INVESTIGASI

BUDAK INDONESIA DI KAPAL TAIWAN

TEMPO DAN MEDIA INDEPENDEN TAIWAN, *THE REPORTER*, MENGINVESTIGASI PRAKTEK PERDAGANGAN MANUSIA DAN PERBUDAKAN PULUHAN RIBU ANAK BUAH KAPAL ASAL INDONESIA DI ATAS KAPAL IKAN TAIWAN YANG BEROPERASI DI PERAIRAN LEPAS. LANTARAN DOKUMEN LANCUNG, PARA PELAUT ITU TAK DICATAT SEBAGAI TENAGA KERJA MIGRAN OLEH PEMERINTAH INDONESIA DAN TAIWAN. MEREKA RENTAN MENDAPAT PERLAKUAN BURUK: DARI DISIKSA HINGGA PULANG TINGGAL NAMA.

LIPUTAN INI TERSELENGGARA BERKAT KERJA SAMA *TEMPO*, TEMPO INSTITUTE, DAN FREE PRESS UNLIMITED.

DOKUMENTASI MUALIP

Supriyanto dalam potongan video yang direkam Mualip, sesama anak buah kapal dari Indonesia, pada 23 Juli 2015 di kapal Fu Tzu Chun.

Setiawan memperlihatkan paspor dan buku pelaut milik sepupunya, Supriyanto.

Supriyanto dalam potongan video yang direkam Mualip pada 21 Juli 2015 di kapal Fu Tzu Chun (kanan).

TIGA rekaman video diperlihatkan Mualip kepada Setiawan beberapa hari sebelum keluarga menerima jasad Supriyanto pada 27 September 2015. Terperenyak dengan rekaman dalam telepon seluler itu, Setiawan meminta Mualip merahasiakannya. "Saya khawatir video itu membuat saudara-saudara saya marah, padahal jenazah Supriyanto belum datang," kata Setiawan pada awal Desember setahun kemudian.

Sebulan sebelumnya, pada 25 Agustus, Setiawan mendapat kabar dari PT Jangkar Jaya Samudera bahwa sepupunya itu meninggal di tengah Samudra Pasifik. PT Jangkar adalah agen yang memberangkatkan Supriyanto dari kampungnya di Tegal, Jawa Tengah, untuk bekerja sebagai awak kapal Fu Tzu Chun, kapal penangkap ikan berbendera Taiwan yang beroperasi di laut lepas. Menurut si pembawa kabar, Supriyanto jatuh sakit sebelum meninggal.

Dalam video pertama yang diambil pada 21 Juli 2015, sekujur wajah Supriyanto tampak bengkak. Darah kering masih menempel di bawah hidung pria yang lahir pada 1969 itu. Luka juga menganga di kepalanya. Mualip merekam kondisi Supriyanto yang babak-belur dengan kamera di ponselnya. Sambil terus merekam, Mualip bertanya kepada Supriyanto.

"Siapa yang menghajarmu? Namanya siapa? Bilang saja," kata Mualip dalam bahasa Jawa logat Tegal. "*Engine*," ujar Supriyanto. Maksudnya, kepala teknisi.

"Siapa lagi? Orang kita yang ikut menghajar?"

"Agus..., Munawir."

"Kaptennya ikut menghajar?"

"Kaptennya ikut menghajar. Pokoknya menganiaya."

Video sepanjang 1 menit 51 detik itu diambil pada hari ke-70 mereka berada di laut. Kapal Fu Tzu Chun bertolak dari pelabuhan Pingtung, sekitar 370 kilometer di selatan Taipei, pada 12 Mei 2015. Anak buah kapal yang semuanya berasal dari Indonesia tiba di Taipei enam hari sebelumnya. Selain Supriyanto dan Mualip, ada Agus Setiawan, Munawir Sazali, Sukhirin, Slamet, Dulyaman, Dian Rozikin, dan Urip Muslikhin. Fu Tzu Chun dinakhodai kapten Chen Kai Chi, yang juga pemilik kapal tersebut. Kepala teknisinya Chen Jin Biao, yang disebut Supriyanto pertama menghajarnya.

Video kedua dan ketiga memperlihatkan kondisi Supriyanto yang memburuk. Dalam video ketiga yang diambil pada 25 Agustus 2015, Supriyanto tampak terba-

DOKUMENTASI MUALIP (SUPRIYANTO), TEMPO/IRSYAM FAIZ (SETIAWAN)

ring dengan tubuh yang telah menyusut. Tulang-tulang tinggal dibalut kulit. Napasnya tersengal-sengal. Pada hari itulah di tengah Samudra Pasifik, ratusan kilometer di selatan Mikronesia, Supriyanto mengembuskan napas terakhir.

Menurut Setiawan, selain memperlihatkan video, Mualip bercerita bahwa Supriyanto meninggal setelah berulang kali dianiaya. Dua awak Indonesia yang ikut memukuli, Agus Setiawan dan Munawir Sazali, hanya menjalankan perintah kapten. "Sejahat-jahatnya orang sini, sama orang sendiri tak akan setega itu kecuali disuruh kapten," kata Setiawan.

Ayah kapten Chen Kai Chi, Chen Jin Te, membantah tudingan bahwa anaknya ikut menganiaya Supriyanto. "Hanya ada dua orang Taiwan di atas kapal," ujarnya. "Mustahil kapten menganiaya dengan risiko dia bisa dibunuh anak buah kapal."

Tak lama setelah menyerahkan video, kata Setiawan, Mualip berlayar lagi. Demikian juga bekas awak Fu Tzu Chun lainnya. Setelah kapal kembali ke pelabuhan Pingtung pada 11 September 2015, para kru yang sebagian berasal dari Tegal dan Pemalang itu sempat pulang kampung sebelum naik kapal lagi. Hanya Urip Muslikhin yang tak turut serta. Urip dilaporkan hilang di laut setelah jatuh dari geladak Fu Tzu Chun pada 26 Juli 2015–sebulan sebelum Supriyanto meninggal.

●●●

SEPERTI Supriyanto, awak kapal Taiwan yang beroperasi di lautan lepas–perairan di luar teritorial Taiwan–umumnya mengalami perlakuan buruk. Pada Novem-

ber hingga Desember lalu, *Tempo* mewawancarai puluhan pelaut yang tersebar di Tegal, Pemalang, Cilacap, dan Jakarta serta di tiga kota di Taiwan: Taipei, Keelung, dan Kaohsiung. Cerita mereka boleh dibilang seragam.

Mereka bekerja bisa lebih dari 20 jam sehari dengan pembagian kira-kira: 10 jam lempar pancing dan 2 jam istirahat, 10 jam gulung pancing dan 2 jam istirahat. Tidur pun di ruangan pengap di dalam lambung kapal dengan alas seadanya. Bila ikan sedang ramai, mereka bisa tak tidur seharian. Di luar itu, mereka harus menyelam tanpa dibekali tabung oksigen saat membersihkan baling-baling kapal. "Sepekan bisa tiga kali, tak peduli siang atau malam," kata Rizky Oktaviana, awak Homsang 26, kapal Taiwan yang beroperasi di perairan Afrika bagian selatan pada 2012-2013.

Bila *lelet*, mereka dijejerkan. Lalu kapten mendaratkan bogem di wajah mereka. "Yang lebih buruk, awak yang kerjanya lambat diikat, lalu disetrum," kata Eko Prasetyo, pemuda Tegal yang turun dari kapal pada Juli tahun lalu setelah dua tahun berada di laut.

Menurut sejumlah pelaut, hasil tangkapan langsung disimpan di ruang pembeku. Mereka hanya diizinkan memakan ikan *reject* alias ikan rusak, yang rompal karena dipagut ikan lebih besar. Lebih sering mereka melahap nasi yang dimasak bersama kacang ijo dalam satu panci tanpa lauk. Biskuit hanya dicicipi sekali dalam pelayaran: saat Imlek.

Sejumlah pelaut menuturkan, air tawar pun susah mereka dapatkan. Persediaan air bersih hanya untuk kapten. Mereka mengakalinya dengan "memasak" bunga es dari ruang pembeku ikan.

Perlakuan buruk itulah yang menyebabkan Visa Susanto, juga pelaut Tegal, gelap mata. Pada pertengahan Juli 2013, pria kelahiran 1988 itu mengajak delapan kawannya sesama pelaut Indonesia membunuh kapten kapal Te Hung Hsing 368, Chen Te Sheng, dan kepala teknisinya, Ho Chang Lin.

Menurut adik Visa, Nova Karolina, abangnya tepergok sedang memasak. Visa membuat makanan bagi dia dan awak kapal karena mereka kelaparan. Selama beberapa hari kapten tak memberi jatah makan yang cukup. Mendapati Visa memasak diam-diam, kapten murka, lalu memukul. "Visa membalas," kata Nova. Dikuasai amarah, Visa dan kawan-kawan membuang kapten yang tersungkur, bersama kepala teknisi, ke laut.

Pada Februari 2014, Visa dihukum 28 tahun penjara. Tujuh kawannya divonis 3 bulan hingga 22 tahun. Seorang lagi, Imam Setiawan, dibebaskan karena tak terlibat. Kini Imam sudah berlayar lagi.

Dalam catatan Kementerian Perikanan Taiwan, ada 23 kasus pembunuhan terhadap kapten atau awak Taiwan oleh anak buah kapal atau ABK asing dalam sepuluh tahun terakhir. Lima belas di antaranya melibatkan pelaut Indonesia, termasuk oleh Visa Susanto dkk.

●●●

SUPRIYANTO tiba di Taiwan pada 6 Mei 2015 dengan visa pendatang yang berlaku selama tujuh hari. Dianggap hanya tinggal sementara, ia tak tercatat sebagai ABK Indonesia yang resmi bekerja di Taiwan. Status ilegal ini pula yang disandang Visa Susanto dan para pelaut Indonesia lain di kapal Taiwan yang beroperasi di perairan lepas.

Data mereka pun tak terekam dalam daftar tenaga kerja Indonesia di luar negeri. Dari 243 ribu tenaga kerja resmi asal Indonesia di Taiwan, yang tercatat bekerja sebagai pelaut hanya 8.000-9.000 orang. Dalam "kamus" pelaut, awak kapal jenis ini disebut sebagai "ABK lokal". Sedangkan pelaut seperti Supriyanto atau Visa Susanto disebut "ABK LG". LG kependekan dari *letter of guarantee*.

ABK yang bekerja di luar negeri seharusnya memiliki visa kerja, buku pelaut, dan keterampilan melaut. Mereka juga mesti diberangkatkan oleh agen resmi yang memiliki surat izin usaha perekrutan dan penempatan awak kapal (SIUPPAK). Tapi kebanyakan ABK LG meneken kontrak dengan perusahaan tak berizin dan tak mengikuti pelatihan. Supriyanto dan Visa berlayar ke berbagai samudra hanya berbekal surat jaminan dari agen perekrut di Taiwan. Bahkan buku pelaut mereka pun palsu.

Karena ilegal, tak ada yang tahu persis jumlah ABK LG. Sebagaimana otoritas Taiwan, Kantor Dagang dan Ekonomi Indonesia di Taipei tak memiliki catatan. Kementerian Luar Negeri RI cuma punya data, tiap tahun di Cape Town ada sekitar 7.000 pelaut Indonesia turun dari kapal Taiwan. Di Mauritius, pulau di tengah Samudra Hindia, ada 5.000. Itu baru dari dua pelabuhan. "Totalnya diperkirakan di atas 40 ribu orang," kata Direktur Perlindungan Warga Negara Indonesia dan Bantuan Hukum Kementerian Luar Negeri, Lalu Muhammad Iqbal.

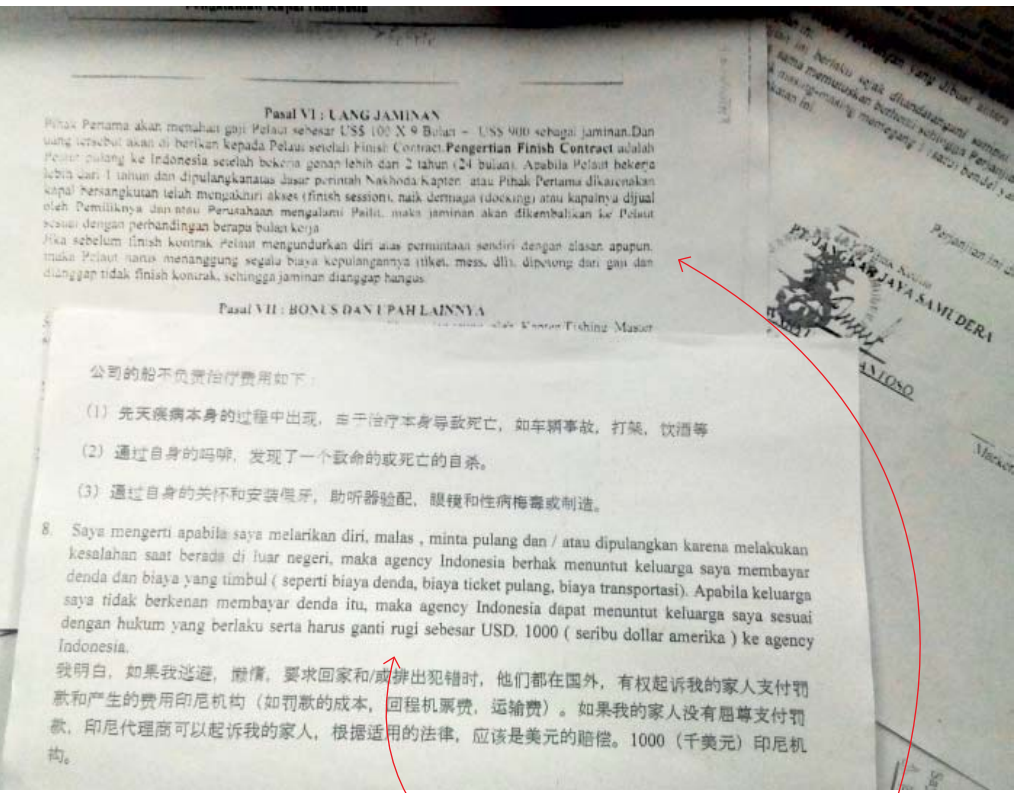
Iqbal memperkirakan angka 40 ribu itu setara dengan 80 persen dari semua ABK LG asal Indonesia. Sebanyak 20 persen sisanya bekerja di kapal Cina, Thailand, dan negara lain.

Di Taiwan, karena tak tercatat sebagai pelaut resmi, para ABK LG tak terpayungi undang-undang tenaga kerja. Mereka tak mendapatkan asuransi kesehatan dan kartu identitas bagi warga asing. Gajinya pun rata-rata hanya setengah dari gaji ABK lokal, yang per bulannya mencapai NT$ 19 ribu atau hampir Rp 8 juta.

ABK yang menempuh jalur ilegal cenderung lemah berhadapan dengan agen. Mereka menerima begitu saja perlakuan buruk agen. Supriyanto, dalam kontrak kerja dengan PT Jangkar Jaya Samudera, perusahaan pengirim yang berkantor di Pemalang, kota sebelah Tegal, dijanjikan menerima US$ 350 (sekitar Rp 4,7 juta) per bulan. Namun yang dia kantongi pada bulan-bulan awal tak sebanyak itu.

PT Jangkar Jaya Samudera ternyata

INVESTIGASI BUDAK INDONESIA DI KAPAL TAIWAN
PENANGGUNG JAWAB: Setri Yasra, Philipus Parera
PEMIMPIN PROYEK: Anton Septian
PENYUNTING: Philipus Parera, Setri Yasra, Yosep Suprayogi, Anton Septian
PENULIS: Anton Septian, Mustafa Silalahi, Ahmad Nurhashim
PENYUMBANG BAHAN: Muhammad Irsyam Faiz, Mustafa Silalahi
FOTO: Ijar Karim
DESAIN: Eko Punto Pambudi, Fitra Moerat Sitompul, Kendra Paramita



Pasal VI : UANG JAMINAN

Pihak Pertama akan menahan gaji Pelaut sebesar US$ 100 X 9 Bulan = US$ 900 sebagai jaminan.Dan uang tersebut akan di berikan kepada Pelaut setelah Finish Contract.**Pengertian Finish Contract** adalah Pelaut pulang ke Indonesia setelah bekerja genap lebih dari 2 tahun (24 bulan). Apabila Pelaut bekerja lebih dari 1 tahun dan dipulangkanatas dasar perintah Nakhoda/Kapten atau Pihak Pertama dikarenakan kapal Persangkutan telah mengakhiri akses (finish session), naik dermaga (docking) atau kapalnya dijual oleh Pemiliknya dan atau Perusahaan mengalami Pailit, maka jaminan akan dikembalikan ke Pelaut sesuai dengan perbandingan berapa bulan kerja.

Jika sebelum finish kontrak Pelaut mengundurkan diri atas permintaan sendiri dengan alasan apapun, maka Pelaut harus menanggung segala biaya kepulangannya (tiket, mess, dll), dipotong dari gaji dan dianggap tidak finish kontrak, sehingga jaminan dianggap hangus.

Pasal VII : BONUS DAN TUNJANGAN LAINNYA

公司的船不负责治疗费用如下：

(1) 先天疾病本身的过程中出现，由于治疗本身导致死亡，如车祸事故，打架，饮酒等

(2) 通过自身的吗啡，发现了一个致命的或死亡的自杀。

(3) 通过自身的关怀和安装假牙，助听器验配，眼镜和性病梅毒或制造。

8. Saya mengerti apabila saya melarikan diri, malas , minta pulang dan / atau dipulangkan karena melakukan kesalahan saat berada di luar negeri, maka agency Indonesia berhak menuntut keluarga saya membayar denda dan biaya yang timbul (seperti biaya denda, biaya ticket pulang, biaya transportasi). Apabila keluarga saya tidak berkenan membayar denda itu, maka agency Indonesia dapat menuntut keluarga saya sesuai dengan hukum yang berlaku serta harus ganti rugi sebesar USD. 1000 (seribu dollar amerika) ke agency Indonesia.

我明白，如果我逃避，懒惰，要求回家和/或排出犯错时，他们都在国外，有权起诉我的家人支付罚款和产生的费用印尼机构（如罚款的成本，回程机票费，运输费）。如果我的家人没有屈尊支付罚款，印尼代理商可以起诉我的家人，根据适用的法律，应该是美元的赔偿。1000（千美元）印尼机构。

Perjanjian PT Jangkar Jaya Samudera dengan Jin Hong Company.

Kontrak Supriyanto dengan PT Jangkar Jaya Samudera.

TEMPO/IJAR KARIM

membuat perjanjian dengan Jin Hong Company, agen Taiwan, untuk memotong gaji Supriyanto US$ 100 selama sembilan bulan. Gaji yang ditahan itu akan diserahkan begitu masa kerja Supriyanto selama 24 bulan rampung. Alasannya, agar ABK tak melarikan diri.

Gaji Supriyanto juga dipotong PT Jangkar sebanyak US$ 470, dalam empat bulan. Alasannya untuk mengganti biaya keberangkatan. Walhasil, pada bulan pertama dan kedua bekerja, Supriyanto hanya mengantongi US$ 100, yang diterimanya langsung di atas kapal.

Perjanjian kerja tak adil itu menjepit Supriyanto. Bila ia tak menyelesaikan kontrak, uang jaminan bakal hangus. Pulang ke Indonesia, urusan masih panjang. Dalam kontrak Supriyanto dengan PT Jangkar tertulis, "Apabila saya melarikan diri, malas, minta pulang atau dipulangkan..., agen Indonesia berhak menuntut keluarga saya untuk membayar denda dan biaya yang timbul." Bila tak membayar, keluarganya akan diseret ke proses hukum serta membayar ganti rugi US$ 1.000.

Rudi Setiawan, komisaris PT Jangkar Jaya Samudera, menepis tudingan bahwa kontrak kerja tersebut merugikan Supriyanto. "Kedua belah pihak sepakat tanda tangan," katanya.

Agen perekrut Supriyanto di Taiwan, Jin Hong Company, ternyata milik Chen Jin Te, yang juga ayah kapten Chen Kai Chi. Menurut Chen Jin Te, tak ada yang salah dalam perekrutan Supriyanto. "Ia direkrut di bawah pengawasan asosiasi nelayan di Taiwan," katanya. Di Taiwan, setiap perekrutan wajib diketahui asosiasi nelayan. Tapi, setelah diselidiki, Jin Hong Company ternyata tak pernah melaporkan perekrutan Supriyanto ke asosiasi.

Di Kaohsiung, kota pelabuhan sebelah Pingtung, *Tempo* menemui Pan Ching Ju dari Asosiasi Penyedia Awak Kapal Ikan Kaohsiung. Menurut perempuan tersebut, sudah 20 tahun asosiasi ini menggunakan jasa ABK LG dari luar negeri—dengan kontrak ganda seperti pada Supriyanto. "Kontraknya lebih longgar. Awak kapal bisa bepergian ke semua negara," katanya. Menurut Pan Ching Ju, asosiasinya berkongsi dengan sekitar 30 agen pengirim ABK di Indonesia.

●●●

RANTAI pengiriman awak kapal ikan ke luar negeri cukup sederhana. Di bagian terbawah ada yang namanya "sponsor". Mereka calo dalam bisnis perekrutan ABK, yang bergerilya hingga ke kampung-kampung. Ahmad Daryoko, seorang calo, mengatakan mendekati kepala desa atau tokoh kampung lebih dulu agar dipercaya orang yang akan direkrutnya. "Awalnya datang ke kades, *ngobrol-ngobrol* bagaimana agar tidak ada pengangguran di desanya," katanya.

"Sponsor" kemudian menawarkan calon ABK kepada agen. Untuk setiap calon yang mereka rekrut, calo mendapatkan uang balas jasa. Bila calon ABK belum berpengalaman, upahnya sekitar Rp 1,5 juta. Tapi, bila calon ABK pernah menangkap ikan di kapal asing, imbalannya bisa mencapai Rp 2 juta.

Agen kemudian menawarkan ABK tersebut kepada pemesan di luar negeri yang menyalurkan pelaut ke kapal. Di Indonesia, dari ratusan agen yang beroperasi, menurut catatan Kementerian Perhubungan, sampai November lalu hanya 72 yang memiliki SIUPPAK. Di Tegal dan Pemalang ada lebih dari 40 agen beroperasi, semua tanpa SIUPPAK.

Dari seorang pelaut yang diberangkatkan, agen pengirim mendapatkan keuntungan sekitar US$ 500. "Permintaan ABK paling banyak dari kapal Taiwan," kata Herman, Ketua Indonesia Manning Agencies Association—asosiasi agen pengirim ABK.

Atas pengiriman Supriyanto, PT Jangkar menerima US$ 550 dari Jin Hong Company. *Fee* perekrutan itu bersih masuk kantong karena biaya lain dibebankan kepada pelaut—dipotong dari gajinya di kapal. Biaya tersebut termasuk ongkos pembuatan buku pelaut dan pelatihan keselamatan dasar sebesar Rp 1,5-2 juta.

Dermaga Cianjhen khusus kapal ikan di Kaohsiung, Taiwan, Desember 2016.

TEMPO/MUSTAFA SILALAHI

Menurut aturan baku Kementerian Perhubungan, buku pelaut dibuat di kantor syahbandar dengan tarif Rp 100 ribu dan selesai kurang dari sepekan. Tapi kebanyakan pelaut mengaku tak pernah pergi ke kantor syahbandar, yang dibawahkan Kementerian Perhubungan. "Cuma foto di kantor agen, besoknya langsung jadi," kata Riski Sugito, yang pulang berlayar pada awal 2016. Riski juga tak mengikuti pelatihan keselamatan dasar, biasanya tiga-lima hari, yang jadi syarat utama pembuatan buku pelaut.

Saat pulang ke Tanah Air, Riski baru mengetahui buku pelautnya palsu. Petugas Bandar Udara Soekarno-Hatta memberi tahunya saat pengecekan dokumen. Diberi peringatan, ia diminta mengganti buku pelautnya dengan yang asli.

Buku pelaut Supriyanto juga lancung. Kode pelautnya yang tercantum di buku, 6201537910, tak terekam di Kementerian Perhubungan. *Tempo* membawa buku pelaut Supriyanto ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tegal untuk memastikannya. Menurut Kepala Subseksi Keselamatan Berlayar, Fahrudin, dokumen tersebut palsu.

Rudi Setiawan, Komisaris PT Jangkar Jaya Samudera, mengatakan tidak tahumenahu soal itu. Supriyanto sudah memiliki buku pelaut saat datang ke kantornya. Sedangkan PT Bima Samudra Bahari, agen yang pertama mengirim Supriyanto ke Taiwan, menyangkal telah membuatkan dia dokumen palsu. "Supriyanto mengurus sendiri dokumennya," kata Tarman, juru bicara perusahaan.

Adapun Visa Susanto, kode pelaut 6201292887 di buku pelautnya ternyata atas nama orang lain, Agustinus Petrus.

Tempo menemui Suyatno, pemalsu buku pelaut yang ditangkap Kepolisian Daerah Metro Jaya di Cengkareng, Jakarta Barat, pada November lalu, di dalam penjara. Menurut Suyatno, selama satu setengah tahun beroperasi, dia sudah membuat sekitar 2.000 blangko buku pelaut palsu dan sertifikat pelatihan keselamatan dasar sejum-

lah itu juga.

Dokumen dipesan oleh dua pria yang mengaku bernama Jefri dan Jai, yang dikenalnya melalui seorang rekan yang lebih dulu terjun di bisnis percetakan. Kepada Suyatno, Jefri mengaku memesan buku itu karena diminta oleh "orang dalam Tanjung Priok". Suyatno tak mengetahui persis maksudnya karena Jefri dan Jai tak pernah blakblakan. Ia lebih sering berbicara dengan mereka di telepon ketimbang bertemu langsung. Hingga kini polisi masih mengejar Jefri, yang diidentifikasi berumur 40-an dan berasal dari Jawa Tengah, serta Jai yang berusia 50-an awal dan berasal dari Makassar.

Dalam sebulan, Jefri atau Jai memesan 50-200 buku pelaut. Sebuah blangko buku pelaut palsu dihargai Rp 35 ribu. Sedangkan sertifikat dijual Suyatno Rp 8.000. Setelah barang beralih tangan, Suyatno mengaku tak mengetahui penyebarannya. "Setelah pesanan dibawa, mereka yang tahu," katanya.

Sejumlah orang dalam agen di Tegal mengatakan buku pelaut diperoleh dari orang dalam kantor syahbandar. Masih berupa blangko, lembaran di dalamnya tanpa nama pelaut, kode pelaut, dan foto ABK. Tapi sudah diteken syahbandar dan distempel.

Juru bicara Kementerian Perhubungan, Bambang S. Ervan, menyatakan buku pelaut susah dipalsukan. "Buku pelaut yang asli dicetak Peruri," katanya. "Ada sejumlah tanda pengaman yang tak bisa ditiru oleh pemalsu." Salah satunya, nomor buku dibolongi dengan laser sehingga bagian kertas yang berlubang tersebut tetap halus bila diraba.

●●●

PERBUDAKAN, perlindungan yang minim, dan kerja yang keras tak membuat jera mereka yang berniat mengadu nasib di atas kapal ikan. Saat ini, menurut Ketua asosiasi agen pengirim ABK, Herman, dalam satu bulan satu agen bisa menyalurkan lebih dari 100 ABK. "Kalau pas ramai bisa sampai 300 orang," ujarnya. Di antara yang dikirim, ada pelaut baru dan ada pula yang sudah pernah berlayar.

Supriyanto pernah naik kapal ikan Taiwan pada 2014. Ketika itu dia tidak betah. Bertahan empat bulan, dia turun kapal. Pulang ke Tegal, ia kembali bekerja serabutan seperti sebelum naik kapal. "Kadang becak, kadang *ngojek*, kadang jadi kondektur bus," ujar Setiawan, sepupunya.

Tapi, pada suatu siang dua tahun lalu, tiba-tiba dia mendatangi Setiawan. Dia mengatakan ingin memberikan kehidupan yang layak bagi anak-anaknya. Setelah bercerai dari istrinya, Supriyanto membesarkan sendiri ketiga anaknya. "*Aku pan mangkat laut maning*," ujarnya. Dan dia pun pergi, pada Mei 2015, naik kapal Fu Tzu Chun dari pelabuhan Pingtung ke Samudra Pasifik. ●

AGEN BODONG DAN ATURAN BOLONG

Banyak agen pengirim awak kapal ikan di Indonesia tak memiliki izin. Pelaut terombang-ambing di antara dua kementerian.

TAK pernah sekali pun naik kapal, Arofiqun bertekad menjadi pelaut di kapal asing penangkap ikan. Di kampungnya di Magelang, Jawa Tengah, pria 30 tahun itu semula buruh pabrik garmen. "Saya ingin bertaruh nasib. Siapa tahu bisa sukses," katanya, Desember lalu.

Ia datang ke kantor PT Jangkar Jaya Samudera di Pemalang, juga di Jawa Tengah, tanpa keahlian melaut. Satu-satunya bekal adalah pelatihan keselamatan dasar yang baru diikutinya di Cirebon, Jawa Barat, selama tiga hari. Pada Desember lalu itu, ia bersama tiga calon pelaut lain sedang menunggu keberangkatan ke luar negeri di penampungan PT Jangkar, agen yang juga merekrut Supriyanto, pelaut asal Tegal yang meninggal di atas kapal ikan Taiwan.

Kematian Supriyanto tak membuat minat calon anak buah kapal (ABK) surut. Ada 25 calon pelaut yang baru saja berangkat lewat PT Jangkar Jaya sebelum rombongan Arofiqun. Menurut Rudi Setiawan—komisaris perusahaan—sesepi-sepinya, dalam sebulan, PT Jangkar memberangkatkan rata-rata lima pelaut.

Para pelaut juga tak mempersoalkan status perusahaan. Menurut Kementerian Perhubungan, PT Jangkar tak memiliki surat izin usaha perekrutan dan penempatan awak kapal (SIUPPAK), syarat merekrut dan mengirim ABK ke luar negeri. Karena tak punya izin tersebut, perekrutan oleh perusahaan itu ilegal. Dalam catatan Kementerian, sampai November lalu, hanya 72 perusahaan yang terdaftar memiliki SIUPPAK. Itu pun sebagian besar agen pengirim ABK niaga, seperti awak kapal pesiar atau kargo, yang syarat perekrutannya berbeda dengan ABK ikan.

Rudi Setiawan mengakui bahwa perusahaannya tak punya SIUPPAK. "SIUPPAK bagaimana? Aku sendiri bingung," katanya. Perusahaan hanya punya surat izin usaha perdagangan (SIUP) dari Kementerian Perdagangan. Rudi enggan mengurus SIUPPAK karena menganggap persyaratannya lebih cocok untuk agen pengirim ABK niaga.

PT Jangkar Jaya Samudera di Pemalang, Jawa Tengah.

Ada 12 syarat yang harus dilengkapi oleh agen agar izin tersebut turun dari Kementerian Perhubungan. Di antaranya agen mesti menyerahkan salinan data pelaut yang telah ditempatkan di atas kapal dan salinan perjanjian dengan pemilik kapal. Menurut juru bicara Kementerian Perhubungan, Bambang S. Ervan, syarat-syarat tersebut dipasang untuk melindungi ABK.

Ketua Indonesia Manning Agencies Association Herman mengatakan lebih dari 40 agen di Tegal dan Pemalang tak punya SIUPPAK. "Memang saya yang menyarankan untuk tidak mengurus SIUPPAK," katanya. "Kami ini agen penyalur untuk pelaut kapal perikanan, *fisherman*. Beda *lho* dengan *seafarer*."

Bagi Kementerian Perhubungan, ABK ikan yang melaut dengan kapal asing masuk kategori pelaut atau *seafarer*, bukan nelayan atau *fisherman*. Dengan demikian, setiap pelaut yang dikirim mesti memiliki keterampilan dasar melaut, seperti pelatihan keselamatan dasar. Adapun *fisherman* adalah sebutan bagi ABK ikan yang beroperasi di Indonesia. Sektor ini dipimpin Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Perbedaan tafsir atas regulasi juga terjadi dalam perekrutan awak kapal. Kementerian Perhubungan berpendapat bahwa syarat bagi agen untuk merekrut dan menempatkan ABK cukup hanya SIUPPAK. Sedangkan Kementerian Tenaga Kerja mewajibkan agen tersebut juga memiliki surat izin pelaksana penempatan tenaga kerja Indonesia (SIPPTKI), seperti untuk agen pengirim TKI.

Ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan TKI. "Kami mau ambil yang soal ketenagakerjaannya," kata Menteri Tenaga Kerja Hanif Dhakiri. "Kapal di sana, tapi kalau orangnya harus di Kementerian Tenaga Kerja."

Namun undang-undang tersebut tak secara spesifik menyebut ABK ikan. Karena itu, Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal, yang menjadi payung hukum SIUPPAK.

Tumpang-tindih aturan mengambangkan penyelesaian kasus-kasus pelaut. Juga tak ada langkah hukum atau administratif terhadap perusahaan seperti PT Jangkar. Imam Syafii, mantan ABK ikan yang aktif di Pergerakan Pelaut Indonesia, mengatakan sejumlah laporan organisasinya mengenai para pelaut yang tak menerima gaji mentok di Kementerian Perhubungan. "Sedangkan Kementerian Tenaga Kerja bingung mau menindak karena perusahaan pelayaran ada di bawah naungan Kementerian Perhubungan," katanya. ●

TEMPO/MUSTAFA SILALAHI

BERSAMA MENYINGKAP GELAP

DUA wartawan *The Reporter*, media independen Taiwan, muncul di kantor *Tempo* pada akhir Oktober lalu. Mereka membawa segepok dokumen tentang kematian pelaut asal Tegal, Jawa Tengah, bernama Supriyanto di atas kapal Taiwan pada 25 Agustus 2015. Menurut dokumen yang disorongkan reporter I Ting Chiang dan fotografer Yu En Lin tersebut, Supriyanto dianiaya oleh kapten sebelum meninggal di tengah laut.

Kematian Supriyanto sebenarnya sudah diberitakan tahun lalu. Kejaksaan Kota Pingtung di Taiwan menyelidiki kasus ini setelah kapal merapat di pelabuhan kota itu pada 11 September 2015. Tapi kasus ditutup karena Kejaksaan menyatakan tak menemukan bukti penganiayaan. Autopsi yang mereka lakukan menunjukkan Supriyanto meninggal karena sakit, dipicu infeksi pada luka yang menganga di lututnya.

I Ting dan Yu En datang ke Indonesia untuk menelusuri latar belakang Supriyanto dan memotret kehidupan di perkampungan pelaut di Tegal. Sebagian besar pelaut penangkap ikan dari Indonesia di Taiwan memang berasal dari Tegal. Sebelumnya, selama berbulan-bulan, tim *The Reporter* keluar-masuk pelabuhan di Taiwan dan mewawancarai pelaut asing. Kesimpulannya, ada eksploitasi oleh pemilik kapal terhadap pelaut.

Kami lalu sepakat berkolaborasi untuk menyingkap perdagangan manusia dan perbudakan di kapal Taiwan. Ada sekitar 8.000 pelaut Indonesia yang resmi bekerja di negeri itu. Sisanya, yang berangkat secara ilegal, tak teraba. Baru belakangan kami memperoleh estimasi dari Kementerian Luar Negeri bahwa jumlahnya di atas 40 ribu. "Dalam globalisasi, setiap isu saling terkait dan melibatkan entitas internasional. Itu sebabnya kami berkolaborasi dengan *Tempo*. Kami berbagi harapan bahwa jurnalisme adalah kunci untuk masyarakat yang adil dan setara," kata Sherry Lee, Direktur Pelaksana Redaksi *The Reporter*.

Dokumen tadi, yang adalah berkas hasil investigasi Control Yuan, badan pengawas pemerintah Taiwan, menjadi petunjuk awal. Lembaga ini semacam ombudsman di Indonesia tapi dengan kewenangan lebih besar. Di Taiwan, *The Reporter* mewawancarai anggota Control Yuan, Wang Mei-yu, yang mengepalai investigasi kasus Supriyanto. Penyelidikan kelar pada awal Oktober lalu. Keterangan Wang menghidupkan informasi dalam dokumen: Kejaksaan Pingtung ceroboh menyimpulkan hasil autopsi Supriyanto. Tim forensik yang dikerahkan Control Yuan menemukan bekas-bekas penyiksaan pada jasad awak kapal Fu Tzu Chun itu.

Kejaksaan juga lalai karena tak menjadikan tiga video yang direkam Mualip, rekan Supriyanto di kapal, sebagai bukti adanya kekerasan oleh kapten. Penerjemah dari Kejaksaan tak memahami percakapan bahasa Jawa dalam ketiga video. Dia menghilangkan 10 kalimat, termasuk pengakuan Supriyanto mengenai penganiayaan oleh kapten, kepala teknisi, dan awak lain terhadap dirinya.

Kami kemudian mewawancarai pelaut dan mantan pelaut, sponsor atau calo perekrut ABK, dan agen yang tersebar di Jakarta, Tegal, Pemalang, dan Cilacap. Kami juga menemui pembuat buku pelaut palsu dan sertifikat keterampilan pelaut di penjara. Untuk mendapatkan gambaran utuh, kami mengirim Mustafa Silalahi, redaktur Desk Investigasi, ke Taiwan.

Tim investigasi *The Reporter*.

Mustafa bertemu dengan pelaut Indonesia di Taipei, Keelung, dan Kaohsiung. Kota yang disebut terakhir merupakan pelabuhan yang paling banyak ditinggali pelaut Indonesia. Dia juga menemui agen Taiwan yang menjadi penyalur ABK asal Indonesia ke kapal milik orang Taiwan. Wartawan *The Reporter* melengkapi bahan liputan dengan mewawancarai Chen Jin Te, ayah Chen Kai Chi, kapten kapal Fu Tzu Chun, yang mempekerjakan Supriyanto.

Laporan investigasi *The Reporter* turun pada 19 Desember lalu. Artikel mereka membongkar hitamnya industri perikanan Taiwan. Hasilnya menggembirakan. Pemerintah Taiwan menyatakan akan membuat regulasi untuk mengakhiri eksploitasi terhadap ABK ikan dari negara lain. Yang tak kalah penting, Kejaksaan Pingtung kembali membuka kasus Supriyanto atas perintah Control Yuan. ●

BAKWAN DI SUDUT DERMAGA

Anak buah kapal asal Indonesia tetap tidur di kapal ketika bersandar. Warung-warung khas Jawa menjadi hiburan mereka di daratan.

1.

TOKO Indo Express semakin ramai saat malam. Satu per satu pelanggan berkulit cokelat berkumpul di depan toko yang menjual makanan khas Indonesia, seperti mi instan dan peyek. Setelah berbelanja, mereka *nongkrong* di depan toko sambil bercengkerama dengan bahasa Jawa. Ada pula yang duduk berpasangan. Hampir semuanya mengenakan jaket. Angin berembus dingin pada Kamis malam lima pekan lalu itu. Mereka adalah tenaga kerja Indonesia (TKI) dan anak buah kapal (ABK) yang bekerja di Keelung, kota yang terletak sekitar 23 kilometer dari Taipei.

Berada di Jalan Shin San, Distrik Chung Zheng, toko yang dimiliki pasangan asal Indonesia itu tinggal sepelemparan batu dari dermaga Keelung. "Kalau malam, umumnya para ABK yang datang," kata Bui Meng, 46 tahun, pemilik toko, yang pernah belasan tahun bekerja di Singkawang, Kalimantan Barat, kepada *Tempo*.

Malam itu, banyak kapal yang tengah bersandar dan mengistirahatkan awaknya. Para ABK memanfaatkan waktu senggang itu dengan berjalan-jalan di sekitar dermaga, lalu kembali lagi ke kapal. Hampir semua ABK di Keelung tidur di kapal masing-masing.

Dwi Tantri, 49 tahun, ikut memanfaatkan jeda itu untuk mengumpulkan TKI, khususnya ABK. Sesekali mereka menggelar pengajian malam Jumat. Aktivitas itu mereka lakukan di lantai dua toko Indo Express. Bui Meng menyediakan ruangan tersebut untuk aktivitas sosial TKI. Tantri—pekerja asal Indonesia—yang banyak berperan mendampingi TKI yang bermasalah dengan majikan. "Terkadang mereka hanya ingin didengarkan saja agar tenang bekerja lagi," kata Tantri.

Seorang ABK, Waslim, 39 tahun, turut menghadiri pertemuan tersebut. Ia sudah bekerja bertahun-tahun sebagai juru kemudi feri di dermaga Keelung. Ia hanya ABK yang berdokumen *letter of guarantee* (LG), tanpa dokumen resmi dari pemerintah Taiwan. "Pemilik kapal akan memecat saya pada Januari 2017," kata pria asal Brebes, Jawa Tengah, ini. Alasan pemecatan yang tak jelas membuat dia tidak akan menerima pesangon. Waslim dan Tantri kemudian terlibat pembicaraan panjang dalam pertemuan itu.

Malam-malam di Keelung, kata Tantri, kini lebih tertib ketimbang tiga tahun lalu. Keelung dulu terkenal sebagai sarang ABK Indonesia yang doyan tawuran. Mereka berkelahi karena dipengaruhi minuman keras. Taiwan adalah negara yang melegalkan penjualan minuman beralkohol. Tawuran biasanya melibatkan kelompok antardaerah asal mereka di Indonesia.

Sapta Samardika, 40 tahun, adalah salah satu ABK yang dulu punya banyak teman yang doyan minum keras dan tawuran. Saat ini kamera CCTV terpasang di semua sudut jalan di Taiwan. Mereka akan mudah dideteksi polisi. Hukumannya, kata Sapta, kini jauh lebih berat daripada penjara. Mereka akan didenda, lalu dipulangkan ke Indonesia, dan dilarang bekerja di Taiwan hingga lima tahun. "Hukuman ini paling ditakuti ABK berdokumen LG seperti saya ini," ujarnya.

Selain Keelung, kota yang dipenuhi ABK asal Indonesia adalah Kota Kaohsiung. Jaraknya sekitar 320 kilometer dari Taipei. Hampir semua ABK ikan berdokumen LG berada di kota itu. Jumlahnya diperkirakan ribuan. Keelung merupakan kota yang memiliki dermaga khusus kapal ikan yang bernama dermaga Cianjhen. Jarak dermaga ini sekitar 10 kilometer dari pusat kota.

Senin empat pekan lalu, dermaga itu tampak dipenuhi kapal baja penangkap ikan. Puluhan anak muda terlihat hilir-mudik di sekitar dermaga. Satu kapal umumnya berisi 60-70 ABK. Kapal-kapal itu biasanya merapat selama seminggu, lalu pergi berlayar lagi selama berbulan-bulan. "Hari ini banyak ABK yang gajian," kata Adi Suprianto, 25 tahun, salah seorang ABK yang ditemui *Tempo* di sana.

2.

3.

1. Toko Indo Express.
2. Cafe Amigo Miami.
3. Supermarket Hi Life.

FOTO-FOTO: TEMPO/MUSTAFA SILALAHI

Pedagang lokal ternyata paham hari-hari itu banyak ABK yang menerima gaji. Saat matahari mulai terbenam, warung kaki lima bermunculan di tiap sudut dan sekitar dermaga. Uniknya, hampir semua menjajakan makanan khas Indonesia, dari pecel lele, gado-gado, hingga bakwan dan pisang goreng. Pedagang di sana kebanyakan mempekerjakan pegawai asal Indonesia.

Satu ons bakwan dijual NT$ 30 atau sekitar Rp 13 ribu. Secangkir kopi Kapal Api juga dijual dengan harga yang sama. "Sudah setahun ini banyak muncul warung Indonesia di sini," kata Ikhwanudin, 21 tahun, ABK asal Purbalingga, yang ditemui *Tempo* saat menyantap pecel lele dan bakwan di warung itu.

Saat malam, dermaga itu kian dipadati para pemuda. Tiap sudut dermaga diisi kelompok-kelompok ABK yang terlihat bercengkerama. Sebagian dari mereka juga ABK yang berasal dari Filipina. Membedakan ABK asal Indonesia dan Filipina cukup mudah. ABK asal Filipina hampir semuanya mengenakan baju dan celana basket serta bertopi ala penyanyi *hip-hop*.

Salah satu sudut dermaga yang ramai adalah gerai Hi Life, yang berada di seberang dermaga. Supermarket ini satu-satunya yang berada di dekat tempat kapal bersandar. Hampir semua ABK membeli berbagai barang kebutuhan di sana. Toko itu juga menyediakan bangku dan meja yang dimanfaatkan para ABK untuk *nongkrong* hingga larut malam.

Di sekitar supermarket, taksi-taksi lokal ikut antre penumpang. Mereka menunggu ABK yang ingin bepergian ke kota. Seperti yang akan dilakukan empat sekawan Enggar Wicaksono, Bayu Prima, Purwanto, dan Diki. Mereka adalah anak-anak muda berusia 22 tahun yang bekerja di kapal ikan Guo Tong, yang berbendera Taiwan. Malam itu *Tempo* ikut bersama mereka berjalan-jalan keliling kota.

Pengemudi taksi tampak sudah paham tujuan keempat pemuda ini. Setelah mereka menyebut Kaohsiung, si sopir langsung tancap gas. Ia benar-benar memacu mobilnya dengan kencang. Mobil kuning itu *ngebut* di sepanjang jalan Kaohsiung yang sepi. Sambil mengemudi, dia mengobrol dengan keempat ABK itu. Sang sopir tahu, para ABK itu baru saja menerima gaji.

Sopir yang sudah berambut putih itu menawarkan penukaran uang dari dolar Amerika ke dolar Taiwan (new Taiwan dolar). Tawaran itu ditolak dengan bahasa Mandarin yang sepotong-sepotong karena para ABK menganggap harganya masih terlalu murah ketimbang harga penukaran dolar di bank. Ia makin menekan gas mobilnya sambil mengoceh dalam bahasa Mandarin.

Tak sampai setengah jam, taksi itu berhenti di satu kawasan yang ramai. Sepanjang perjalanan, argometer tidak dinyalakan. Sang sopir menagih ongkos sebesar NT$ 300 atau sekitar Rp 135 ribu. Padahal, dengan rute yang sama, ongkos taksi dengan menggunakan argometer ke lokasi itu hanya sekitar NT$ 220. "Sopir taksi di sini memang menganggap ABK Indonesia banyak uang," kata Bayu.

Lokasi yang dituju adalah Jalan Wanhua, Distrik Sanmin. Kawasan ini ternyata tempat berkumpulnya TKI. Di jalan itu berjejer toko bertulisan nama-nama Indonesia. Salah satu yang paling populer adalah Cafe Amigo Miami, yang menjual minuman beralkohol. Suasana kafenya terbuka seperti rumah makan dan berisi perlengkapan karaoke lagu-lagu Indonesia. Namun malam itu kafe tersebut tampak sepi.

Pekerja asal Indonesia menjejali rumah-rumah makan. Menu yang ditawarkan sangat khas Indonesia, seperti sate, soto ayam dan soto babat, nasi pecel, serta mendoan. Harga satu porsi makanan rata-rata NT$ 100 atau sekitar Rp 42 ribu. Nasi bebek yang paling mahal, yakni Rp 60 ribu. Keistimewaan menyantap hidangan di sana adalah pengunjung dibebaskan merokok di dalam rumah makan. Sebab, merokok di dalam ruangan dilarang keras di seluruh Taiwan.

Selain toko makanan, terdapat gerai yang menawarkan jasa pengiriman uang. Gerai-gerai ini menjadi tujuan utama Bayu dkk. Mereka mengirimkan sebagian gajinya ke keluarga masing-masing. "Sisanya kami belikan makanan dan pulsa telepon," kata Enggar sambil menunjukkan iPhone 6 miliknya. Setelah bersantai, mereka harus kembali lagi ke kapal masing-masing sebelum matahari terbit. Mereka hidup di atas kapal, dan kapal itu harus dibersihkan setiap pagi.

NERAKA DI TENGAH SAMUDRA

PULUHAN ribu anak buah kapal (ABK) asal Indonesia diperkirakan menjadi korban perdagangan manusia dan perbudakan di kapal Taiwan. Mereka adalah "ABK LG"–kependekan dari *letter of guarantee*. Sebagian berangkat dengan dokumen pelayaran ilegal, umumnya mereka bekerja di kapal yang beroperasi di laut lepas. Akibatnya, mereka tak tercatat sebagai pekerja migran di Indonesia ataupun di Taiwan.

BISNIS MANUSIA KE FORMOSA

Di balik gemerlapnya industri perikanan, begini bisnis perdagangan manusia ABK ikan ke Formosa—nama lain Taiwan.

MEMANCING TUNA

KEBANYAKAN pelaut Indonesia bekerja di atas kapal Taiwan jenis rawai tuna atau *long line*. Kapal jenis ini menangkap ikan dengan menebarkan 1.000-4.000 mata kail sekali pancing ke lautan.

KAPAL RAWAI TUNA

50-100 GROSS TON
Bobot

15-26,5 METER
Panjang

±20
Jumlah ABK

JADWAL OPERASI

5-10 JAM
Waktu untuk memasang pancing

5-10 JAM
Waktu untuk menarik pancing

3-4 JAM
Waktu menunggu

12 JAM
Dalam cuaca buruk

50-400 METER
Kedalaman pancing

TANGKAPAN UTAMA

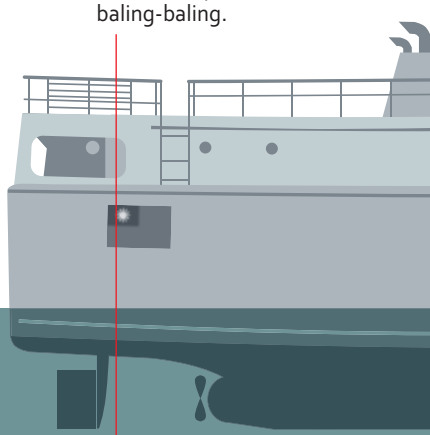
Tuna dan cakalang, tapi juga menangkap ikan nonkomersial dan bahkan burung laut.

TUGAS TAMBAHAN

Menyelam tanpa alat untuk memperbaiki baling-baling.

SUMBER: KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI, KEMENTERIAN LUAR NEGERI, GREENPEACE, KANTOR DAGANG DAN EKONOMI INDONESIA DI TAIPEI, KEMENTERIAN TENAGA KERJA TAIWAN, KEMENTERIAN PERIKANAN TAIWAN

NASKAH DAN BAHAN: AHMAD NURHASIM, ANTON SEPTIAN
INFOGRAFIS: MOERAT SITOMPUL
ILUSTRASI: KENDRA H. PARAMITA



BERANGKAT

Kapal-kapal tuna bisa berbulan-bulan berada di laut. Banyak ABK Indonesia bahkan tidak menginjak daratan selama dalam masa kontrak. Inilah cara ABK LG Indonesia naik ke kapal ikan.

- Melalui empat pelabuhan utama di Taiwan.
- Langsung ke kapal Taiwan yang beroperasi di perairan lepas.

BERSANDAR

Kapal-kapal ini memiliki empat pelabuhan sandar utama.

805.889
orang Indonesia tercatat sebagai pelaut (2017)

8.765
ABK Indonesia yang tercatat resmi di Taiwan (2014)

>40.000
Perkiraan jumlah ABK Indonesia di kapal Taiwan yang beroperasi di laut lepas

15
Kasus pembunuhan kapten kapal Taiwan yang melibatkan ABK Indonesia

Membawa calon ABK

Komisi
Rp 1,5-2 juta

AGEN PENGIRIM → *Perjanjian kerja* → **AGEN TAIWAN** → *Menyalurkan ABK* → **KAPAL TAIWAN**

Komisi
US$ 500-550

Potongan gaji ABK untuk jaminan
US$ 900

Gaji ABK per bulan **US$ 300-400**

TALI PANCING UTAMA
Biasanya ditempatkan di bagian haluan kapal dalam gulungan besar, tali pancing diulur dari buritan.

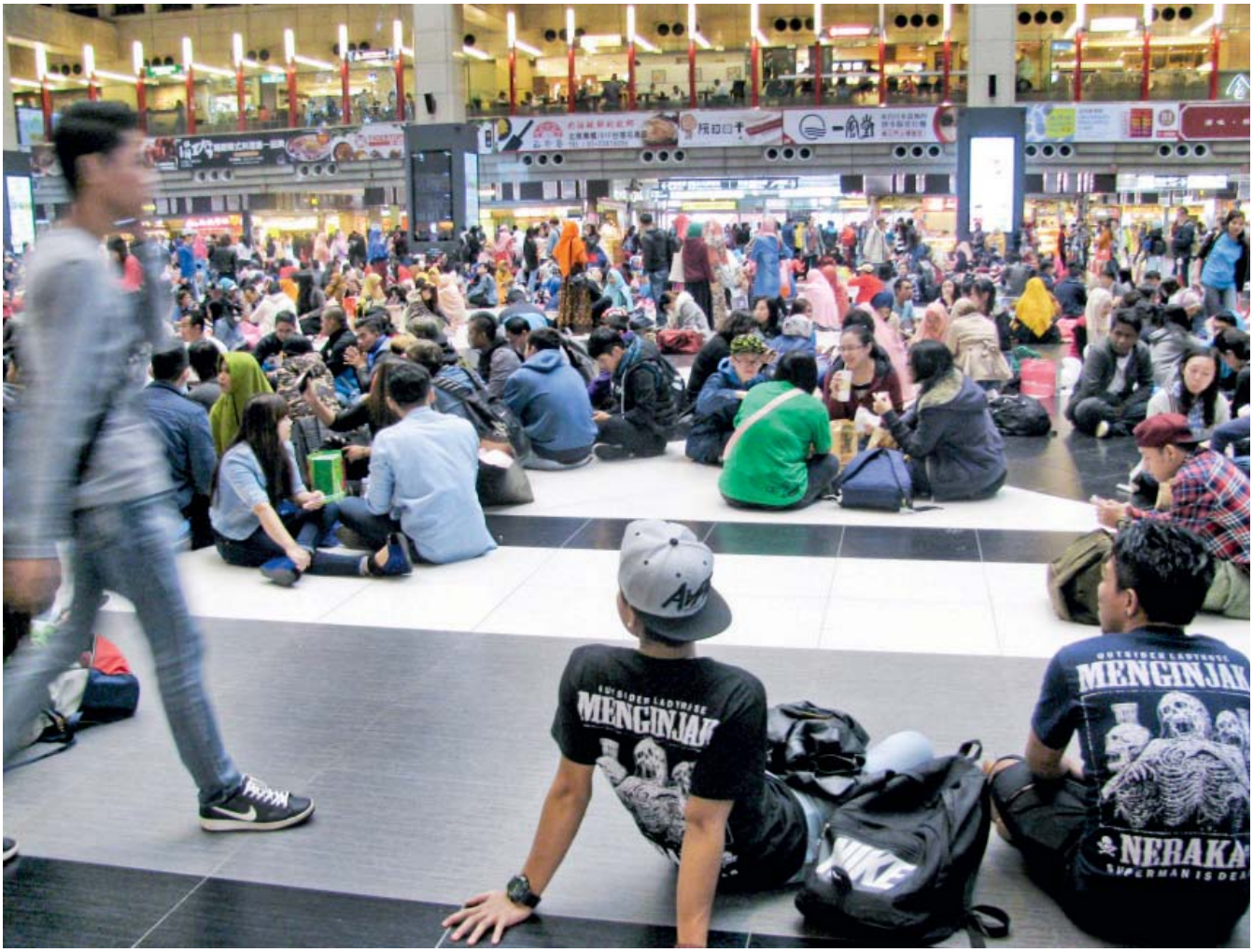
Panjang:
100-200 kilometer.

TALI PANCING CABANG
Seorang ABK harus mengaitkan tali pancing sekunder ke tali utama setiap lima detik.

Jumlah mata kail:
1.000-2.000 buah, tapi bisa 4.000 buah.

PELAMPUNG
Setiap 2 menit 30 detik, ABK memasangkan pelampung ke tali utama dan melemparkannya ke laut. Salah satu pelampung diberi suar radio.

UMPAN
Cumi, ikan kembung, lemburu, pelagis kecil, bandeng. Disimpan dalam keadaan beku.



DOKUMEN PEMBEDA NASIB

Tenaga kerja Indonesia rutin berkumpul setiap Ahad di Taipei Main Station, Taiwan, Desember 2016.

TEMPO/MUSTAFA SILALAHI

KAKI Enggar Wicaksono tampak pincang saat turun dari sepeda. Di depan satu-satunya supermarket di Cianjhen Fishing Harbor, Kaohsiung, Taiwan, punggung kakinya terlihat membengkak. Pada Senin siang lima pekan lalu itu, pemuda 22 tahun ini berniat membeli makanan cepat saji, yang sudah lama tak ia cicipi. Enggar baru dua hari menginjak daratan setelah berlayar di Samudra Pasifik selama hampir lima bulan.

Sepeda itu milik kenalannya di dermaga. Ia sudah satu setengah tahun bekerja sebagai anak buah kapal (ABK) ikan Guo Tong berbendera Taiwan. Kapalnya bersandar hanya 500 meter dari toko kelontong tersebut. Kendati dekat, Enggar memilih tidak berjalan kaki. "Saya menyembunyikan rasa sakit ini di depan kapten kapal," katanya kepada *Tempo* di depan toko itu.

Ia takut rasa sakitnya itu akan membuatnya "cacat" di mata mandor dan kapten kapal. Selama ini pekerjaannya sebagai ABK dikategorikan tanpa cela. Ia pelaut berdokumen *letter of guarantee* (LG), dengan gaji US$ 300 per bulan. Status itu membuat pemuda asal Temanggung, Jawa Tengah, ini tak dilindungi asuransi. Kontraknya pun dengan mudah diputus pemilik kapal.

Luka itu ia peroleh persis sepekan sebelum kapal bersandar. Temannya sesama ABK lengah saat mengangkat jaring ikan. Besi penahan jaring jatuh dan menimpa kedua punggung kaki Enggar. Ia beruntung karena besi seberat satu kuintal itu hanya menyebabkan bengkak di kedua tapak kakinya.

Enggar memilih menahan rasa sakit ketimbang pulang lebih cepat. Kontraknya baru akan berakhir satu setengah tahun lagi. "Pemilik kapal akan memulangkan ABK *letter of guarantee* seperti kami jika dianggap tidak bisa bekerja di kapal," kata Purwanto, 20 tahun, rekan kerja satu kapal Enggar. Menurut Purwanto, ada banyak sekali kisah kecelakaan di atas kapal yang dialami ABK seperti dirinya. Mereka umumnya dipulangkan tanpa biaya pengobatan, pesangon, dan asuransi.

Cedera akibat kesalahan menarik jaring juga dialami Yanto, 32 tahun. Satu ruas jari telunjuk kirinya terputus akibat tersayat jaring saat kapalnya berlayar di laut Taiwan, sekitar November lalu. Namun nasibnya jauh lebih baik ketimbang Enggar.

Ia menerima uang asuransi NT$ 30 ribu atau sekitar Rp 12,5 juta. "Saya diliburkan ketika masih dalam perawatan dan tetap menerima gaji," kata Yanto sambil memperlihatkan telunjuknya yang buntung itu kepada *Tempo*. Yanto adalah salah satu ABK berdokumen resmi pemerintah Taiwan di Keelung, sekitar 25 kilometer dari Taipei. Ia kini sudah berlayar kembali dengan gaji US$ 500 per bulan.

Awalnya uang asuransi itu sulit dicairkan. Namun Yanto adalah ABK berdokumen resmi yang biasa disebut ABK lokal. "Mereka lebih terlindungi karena namanya tercatat sebagai tenaga kerja resmi dan memiliki kontrak yang jelas," kata Dwi Tantri, 49 tahun. Tantri juga bekerja di Keelung, tapi sering diminta bantuan mendampingi TKI yang terjerat masalah di Keelung atau Taipei. Atas bantuan Tantri pula akhirnya Yanto mendapatkan haknya dari sang pemilik kapal.

Kepala Bidang Tenaga Kerja Kantor Dagang dan Ekonomi Indonesia di Taipei, Devriel Sogia, mengaku kesulitan jika menemukan kasus seperti yang menimpa Enggar. Tak satu pun dari ABK berdokumen LG itu yang terdaftar di kantornya. Mereka sering terbentur dinding tebal jika menerima pengaduan dari pekerja kapal yang tidak terdaftar itu. "Kami kesulitan memberikan perlindungan maksimal kepada mereka," katanya.

DUA STATUS ABK

SAMA-sama bekerja di laut tapi perlindungan hingga gajinya berbeda. Dalam dunia pelayaran, dikenal dua jenis pelaut, yakni "ABK lokal" dan "ABK LG"—kependekan dari *letter of guarantee*. Dalam kasus Taiwan, ini perbedaan mereka.

ABK LOKAL	ABK LG
Bekerja di kapal berbendera Taiwan dan berlayar di perairan Taiwan	Berlayar di perairan internasional dengan kapal berbendera Taiwan
Dokumen pelayaran legal	Menggunakan visa kunjungan sementara dan surat jaminan (*letter of guarantee*) dari perusahaan perekrut
	Sebagian berangkat dengan dokumen pelayaran ilegal
Tercatat resmi sebagai TKI perikanan di Taiwan	Tak tercatat di Kementerian Tenaga Kerja Taiwan
	Tidak terdata di Kantor Dagang dan Ekonomi Indonesia di Taipei
Gaji dalam bentuk dolar Taiwan, setara dengan sekitar US$ 600	Gaji US$ 300-400 per bulan dalam bentuk dolar Amerika Serikat
Mendapat asuransi kesehatan dan kartu identitas tinggal bagi orang asing	Tak mendapat asuransi kesehatan

KONVENSI ILO 188

Konvensi ILO 188, yang disahkan pada 2007 di Jenewa, memuat standar minimal bagi kapal penangkapan iklan untuk mencegah perbudakan. Hingga kini Indonesia belum meratifikasi konvensi tersebut. Berikut beberapa poin penting dari konvensi tersebut:

- Usia minimal untuk bekerja di kapal penangkap ikan adalah 16 tahun.
- Dilarang melibatkan awak kapal yang berusia di bawah 18 tahun untuk melaksanakan pekerjaan pada malam hari.
- Tidak ada awak kapal yang bekerja di kapal penangkap ikan tanpa sertifikat medis sah yang menyatakan mereka fit untuk melaksanakan tugas.
- Wajib membuat perjanjian kerja awak kapal
- Bila melaut lebih dari tiga hari, awak kapal diberi istirahat minimal 10 jam untuk jangka waktu 24 jam dan 77 jam untuk jangka 7 hari.
- Pemilik kapal wajib menyediakan air minum dan makanan untuk awak kapal dengan nilai gizi, kualitas, dan jumlah yang memadai.