



KASUS TENGGELAMNYA KAPAL ORYONG 501 DAN PERLINDUNGAN TKI ABK

Sita Hidriyah*)

Abstrak

Musibah tenggelamnya kapal penangkap ikan Korea Selatan Oryong 501 pada tanggal 1 Desember 2014 di barat Laut Bering lepas pantai Chukotka, Rusia Timur menjadi perhatian pemerintah Indonesia, sebab dalam kapal tersebut terdapat 35 orang anak buah kapal (ABK) Indonesia. Tim SAR Korea Selatan, serta gabungan Rusia dan Amerika Serikat masih berupaya mencari ABK yang dilaporkan hilang di Selat Bering. Perlindungan terhadap ABK terus diupayakan pemerintah Indonesia dengan langkah ikut melakukan pencarian korban. Terjadinya musibah tersebut diharapkan menjadi perbaikan langkah pemerintah Indonesia untuk terus berupaya memberikan perlindungan bagi ABK luar negeri.

Pendahuluan

Kapal nelayan Korea Selatan Oryong 501 mengalami musibah dan tenggelam akibat cuaca buruk pada tanggal 1 Desember 2014 di barat Laut Bering lepas pantai Chukotka, Rusia Timur. Setidak-tidaknya satu anggota awak tewas dan nasib lebih dari 60 awak kapal lainnya tidak diketahui. Juru bicara Kementerian Kelautan dan Perikanan Korsel mengungkapkan awak kapal berjumlah 60 orang. Para penumpang dari kapal berusia 36 tahun yang memiliki berat 1.753 ton itu terdiri dari 35 awak asal Indonesia, 13 dari Filipina, 11 warga Korsel, dan 1 inspektur asal Rusia. Kapal Oryong 501 terdampar di perairan dekat Rusia sekitar 02:20 (waktu Korea). Menurut Departemen Kelautan dan Perikanan, kapal

tersebut dioperasikan oleh Sajo Industries untuk menangkap ikan Pollock. Saat ini terdapat 5 kapal Korsel beroperasi di Selat Bering untuk menangkap ikan pollock, yang menjadi santapan populer di Korea Selatan pada musim dingin. Hingga saat ini, upaya pencarian terus dilakukan di tengah ombak besar dan cuaca buruk di perairan timur jauh Rusia.

perkembangan terakhir menunjukkan 9 WNI dipastikan tewas dan 26 WNI lainnya masih hilang. Spekulasi penyebab kecelakaan masih bermunculan dari cuaca buruk hingga kelalaian yang dilakukan kapten kapal ataupun perusahaan. Sajo Industries sebagai perusahaan besar pencari ikan memang memiliki rekam jejak buruk. Terdapat laporan mengenai pelanggaran serius yang

*) Peneliti Muda Masalah-masalah Hubungan Internasional pada Bidang Hubungan Internasional, Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, E-mail: sita.hidriyah@dpr.go.id



dilakukan perusahaan seperti pelecehan dan berbagai kekerasan terhadap ABK, ada pula pelanggaran kontrak kerja seperti gaji para kru yang tidak dibayar sesuai kesepakatan, jam kerja berlebihan serta minimnya fasilitas kerja. Bahkan The Korea Times menulis, bahwa di tahun 2011, Sajo Industries digugat oleh 32 kru kapal asal Indonesia yang turun dari kapal Oyang 75 karena tidak dibayar, mengalami pelecehan fisik dan seksual, serta menjalani beban kerja tak sesuai ketentuan dan membahayakan jiwa.

Keterlibatan WNI pada Kapal Nelayan Asing

Insiden tenggelamnya kapal Oryong ini mengingatkan bahwa ada resiko besar yang harus ditanggung para ABK, terutama bagi WNI, saat memutuskan bekerja di kapal asing. Adapun alasan warga Indonesia untuk bekerja sebagai ABK di kapal asing adalah upahnya yang tinggi. Seorang ABK asal Indonesia mendapatkan upah minimal US\$350 per bulan atau sekitar Rp4,2 juta. Standar gaji tersebut terhitung tinggi dibandingkan standar gaji ABK dalam negeri.

Data dari Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) menyebutkan, hingga saat ini, terdapat 400 ribu ABK WNI yang memilih berlayar dengan kapal asing. Dari jumlah tersebut, sekitar 100 ribu ABK WNI bekerja di kapal niaga, 100 ribu lainnya di kapal pesiar, 50 ribu di kapal industri lepas pantai dan sisanya, bekerja di kapal pencari ikan. Diperkirakan ada ribuan TKI asal Tegal di kapal penangkap ikan asing yang menggunakan paspor umum alias pembuatan paspornya tidak melalui Dinsosnakertrans. Hal ini terjadi karena para ABK ingin mencari upaya yang lebih mudah untuk bekerja di kapal asing. Selain standar gaji yang lebih tinggi, hal lain yang menjadi pertimbangan bekerja di kapal asing adalah lapangan kerja bagi ABK di dalam negeri semakin berkurang. Daya tarik bekerja di luar negeri sangat besar sehingga mencari pelaut yang andal di Indonesia tidaklah mudah sebab mereka cenderung lebih senang bekerja menjadi pelaut kapal barang di luar negeri. Banyak taruna lulusan Akademi Pelayaran Niaga Indonesia (Akpelni) memilih bekerja di luar negeri dengan gaji dolar Amerika Serikat.

Lulusan-lulusan tersebut tidak terbatas pada bidang pelayaran, namun juga pada kru kapal. Pada perkembangannya, telah terjadi perubahan besar. Para pengusaha kapal yang mengatakan jika dahulu hanya membutuhkan ABK sekitar 5 orang yang berasal dari Indonesia, tetapi kini berubah menjadi membutuhkan sekitar 20 orang. Hal ini sebagai gambaran bahwa SDM ABK asal Indonesia juga berkualitas dan dibutuhkan terutama di Eropa.

Permintaan tenaga kerja Indonesia di sektor kelautan dan perikanan dari luar negeri mencapai 10.000 orang per tahun. Pemerintah Indonesia sendiri telah menyelenggarakan pameran lowongan kerja kelautan dan perikanan sejak tahun 2011 yang salah satu tujuannya adalah dapat membuat lapangan kerja bidang kelautan dapat tertata dengan baik. Peningkatan permintaan tenaga kerja kelautan yang berasal dari Indonesia dikarenakan warga di Eropa dan negara lainnya tidak lagi berminat bekerja di sektor tersebut. Hal tersebut merupakan sebuah kesempatan kerja bagi ABK Indonesia. Sebagai contoh sebuah kapal ikan membutuhkan awak hingga mencapai 60 orang. Masing-masing ABK dituntut keahlian harus mengetahui jenis ikan berdasarkan perairan, menjahit jaring, sampai menyiapkan umpan.

Menurut data Kedutaan Besar Republik Indonesia (KBRI) Seoul, saat ini terdapat 32.622 buruh migran asal Indonesia di Korea Selatan, dan sekitar 3.499 di antaranya bekerja sebagai ABK. ABK Indonesia diharapkan harus memahami betul standar kelautan sesuai dengan Konvensi Organisasi Maritim Internasional (IMO). Lembaga pemerhati buruh migran Indonesia, Migrant Care mengatakan banyak ABK asal Indonesia bekerja dalam kondisi kapal yang tidak layak sehingga menjadi korban kecelakaan. Hingga saat ini, mereka belum melihat adanya peraturan kategori kapal apa yang pantas untuk ABK baik dari pemerintah maupun agen penyalur.

Upaya Perlindungan bagi Pelaut Indonesia di Kapal Asing

Negara mempunyai kewajiban untuk melindungi warga negaranya yang berada di luar negeri yang dalam pelaksanaannya, kewajiban tersebut diemban oleh fungsi perwakilan diplomatik dan konsuler suatu negara. Jika melihat pada kondisi tersebut, upaya perlindungan bagi para ABK seharusnya sama dengan TKI yang bekerja di sektor lain di banyak negara. Perlindungan terhadap TKI ABK tampaknya belum maksimal dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Dengan adanya pemerintahan baru Presiden Jokowi yang menjanjikan kebijakan pro-rakyat, diharapkan perlindungan kepada para TKI ABK dapat dilaksanakan secara lebih baik. Agar dapat bekerja secara go international, para TKI harus memahami akan peraturan-peraturan yang berlaku karena saat ini Indonesia telah menjadi negara sumber tenaga kerja utama di wilayah Asia bagi perusahaan asing.

Kasus tenggelamnya kapal Oryong 501 kali ini menambah tragedi terjadinya eksploitasi terhadap ABK asal Indonesia oleh pemberi kerja di luar negeri. ABK yang bekerja di kapal asing adalah termasuk TKI yang dilindungi sesuai Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang 39 Tahun 2004 tentang Penempatan Dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia Di Luar Negeri. Pemerintah Indonesia perlu memberikan perhatian lebih terhadap upaya perlindungan TKI ABK di luar negeri. Terutama masalah asuransi keselamatan bagi para ABK yang selama ini masih terkesan sebatas wacana. KPI di tahun 2013 bahkan pernah mendesak pemerintah untuk meningkatkan perlindungan bagi ABK Indonesia karena banyaknya kasus-kasus ABK Indonesia yang mendapat perlakuan tidak manusiawi di luar negeri. Komitmen Pemerintah RI, khususnya kementerian luar negeri, untuk memberikan perlindungan yang berkualitas, menyeluruh, dan berkelanjutan bagi para TKI di luar negeri harus benar-benar dibuktikan. Perlu ada penegakan hukum yang dapat menjamin hak kerja ABK asal Indonesia di kapal-kapal asing luar negeri. Tentunya, penegakan hukum bisa dilaksanakan jika sinergi kelembagaan secara lintas sektoral dapat terjalin. Sebagai contoh, pada tataran implementasi seluruh proses pelayanan penempatan

dan perlindungan ABK dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan. Koordinasi antara Kementerian Perhubungan, Kemenlu, Kemenakertrans serta BNP2TKI inilah yang perlu ditingkatkan sebagai upaya perlindungan lebih intensif dan maksimal bagi para ABK.

Keajaiban Antar-Negara dalam Penanganan Kecelakaan Kapal

Beberapa negara telah menyatakan komitmennya untuk meneruskan upaya pencarian yang masih berlangsung. Korea Selatan mengerahkan 12 kapal, sementara Rusia mengirimkan tiga kapal dan satu pesawat. Tidak hanya kedua negara, tim pencari dan penyelamat gabungan dari otoritas Rusia dan Amerika Serikat masih terus menggelar pencarian terhadap sisa awak kapal yang hilang. Pihak Korea Selatan sendiri telah mengerahkan tambahan enam kapal untuk membantu pencarian serta meminta pemerintah Rusia mempercepat upaya SAR yang mereka lakukan. Sementara itu, Amerika Serikat juga mengerahkan sejumlah pesawat terbang pencari. Pemerintah Indonesia hingga saat ini masih terus mengikuti perkembangan proses pencarian para ABK korban kapal tenggelam itu melalui BNP2TKI. Menteri Luar Negeri Indonesia Retno LP Marsudi, telah berkomunikasi dengan pemerintah Rusia dan Korea Selatan untuk berkoordinasi dengan otoritas terkait kedua negara terutama yang terkait nasib para ABK WNI. Penguatan keterlibatan Kemenlu dalam persoalan ini dan TKI di luar negeri secara umum menjadi pekerjaan yang semakin besar ke depan.

Penutup

Dengan adanya insiden tenggelamnya kapal nelayan Oryong 501 ini, DPR dapat mendorong pemerintah untuk membuka lebih banyak kesempatan kerja di sektor maritim agar para ABK Indonesia dapat di tanah airnya sendiri dengan memanfaatkan serta mengelola kekayaan kelautan dan perikanan Indonesia. Pengorganisasian dengan dibukanya bursa tenaga kerja di sektor kelautan dan perikanan selalu mendapatkan respon yang bagus dengan terdaptarnya beragam orang yang melamar kerja. Ini membuktikan sektor kelautan masih diminati oleh banyak orang. Dengan demikian, pemerintah perlu berupaya agar dapat mendorong para ABK untuk selalu menanamkan kebanggaannya dalam mengelola laut Indonesia dibanding dengan menjadi pelaut di negara lain. Sektor kelautan dan perikanan di Indonesia terbuka luas bagi para pekerja Indonesia.

DPR meminta pemerintah untuk segera menetapkan peraturan tentang prosedur perekrutan bagi ABK perikanan sesuai standar internasional. Keteraturan dokumen yang dimiliki ABK Indonesia di kapal asing harus didorong pula oleh pemerintah. Misalnya dengan terdaptarnya identitas secara resmi dan memiliki izin imigrasi. Hal ini penting agar mereka tidak menghadapi berbagai permasalahan ketika sudah bekerja di luar negeri. Hingga saat ini, belum terdapat Peraturan Kemenakertrans yang secara khusus mengatur tentang Perlindungan TKI ABK. Oleh karena itu, hal ini harus menjadi perhatian penting pemerintah.

Selain itu, kerja sama antar-pemerintah dalam bidang kelautan dan perikanan perlu dilakukan tidak hanya pada kasus pencurian ikan tetapi juga pada insiden kecelakaan di laut. Walaupun kejadian tidak berlangsung di wilayah Indonesia, Indonesia harus berupaya meningkatkan kerja sama di kawasan pada sektor kelautan dan perikanan.

Referensi

- “Baru Tiga Orang dari 35 ABK WNI Yang Selamat”, Kompas, 3 Desember 2014.
- Kapal Tenggelam: Ditemukan Tujuh Jenazah Kru Asal Indonesia”, Kompas, 4 Desember 2014.
- “Tenggelamnya Oryong 501: Kecerakahan Berbuah Petaka?”, Kompas, 5 Desember 2014.
- “3 out of 35 RI Seamen Rescued From Sunken Ship in Bering Sea”, The Jakarta Post, 3 Desember 2014.
- “Three Indonesians Among Rescued After Bering Sea Disaster”, The Jakarta Post, 2 Desember 2014.
- “Kecelakaan Kapal Oryong: Tujuh Jasad Awak Kapal Kembali Ditemukan”, Kompas, 6 Desember 2014.
- “Keluarga Satinah Bersyukur Denda Dikurangi”, <http://www.tempo.co/read/news/2014/03/31/058566651/Keluarga-Satinah-Bersyukur-Denda-Dikurangi>, diakses tanggal 3 April 2014.
- “Upah Tinggi, Alasan WNI Melaut di Kapal Asing”, <http://www.cnnindonesia.com/internasional/20141202134052-106-15240/upah-tinggi-alasan-wni-melaut-di-kapal-asing/>, diakses tanggal 4 Desember 2014.
- “Indonesia Kirim Tim Ke Lokasi Kapal Tenggelam di Rusia”, http://www.bbc.co.uk/indonesia/berita_indonesia/2014/12/141202_abk_indonesia.shtml, diakses tanggal 5 Desember 2014.
- “Menlu: 3 WNI Korban Kapal Tenggelam di Rusia Selamat”, Republika, 3 Desember 2014.
- “RI Identifikasi Korban Kapal Tenggelam di Rusia”, <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/12/03/nfzt2t-menlu-3-wni-korban-kapal-tenggelam-di-rusia-selamat>, diakses tanggal 5 Desember 2014.