

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negeri yang mempunyai kekayaan baik sumber daya alam serta sumber daya manusianya. Akan tetapi bagi sumber daya manusianya itu sendiri masih dapat dikatakan lemah karena masih banyak masyarakat Indonesia yang kurang akan pendidikan. Hal tersebut membuat Indonesia masih kekurangan tenaga ahli yang disebabkan oleh pendidikan yang diterima masih kurang memadai. Realitanya, hal ini tidak sesuai dengan persyaratan yang dibutuhkan untuk bisa bekerja. Alhasil, pengangguran disetiap kota-kota di Indonesiapun dapat dikatakan banyak. Menurut UUD NRI tahun 1945 Pasal 27 ayat (3) menerangkan jika, masing- masing warga negara mempunyai hak dalam pekerjaan serta kehidupan yang layak untuk kemanusiaan. Dengan berdasarkan pasal tersebut, sepatutnya tiap warga negara berhak memperoleh pekerjaan yang sesuai untuk mempunyai penghidupan yang layak sehingga sesuai dengan apa yang dibutuhkan (Adharinalti, 2012, p. 158).

Atas dasar hal tersebut, banyak masyarakat yang mempunyai niat untuk menjadi Tenaga Kerja Indonesia. Alasannya selain dengan mudahnya mendapat uang, mereka juga mempunyai kesempatan untuk bekerja di luar negeri. Bagi pemerintah sendiri, pemerintah mempunyai visi dan bertanggung jawab atas kesejahteraan rakyatnya. Serta melakukan hal supaya warga memperoleh kesejahteraan yang bersifat universal, pemerintah ataupun negeri butuh

melaksanakan layanan publik. Untuk melaksanakan layanan publik, pemerintah berperan atau bertanggung jawab terhadap kewenangan yang dipegang, baik dalam UUD ataupun pemerintah yang terjun langsung (*freies ermesen*) untuk menggapai tujuan itu sendiri (Anggriani, 2012).

Jumlah masyarakat yang kian bertambah mendesak permohonan dalam sektor perikanan selaku salah satu pangkal makanan. Populasi masyarakat bumi diproyeksikan hendak menggapai 8,5 milyar pada tahun 2030 serta 9,7 milyar pada 2050. Bank Dunia juga memperkirakan cadangan ikan bumi hendak bertambah jadi 187 juta ton pada tahun 2030, dimana 50% penciptaan ikan berawal dari aktivitas penangkapan ikan. Kenaikan masyarakat serta cadangan ikan bumi dapat meningkatkan permohonan pekerja pada kapal ikan sebab perkembangan pabrik penahanan ikan (Perbaikan Tata Kelola Pelindungan ABK di Kapal Ikan Asing, 2020).

Indonesia sendiri bisa dikatakan selaku negara pengirim TKI terbanyak kedua di dalam kawasan Asia Tenggara. Negara yang pertama adalah Filipina. Bersumber pada informasi yang didapat, paling tidak tahun 2009 ada sekitar 6,5 juta masyarakat Indonesia yang memutuskan untuk menjadi TKI sehingga dapat bekerja di negara lain. Untuk daerah di Indonesia, NTB dan Pulau Lombok masih menempati posisi teratas sebagai penghasil TKI dengan 650.000 masyarakatnya yang memutuskan untuk bekerja di negara lain. Permasalahan mengenai TKI itu sendiri tidak berhenti begitu saja ketika mereka berangkat ke luar negeri. Kerap kali TKI mengalami beberapa kasus eksploitasi. Permasalahan paling banyak ialah aksi kekerasan, pelecehan intim, imbalan, jam kegiatan bekerja, serta durasi

rehat yang tidak sesuai dengan kontrak kerja, serta hal lain yang melanggar. (Adharinalti, 2012, p. 165).

Melihat dari kondisi persyaratan tingkat pendidikan saja, dapat dengan mudah disimpulkan bahwa seharusnya tidak ada kesulitan bagi pemberi kerja di Indonesia untuk menemukan kandidat yang tepat. Pada kenyataannya, tingkat pendidikan karyawan tidak hanya menjanjikan tingkat keterampilan yang sama akan memenuhi permintaan. Terlepas dari tren tuntutan yang lebih tinggi saat ini untuk mencari pekerja terampil yang lebih tinggi, sifat pekerjaan baru yang telah diciptakan selama dekade terakhir di sebagian besar Indonesia disesuaikan dengan kebutuhan akan pekerjaan dengan keterampilan rendah, produktivitas rendah dan tidak adanya intensif keterampilan. (Bank, 2015)

Aktor penting untuk menyelesaikan masalah ketimpangan di pasar tenaga kerja adalah pemerintah. Peran pemerintah sangat sentral dan krusial dalam mempromosikan pekerjaan yang lebih baik dan pelatihan keterampilan untuk tenaga kerja, terutama dengan meningkatkan kesempatan bagi pekerja berketerampilan rendah untuk mengakses lebih tinggi produktivitas dan pekerjaan berupah lebih tinggi. (Panjaitan, 2016, pp. 1-12)

Hal tersebut membuat banyaknya tenaga kerja berketrampilan rendah memberanikan diri untuk mendaftarkan dirinya untuk bekerja di perusahaan asing yang belum tentu hal tersebut sesuai dengan ekspektasinya. Salah satu pekerjaan yang diminati adalah sebagai anak buah kapal yang bekerja untuk kapal perusahaan asing seperti Tiongkok, Korea Selatan, Jepang, dan lain-lain. Walau tidak semua tenaga kerja Indonesia bernasib naas, pada kenyataannya, terdapat

TKI yang memilih bekerja di luar negeri masih diperlakukan tidak pantas oleh perusahaan maupun agen yang menaunginya. Banyak sekali dari mereka yang ditipu oleh agen keberangkatannya. Dokumen palsu pun rela dibuat demi bisa mendapatkan pekerjaan di luar negeri tanpa tahu resiko yang akan dihadapi.

Kemudian daripada itu, berdasarkan data yang didapatkan dari Menteri Kelautan serta Perikanan yang menarangkan kalau ada kurang lebih 61.000 ABK yang datang dari berbagai daerah di Indonesia bertugas di kapal yang berasal dari Taiwan serta Korea Selatan khusus penangkap ikan yang berada di laut Selandia Baru. Mereka yang bertugas di kapal tersebut rentan akan perbudakan sebab tidak terdapatnya proteksi yang melindungi. Walaupun Selandia Baru sudah membagikan keterangan kalau ABK dalam sektor perikanan Indonesia hanya 258 orang, perihal ini senantiasa membuktikan kalau kenaikan proteksi perlindungan kepada ABK perikanan Indonesia ialah perihal yang berarti (Hasil Pertemuan Klarifikasi dengan Wakil Duta Besar Selandia, 2015, p. 1).

Di Tiongkok sendiri belakangan ini terkuak kasus dimana terdapat ABK Indonesia yang dilarung ke laut atas nama Kapal Long Xing 629. Kasus pelarungan ini menjadi hal yang penting untuk perbaikan bagi Badan Perlindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI) dimana BP2MI ini adalah Lembaga Pemerintah yang bertugas untuk memastikan keamanan dan kesejahteraan para ABK baik yang sedang berlayar maupun yang sudah kembali ke darat. Selain itu, tugas dari BP2MI adalah memenuhi hak-hak yang akan diterima ABK yang statusnya saat ini masih hidup ataupun yang sudah meninggal saat bekerja seperti pemenuhan ekonominya.

Selama periode tahun 2018 sampai 2020, BP2MI mencatat 389 kasus yang datang dari ABK. Lima kasus terbesar yang dilaporkan adalah kasus pendapatan yang tidak dibayarkan dengan 164 permasalahan, tutup usia dengan 47 permasalahan, kecelakaan pada saat bekerja sebanyak 46 kasus, 23 kasus ABK ingin dipulangkan ke Indonesia, dan 18 kasus paspor ditahan oleh *manning agency*. Dari keseluruhan 389 permasalahan yang terdata BP2MI, sebesar 213 permasalahan sudah berhasil ditangani ataupun 54,8% serta 176 permasalahan sedang dalam tahap penanganan (Mery Handayani, 2020).

Penyepakatan perjanjian kerja laut ini tergolong lemah serta kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah. Karena lemahnya pengawasan yang dilakukan, bahkan beberapa dokumen keberangkatanpun dipalsukan, contohnya buku pelaut. Dampak dokumen yang sengaja dipalsukan, banyak ABK yang tidak paham ataupun mengenali fungsi buku pelaut. Hal proteksi hukum yang diperoleh ABK, ini jadi tanggung jawab berbagai pihak. Pihak yang dimaksud adalah negara ABK bertugas dan juga negara dari pelabuhan. Ketentuan hukum ini ada dalam Hukum Nomor. 39 Tahun 2004 mengenai Penempatan serta Proteksi Daya Kegiatan Indonesia di Luar Negara. Dalam konsideran pula dituturkan jika daya kegiatan Indonesia di Luar Negara kerap dijadikan subjek perdagangan orang serta pelanggaran dan kesalahan yang lain (Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004).

Penanganan kasus yang terjadi pada ABK berbeda dengan penanganan kasus yang terjadi pada TKI pada umumnya. Menurut Lembaga internasional yang menangani buruh yaitu *International Labour Organization* (ILO) setidaknya

menyebutkan bahwa terdapat beberapa faktor yang diidentifikasi dan perlu diperbaiki guna mendukung adanya penanganan khusus seperti upaya pengawasan dalam ABK, memberikan keringanan akses dimana peristiwa itu terjadi, isu yang mengaitkan banyak aktor, cara rekrutmen ABK yang tidak sesuai dengan metode yang ditetapkan, dan kenaikan mutu ABK yang seimbang dengan permintaan (ILO, 2013). Lemahnya kondisi-kondisi diatas membuat ABK sangat rentan terhadap bentuk perdagangan orang juga dan eksploitasi. Walaupun tindak eksploitasi yang didapat ABK tidak sebanyak presentase yang terjadi pada TKI, namun hal tersebut tetap saja perlu dilakukan Langkah preventif guna meningkatkan keamanan, keselamatan, dan kesejahteraan. Hal tersebut mutlak dan bagian dari hak asasi yang penting dan patut diperjuangkan dan menjadi prioritas nasional.

Penindakan permasalahan pada ABK khususnya kapal perikanan lebih membutuhkan durasi yang panjang serta tidak mudah. Perihal itu terjadi karena dalam penyelesaiannya terdapat tantangan dalam penempatannya dan perlindungan hukum ABK sektor perikanan. Terdapatnya tantangan- tantangan itu menyebabkan belum optimalnya langkah- langkah penindakan serta proteksi yang dicoba oleh macam-macam lembaga terpaut (Fikry Cassidy, 2016, p. 2).

Dari latar belakang yang terjadi, maka pada kenyataannya memang benar masih terdapat eksploitasi yang terjadi. Terlebih kejadian dari Kapal Penangkap Ikan Long Xing 629. Kapal yang berasal dari Tiongkok ini *booming* setelah adanya video yang beredar bahwa terjadi pelarangan terhadap ABK yang berasal dari Indonesia. Diduga ABK tersebut mendapatkan eksploitasi sebelum

meninggal. ABK tersebut sebelum meninggal sempat mengalami sakit akibat terlalu keras bekerja dan meminum air laut yang disuling. Lalu untuk ABK lain yang masih hidup, mereka dipulangkan kembali ke Indonesia.



Gambar 1. 1 Pelarungan Jenazah ABK Indonesia (BBC Indonesia, 2020)

Sebelum para ABK Indonesia berangkat ke negara tujuan, para ABK ini direkrut oleh agen-agen penyalur. Rata-rata, ABK ini merupakan ABK yang berasal dari keluarga yang memiliki ekonomi menengah kebawah dan membutuhkan pekerjaan. Bahkan, terdapat juga ABK yang menjadi tulang punggung keluarga. 2 dari 14 total ABK yang berada di kapal Long Xing 629, merupakan lulusan Sekolah Dasar dan Sekolah Menengan Pertama, selebihnya merupakan lulusan Sekolah Menengah Atas. Sebelum berangkat, beberapa ABK bahkan harus membayar uang sebesar Rp.800.000 sampai Rp.5.000.000 hanya untuk mendapatkan pekerjaan di luar negeri dalam bidang sektor perikanan. (Lawyers, Tindak Agen Penyalur ABK Yang Tidak Memiliki Izin, 2020, p. 1)

Proses yang harus dilalui para ABK sebelum berangkat ke tujuan adalah mereka harus berangkat ke lokasi *manning agency* yang berada di berbagai kota.

Alasannya mereka harus mengikut pelatihan sebelum berangkat. Untuk berangkat ke lokasi *manning agency*, para ABK ini dibiayai oleh agensi tersebut, kecuali salah satu ABK yang berasal dari Makassar, ABK tersebut menggunakan uang pribadinya untuk bisa sampai ke lokasi. Berikut adalah rincian *manning agency*:

- PT. Lakemba Perkasa Abadi yang berada di Tegal,
- PT. Alfira Perdana Jaya yang berada di Bekasi,
- PT. Sinar Muara Gemilang yang berada di Pemalang, dan
- PT. Karunia Bahari Samudera yang berada di Pemalang.

Para ABK ini biasanya harus menetap di mess atau kost yang diakomodir oleh *manning agency* selama 2 sampai 5 bulan lamanya. Selama periode tersebut, para ABK mengikuti pelatihan yang dilakukan secara singkat. Akan tetapi, terdapat juga ABK yang tidak mengikuti pelatihan namun tetap mendapatkan BST (*Basic Safety Training*). (Lawyers, Tindak Agen Penyalur ABK Yang Tidak Memiliki Izin, 2020, p. 1)

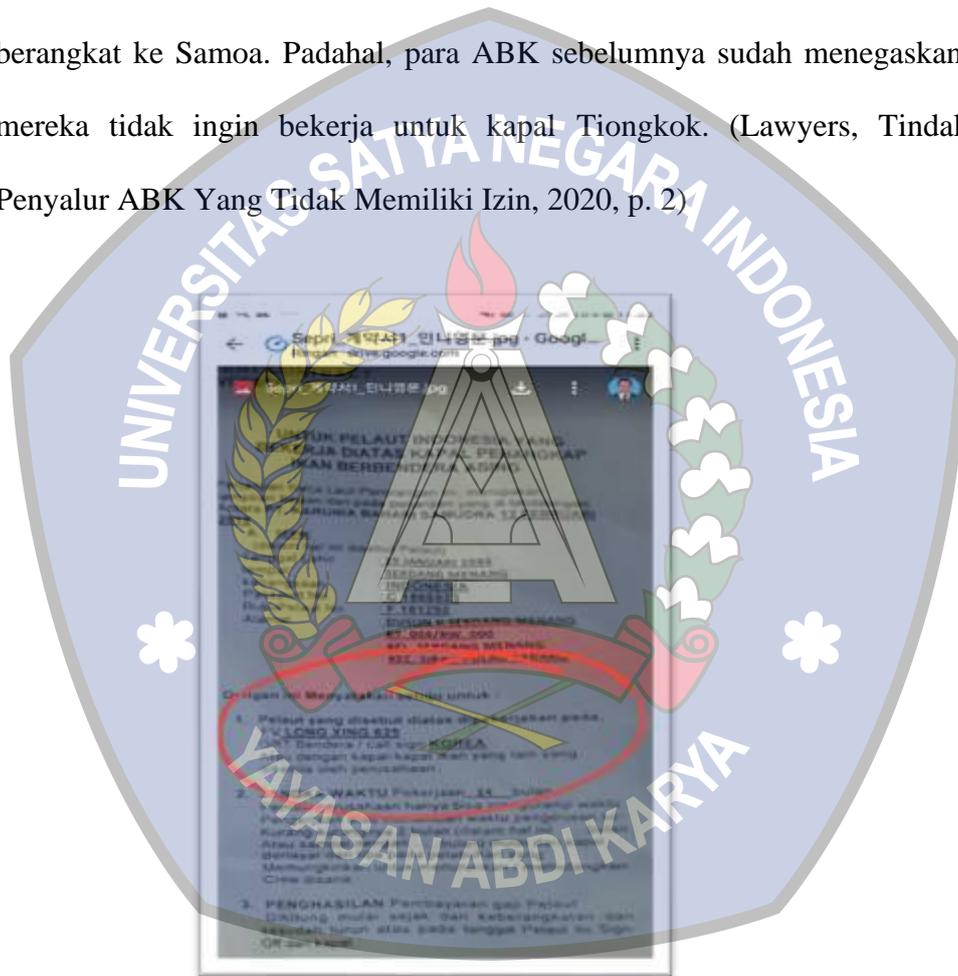
Selama berada di mess atau kost yang disediakan oleh *manning agency*, terdapat ABK yang dipekerjakan juga, seperti menjadi kuli bangunan, dan sebagainya. Makanan yang diberikan bahkan juga ada yang tidak manusiawi. Jika ditinjau lebih lanjut, seharusnya ABK ini sangat perlu dipersiapkan keberangkatannya. Bahkan menurut ILO, pekerjaan paling berbahaya didunia adalah bekerja di kapal ikan. Para ABK setidaknya harus mempunyai kemampuan cara menggunakan pelampung, penanganan jika mabuk laut, cara pasang alat tangkap, bahasa yang digunakan, keselamatan diri diatas kapal, dan lain-lain. (Dalimunthe, Update Kasus Kapal Long Xing 629, 2021, p. 4)

Setelah pelatihan dianggap selesai, para ABK ini kemudian diberikan kontrak kerja yang perlu ditandatangani oleh ABK dimana jangka waktu antara diberikan kontrak dengan jadwal pemberangkatan ABK ke negara tujuan adalah hanya 1 hari sebelum berangkat. Selain diberikan kontrak kerja, ABK juga disodorkan dengan tiket pesawat serta *itinerary* keberangkatan. Jika terdapat ABK yang tidak ingin menandatangani kontrak kerja, maka ABK tersebut wajib mengganti semua biaya yang telah dikeluarkan oleh *manning agency* seperti tiket pesawat, biaya hidup selama di mess, dokumen-dokumen keberangkatan, dan lain-lain yang jika dijumlahkan nominalnya sekitar Rp.10.000.000 sampai dengan Rp.20.000.000. Dengan nominal yang terhitung besar bagi ABK tersebut, maka tidak ada pilihan lain selain menyetujuinya. (Lawyers, Tindak Agen Penyalur ABK Yang Tidak Memiliki Izin, 2020, p. 2)

Didalam kontrak kerja yang ditandatangani para ABK, terdapat pasal yang menyatakan bahwa ABK wajib memberikan uang jaminan yang akan dipotong dari gaji yang diberikan. Besaran nominal berbeda-beda dari setiap agensi. Berikut adalah rinciannya:

- PT. Lakemba Perkasa Abadi uang jaminan sebesar 800 USD,
- PT. Alfira Perdana Jaya uang jaminan sebesar 1145 USD, dan
- PT. Sinar Muara Gemilang uang jaminan sebesar 900 USD.

Kontrak kerja yang ditandatangani para ABK memiliki kekeliruan dimana dalam kontrak kerja dinyatakan bahwa ABK akan bekerja pada kapal Korea dan tidak dijelaskan apa alat tangkap yang digunakan pada kapal tersebut. ABK baru mengetahui bahwa kapal tempat mereka bekerja adalah kapal dari Tiongkok sesampainya mereka di Pelabuhan Korea Selatan. Saat itu, kapal langsung berangkat ke Samoa. Padahal, para ABK sebelumnya sudah menegaskan bahwa mereka tidak ingin bekerja untuk kapal Tiongkok. (Lawyers, Tindak Agen Penyalur ABK Yang Tidak Memiliki Izin, 2020, p. 2)



Gambar 1. 2 Contoh Kontrak Kerja ABK Long Xing 629

Selama berlayar ABK Indonesia mendapatkan diskriminasi dan eksploitasi. Seperti makanan dan minuman. ABK Indonesia hanya diberikan air

sulingan dari air laut yang masih sangat asin, sedangkan ABK Tiongkok meminum air mineral dalam kemasan botol. Beberapa penelitian menunjukkan kebanyakan minum asin dapat menyebabkan hipertensi dan jantung. Sedangkan makanan yang dihidangkan untuk ABK merupakan makanan yang tidak *fresh*. ABK terkadang makan umpan ikan atau kalaupun memakan sayur-sayuran, sayur itu merupakan sayur yang sudah dibawa sejak hari pertama berlayar (Dalimunthe, Update Kasus Kapal Long Xing 629, 2021, p. 24).

Selain diskriminasi dalam makanan, ABK juga mendapatkan tindak eksploitasi yang lain. Mengenai jam kerja, ABK dituntut untuk bekerja selama 18 jam perhari. Bahkan jika tangkapan sedang banyak, ABK bekerja selama 48 jam *nonstop* tanpa istirahat (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 8).

Dalam periode 13 bulan berlayar, kapal Long Xing 629 tetap berada di lautan dan tidak pernah berhenti di pelabuhan atau melihat daratan. Hal tersebut diduga karena kapal Long Xing 629 melakukan aktivitas yang ilegal sehingga petugas Pelabuhan tidak perlu melakukan pemeriksaan terhadap kapal tersebut. Selain itu, kapal ini juga diduga tidak pernah menepi karena membatasi ruang gerak para ABK untuk melapor apa yang terjadi di kapal. 2 ABK sempat mengalami kekerasan yang dilakukan ABK senior Tiongkok dan wakil kapten karena keterbatasan bahasa (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 3).

Benar saja, dibawah naungan Dalian Ocean Fishing Co., Ltd, kapal-kapal seperti Kapal Long Xing 629, Tian Yu 8, Long Xing 806, Long Xing 805, Long Xing 630, Long Xing 802, dan Long Xing 605 yang seharusnya menangkap ikan tuna karena merupakan jenis kapal dengan alat tangkap Tuna *Long Line* juga melakukan aktivitas ilegal seperti menangkap ikan hiu yang kemudian diambil siripnya. Hasil tangkapan ikan tersebut ditransfer ke kapal lain. Kapal ini dibentuk di Tiongkok tahun 2003. Panjang dari kapal ini 48,60m dengan kapasitas 28 orang. Kapal Long Xing mempunyai daulat buat melaut di laut bebas. Biasanya dalam sehari kapal ini mampu menangkap 20 ekor ikan hiu. Terakhir, ditemukan didalam kapal terdapat 16 box sirip ikan hiu yang masing-masing boxnya mempunyai berat 45 kilogram (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 4).

Pendapatan para ABK sepanjang 3 bulan diawal tidak diserahkan dengan utuh sebab alasan untuk pembayaran administratif. Sementara itu bagi determinasi dalam UU Perlindungan Pekerja Migran Indonesia, pembebanan bayaran rekrutmen pada pekerja ialah perbuatan pidana. Pembayaran upah tidak sesuai dengan kontrak. ABK tidak memperoleh haknya sesuai perjanjian kerja laut. Terdapat ABK yang hanya memperoleh USD 120 ataupun Rp 1,7 juta selepas bertugas sepanjang 13 bulan. Sementara itu, sepatutnya ABK berhak memperoleh minimal 300 USD tiap bulan (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 3).

Pada Desember 2019, 2 orang ABK bernama Alfatah dan Sepri tewas diakibatkan oleh penyakit yang misterius. Keduanya mempunyai ciri-ciri penyakit

yang serupa seperti tubuh membesar, sakit pada bagian dada, serta sesak napas. Alfatah dan Sepri menghadapi sakit sepanjang 45 hari saat sebelum tewas. Berikutnya pada Maret 2020, ABK Ari hadapi sakit yang serupa sepanjang 17 hari saat sebelum pada akhirnya dinyatakan tewas pada 30 Maret 2020. Ketika sakit, ABK lain memaksa kapten Kapal Long Xing 629 untuk menepi dan membawa ABK yang sakit ke rumah sakit di Samoa. Namun, permintaan tersebut ditolak kapten. Sebagai gantinya, ABK yang sakit diberikan obat-obatan yang tersedia di kapal. Obat-obatan tersebut tidak dimengerti oleh para ABK dan juga diduga telah kadaluarsa (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 2).

Disaat masa-masa kritis tersebut, para ABK dipindahkan ke kapal lain. Almarhum Sepri meninggal di kapal Long Xing 629 dan dilarung pada tanggal 21 Desember 2019. Almarhum Alfatah sempat dipindahkan ke kapal Long Xing 802 namun nyawanya tidak selamat dan almarhum dilarung pada tanggal 27 Desember 2019. Kemudian Almarhum Ari, almarhum sempat dipindahkan ke kapal Tian Yu 8 dan dilarung pada tanggal 30 Maret 2020. Yang terakhir, Almarhum Effendi sakit dan sempat dibawa ke daratan di Korea Selatan pada tanggal 26 April 2020. Almarhum Effendi mengalami sakit yang gejalanya sama sejak Februari 2020 atau 2 bulan sebelum kapal menepi. Namun nyawanya tidak tertolong dan meninggal pada 27 April 2020 pagi waktu Busan (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 2).

Pelarungan jenazah yang meninggal di kapal ini sudah diatur dalam aturan yang dibuat oleh ILO yang berjudul *Seafarer's Service Regulations* Pasal 30, yang berbunyi:

- a) Kapal tersebut merupakan kapal yang melakukan pelayaran internasional,
- b) ABK yang dilarung meninggal dalam kurun waktu 24 jam dan mempunyai resiko penyakit yang dapat menular,
- c) Kapal tidak dapat menyimpan jenazah dengan alasan yang berkaitan dengan kebersihan dan juga kapal ditolak oleh pihak Pelabuhan karena satu dan lain hal, dan
- d) Memiliki surat keterangan kematian yang dikeluarkan dokter kapal (jika ada).

Faktanya, terdapat poin yang dilanggar oleh kapal tersebut dalam melakukan pelarungan terhadap ABK yang meninggal. ABK yang meninggal diduga karena terlalu banyak minum air suling dan makan makanan yang tidak layak. Jika ABK ini mempunyai penyakit yang menular, tidak ada ABK Tiongkok yang mengalami penyakit yang sama seperti yang dialami para ABK Indonesia. Selain itu mengenai surat kematian, tidak ada surat kematian yang dikeluarkan. Terlebih pihak keluarga menyetujui surat pelarungan setelah ABK sudah dilarung.

Tentunya peran *manning agency* sangat penting. Seharusnya agensi-agensi ini melakukan pemantauan atas keberlangsungan kehidupan para ABK di kapal. Nyatanya agensi-agensi ini tutup mata yang membuat ABK hidup di lingkungan yang tidak layak, bekerja tidak sesuai dengan kontrak, dan mengkonsumsi makanan dan minuman yang tidak manusiawi. Agensi-agensi ini juga harus menjembatani ABK dengan keluarganya. Bahkan yang parahnyanya adalah ketika ABK ini meninggal, agensi harus memberikan uang ABK kepada keluarganya, tapi hal tersebut tidak dilaksanakan. Secara hukum, *manning agency* mempunyai

tanggung jawab penuh terhadap ABK baik pada masa pra kerja, masa kerja, dan paska kerja atau pemulangan (Lawyers, Keadilan Untuk ABK Long Xing 629, 2020, p. 4).

Sejak saat itu, beberapa ABK mengalami penyakit misterius yang diduga berasal dari makanan dan minuman yang disantap sehari-harinya. Selain itu ABK juga mengalami eksploitasi dalam jam kerja, sehingga ABK tidak memiliki cukup waktu untuk beristirahat dan membuat penyakitnya bertambah parah. Dari 22 total ABK yang berada di kapal Long Xing 629, 4 orang ABK meninggal dunia, 3 di kapal, dan 1 di rumah sakit di Busan. 14 ABK berhasil dipulangkan kembali ke Indonesia, sedangkan sisanya dikirim ke kapal yang lain.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Bersumber pada latar belakang kasus diatas, sehingga pertanyaan penelitian yang menjadi permasalahan utama penelitian ini adalah bagaimana upaya pemerintah Indonesia dalam menanggulangi kasus eksploitasi ABK di kapal Tiongkok?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini merupakan penelitian yang memandang serta menganalisa hal upaya yang akan dilakukan pemerintah Indonesia dalam menanggulangi kasus eksploitasi ABK di kapal Tiongkok.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dibagi atas dua hal yang terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis yang diuraikan ialah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Dengan cara teoritis penulis berharap semoga penelitian ini bisa memberikan partisipasi keilmuan dari sudut pandang bidang keilmuan hubungan internasional, mengenai upaya pemerintah Indonesia dalam menanggulangi kasus eksploitasi ABK di kapal Tiongkok.

1.4.2 Manfaat Praktis

Dengan cara praktis penulis berharap semoga penelitian ini bisa memberikan gambaran tentang Anak Buah Kapal ilegal sebagai bentuk pelanggaran HAM.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan, penelitian akan dibagi kedalam lima bab. Dari bab tersebut akan terdiri lagi dari beberapa sub bab yang disesuaikan dengan materi dan pembahasan yang diteliti.

Bab I Merupakan **Pendahuluan** yang mengandung hal dari judul yang didapat, latar belakang permasalahan yang berhubungan dengan judul, yang pula mengandung sebagian pemaparan umum mengenai upaya pemerintah Indonesia dalam menanggulangi kasus eksploitasi ABK di kapal Tiongkok. Pertanyaan Penelitian, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian,

serta Sistematika Penulisan.

Bab II Merupakan **Tinjauan Pustaka** yang mengandung Penelitian Terdahulu, Landasan Teori, Landasan Konseptual dan Alur Pemikiran.

Bab III Merupakan **Metodologi Penelitian** yang mengandung Pendekatan Penelitian, Jenis Penelitian, Unit Analisis, Teknik Pengumpulan Data, Teknik Analisis Data, dan Teknik Keabsahan Data.

Bab VI Merupakan **Hasil Penelitian dan Pembahasan** mengandung tentang upaya pemerintah Indonesia dalam menanggulangi kasus eksploitasi ABK di kapal Tiongkok.

Bab V Merupakan **Penutup** mengandung kesimpulan dari penelitian secara singkat, padat dan jelas. Tidak hanya berisikan kesimpulan, bab ini juga berisikan sara dari penulis yang diperuntukkan untuk materi referensi buat penulis yang lainnya.