribu	Rp 357 Ribu	-	-	-	Rp 16,1 Juta
	Pancing Ulur Tuna	Rp 10 Juta	Rp 2 Juta	-	-	-	-	Rp 12 Juta
	Pancing Cumi	-	Rp 500 Ribu	-	-	-	Rp 500 Ribu	Rp 1 Juta
	Jaring Tarik Berkantong	-	-	-	-	-	Rp 500 Ribu	Rp 500 Ribu

Jabatan	Jenis Kapal (Alat Tangkap)	Kasbon Kontrak	Kasbon PT (Awal)	Bonus Target	Uang Sandar	Kasbon Grosir	Kasbon Keluarga	Jumlah
KKM	Pukat Cincin Besar	Rp 4 Juta	Rp 8 Juta	Rp 5 Juta	-	-	-	Rp 17 Juta
	Pukat Cincin Kecil	Rp 3 Juta	Rp 2 Juta	Rp 4,25 Juta	Rp 2 Juta	Rp 100 Ribu	-	Rp 11,3 Juta
	Jaring Tarik Berkantong	Rp 4 Juta	-	-	-	-	-	Rp 4 Juta
	Jaring Insang Hanyut	Rp 1 Juta	-	-	-	-	-	Rp 1 Juta
Wakil Kapten	Pukat Cincin Besar	Rp 17,2 Juta	-	Rp 4,18 Juta	-	Rp 7,6 Juta	Rp 300 Ribu	Rp 29,3 Juta
	Pukat Cincin Kecil	Rp 8 Juta	Rp 2 Juta	Rp 3 Juta	Rp 2 Juta	Rp 3 Juta	-	Rp 18 Juta
	Kapal Pengangkut (Laut Lepas)	Rp 2,75 Juta	Rp 1 Juta	Rp 200 Ribu	-	Rp 180 Ribu	-	Rp 4,1 Juta
Juru	Pukat Cincin Besar	Rp 2 Juta	Rp 3 Juta	Rp 5 Juta	-	Rp 2,5 Juta	-	Rp 12,5 Juta
	Pukat Cincin Kecil	Rp 1,3 Juta	Rp 333 Ribu	Rp 3,3 Juta	Rp 1,2 Juta	Rp 676 Ribu	-	Rp 6,8 Juta

Jabatan	Jenis Kapal (Alat Tangkap)	Kasbon Kontrak	Kasbon PT (Awal)	Bonus Target	Uang Sandar	Kasbon Grosir	Kasbon Keluarga	Jumlah
ABK	Jaring Insang Hanyut	Rp 1 Juta	Rp 2 Juta	Rp 375 Ribu	-	-	Rp 8 Juta	Rp 11,4 Juta
	Pukat Cincin Kecil	Rp 1,9 Juta	-	Rp 5 Juta	Rp 2 Juta	Rp 1,8 Juta ³	-	Rp 10,7 Juta
	Jaring Tarik Berkantong (Es)	-	Rp 1 Juta	-	-	Rp 1,1 Juta	-	Rp 2,1 Juta
	Kapal Pengangkut (Daerah Tangkap)	Rp 1,5 Juta	-	-	-	-	-	Rp 1,5 Juta
	Jaring Tarik Berkantong	Rp 1 Juta	-	-	-	-	-	Rp 1 Juta

³ Banyak yang melaporkan bahwa utang grosir mencapai 7-10 juta akibat tingginya konsumsi rokok, mi instan, makanan ringan, kopi, dan susu kental manis selama periode operasi penangkapan ikan yang panjang, yaitu minimal 6 hingga 12 bulan. Jumlah-jumlah tersebut merupakan perkiraan rata-rata dan bervariasi tergantung pada apakah kapal penangkap ikan menerapkan skema pembelian grosir di atas kapal, fasilitas akomodasi dan makanan dasar yang disediakan, atau tingkat konsumsi awak kapal.

Bagian 6

Perekrutan

Tabel 6.
Biaya Rekrutmen AKP Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Kategori	Keterangan (Status)	Persentase
Ongkos Travel	Ditanggung Perusahaan/Pemilik	51.50%
	Tidak Menjawab/Tidak Ada Data	22.10%
	Mandiri (Bensin Motor/Bus/Biaya Sendiri)	13.30%
	Masuk Calo (Ditalangi Calo)	5.90%
	Lainnya (Rombongan/Sebagian Ditanggung)	7.20%
Mess/Tempat Tinggal	Tinggal di Kapal	80.90%
	Pulang ke Rumah (Lokal)	8.80%
	Mess Perusahaan	5.90%
	Tidak Menjawab/Tidak Ada	4.40%
Biaya Keberangkatan & Kepulangan	Ditanggung Perusahaan/Pemilik	39.70%
	Ditanggung Sendiri	32.40%

Kategori	Keterangan (Status)	Persentase
	Keberangkatan Ditanggung, Kepulangan Tidak	14.70%
	Tidak Menjawab	13.20%

Bagian 7

Kepemilikan Aset & Pola Mencukupi Kebutuhan Utama

Tabel 7.1
Kepemilikan Aset Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Jabatan	Rumah	Tanah/Ladang	Motor	Mobil	Hewan Ternak (Sapi/Kambing)	HP/Elektronik (HP/TV)	Tidak Ada Aset Terkategori
Kapten	67.70%	38.70%	25.80%	6.50%	3.20%	3.20%	29.00%
KKM	80.00%	20.00%	50.00%	10.00%	0.00%	40.00%	20.00%
Wakil Kapten	75.00%	12.50%	62.50%	0.00%	25.00%	37.50%	12.50%
Juru	40.00%	0.00%	60.00%	0.00%	0.00%	80.00%	20.00%
ABK Biasa	57.10%	7.10%	50.00%	0.00%	0.00%	42.90%	35.70%

Tabel 7.2

Pola Pemenuhan Kebutuhan AKP Berdasarkan Jabatan (Survei Jawa)

Jabatan	Pola Mencukupi Kebutuhan Utama
Kapten	Tinggalan sebelum melaut dan tiap bulan transfer keluarga.
ABK Biasa & juru	Kerja lebih keras, baik untuk tangkapan bersama dan tangkapan mandiri, dan menabung. Melakukan pekerjaan sampingan di kapal seperti menjual jatah rokok, memijat AKP lain, dan berutang. Peran istri/anggota keluarga lain sebagai pencari nafkah ganda.
KKM & Wakil Kapten	Diversifikasi pendapatan keluarga (istri/anak bekerja) dan penggunaan utang (utang keluarga/warung/pemilik kapal/istri kapten).



TENTANG KAMI

Destructive Fishing Watch (DFW) Indonesia merupakan lembaga nasional berbentuk aliansi/konsorsium terbuka yang mempertemukan lembaga-lembaga dan individu-individu yang peduli terhadap praktik penangkapan ikan destruktif (DF) atau kegiatan penangkapan ikan yang tidak ramah lingkungan (PITRaL), IUUF, perikanan, hak asasi manusia, kemiskinan, perubahan iklim, konservasi dan bencana alam di Indonesia. Semangat aliansi ini dibangun untuk menginspirasi tanggung jawab bersama terhadap pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan.

DFW Indonesia dideklarasikan pembentukannya di Makassar, Sulawesi Selatan pada hari Jumat, 27 Oktober 2000. Berdasarkan amanat statuta yang ditetapkan selanjutnya, DFW-Indonesia diformalkan pendiriannya dengan akte notaris No. 2 tertanggal 19 Oktober 2003. Pendeklarasian DFW -Indonesia dilakukan oleh sejumlah lembaga dan individu-individu yang mempunyai komitmen dalam menyikapi terjadinya tindak DF dan kerusakan lingkungan ekosistem laut, dan dampak yang ditimbulkannya.

Destructive Fishing Watch (DFW) Indonesia

AD Premier Lt. 5 Suite 6,
Jl. TB Simatupang No. 5, RT 005, RW 007,
Kel. Ragunan, Kec. Pasar Minggu, Jakarta Selatan 12550



DFW Indonesia



@DFW_Indonesia



@dfw_indonesia



www.dfw.or.id



info@dfw.or.id



@dfw_indonesia