

## **Potret Buruh Harian Lepas Orang Asli Papua di Pelabuhan Port Numbay Jayapura**

**Oleh: Pilipus Robaha**

### **Pengantar**

Pajak Pelabuhan Port Numbay Jayapura merupakan salah satu sumber pajak terbesar bagi Pemerintah Kota Jayapura. Selain digunakan sebagai terminal transportasi kapal penumpang oleh PT Pelayaran Indonesia (PELNI), pelabuhan ini juga dipergunakan sebagai terminal peti kemas oleh PT Pelabuhan Indonesia Persero (PELINDO) IV. Dengan fungsi ganda itu, pelabuhan yang terletak di Jalan Koti 2 No. 21 Mandala, Jayapura Utara tersebut membutuhkan ribuan tenaga kerja. Orang Papua mendominasi ribuan tenaga kerja itu.

Orang Papua yang menjadi tenaga kerja di Pelabuhan Port Numbay itu, mayoritas merupakan buruh kasar. Buruh kasar ini terbagi menjadi dua kategori, yaitu buruh dalam dan buruh luar. Buruh dalam adalah mereka yang bekerja membongkar muatan atau peti kemas dari kapal ke pelabuhan, atau sering disebut sebagai Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Jumlah buruh dalam di Pelabuhan Port Numbay sebanyak 685 orang.<sup>1</sup> Sementara buruh luar atau akrab dengan sebutan buruh kontainer, adalah mereka yang bekerja membongkar isi muatan yang ada di dalam peti kemas atau kontainer ketika kontainer diangkut dari dalam pelabuhan ke gudang-gudang penyimpan barang milik pengusaha barang dan jasa atau sebaliknya.

Jumlah mereka yang bekerja tiap hari tidak menentu. Namun menurut seorang narasumber penulis, orang yang dituakan karena paling lama menjadi buruh luar, jumlah buruh kontainer

---

<sup>1</sup> Wawancara penulis dengan narasumber pada 16 Juli 2016 di Pelabuhan Port Numbay Jayapura

yang bekerja tiap hari berkisar 50 hingga 150 orang. Mayoritas dari mereka adalah orang asli Papua<sup>2</sup>.

Buruh pelabuhan yang mayoritas Orang Asli Papua ini, baik buruh dalam maupun buruh luar, tidak semuanya terdaftar sebagai pekerja tetap di PT PELINDO dan PT PELNI maupun ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) yang beroperasi di Pelabuhan Port Numbay.

Para buruh inilah yang menjadi sasaran penelitian ini. Kelompok ini cukup rentan terhadap tindakan sewenang-wenang yang berujung pada diskriminasi dan pengupahan yang tidak layak. Padahal, mereka secara tidak langsung sangat berkontribusi pada roda perekonomian Kota Jayapura dan pendapatan daerah. Tulisan pendek ini merupakan hasil pengamatan dan wawancara penulis di area Pelabuhan Port Numbay dengan beberapa narasumber terpilih, serta studi terhadap referensi terkait isu yang dikaji. Riset berlangsung dari Juni-November 2016. Dengan berbagai pertimbangan, penulis tidak mencantumkan identitas narasumber dalam tulisan ini.

### **Area dan Sistem Kerja Buruh Dalam dan Luar**

Antara TKBM (buruh dalam) dengan buruh kontainer (buruh luar) memiliki area kerja yang berbeda. Area kerja TKBM berada di dalam pelabuhan. Mereka bertugas membongkar muatan-muatan peti kemas dari atas kapal *cargo* ke bawah pelabuhan. Selain itu mereka juga memuat barang-barang naik ke atas kapal-kapal perintis antar kabupaten yang ada di Papua, terutama Kabupaten Sarmi, Mamberamo Raya dan Mamberamo Atas, serta beberapa pulau di Sarmi, seperti Pulau Licki, Manus dan Wakde.

Untuk melakukan kerja bongkar muat di Pelabuhan Port Numbay Jayapura, para TKBM tidak dibagi per *shift* sebagaimana kerja bongkar muat pada pelabuhan-pelabuhan di luar Papua. Mereka memiliki waktu istirahat yang cukup dan tidak seperti kerja budak yang bekerja tanpa batas waktu.

---

<sup>2</sup> Wawancara penulis dengan narasumber pada 16 Juli 2016 di Pelabuhan Port Numbay Jayapura

Para TKBM di Pelabuhan Port Numbay yang berjumlah 685 orang ini dibagi menjadi 16 regu. Jumlah per regu bervariasi: ada yang 30 orang, 40, hingga 50 orang. Tiap regu bekerja secara bergiliran. Jika hanya ada satu kapal *cargo* yang berlabuh untuk bongkar-muat, maka satu regu saja yang bekerja. Sedangkan regu lain yang tidak mendapat giliran kerja harus menunggu. Apabila pekerjaan tersebut membutuhkan waktu tiga hari kerja, maka regu tersebutlah yang bekerja, bisa hingga malam hari. Mereka, TKBM yang belum mendapat giliran kerja, biasanya bergabung dengan buruh kontainer.<sup>3</sup>

Para TKBM tidak bekerja memuat kembali peti kemas yang telah dibongkar isinya maupun yang ada barang yang akan dikirim ke luar Papua ke atas kapal *cargo*. Pekerjaan tersebut dikerjakan oleh buruh PT PELINDO. Ini sempat menjadi persoalan sebab awalnya pekerjaan bongkar dan muat adalah pekerjaan TKBM. Pekerjaan bongkar muat adalah pekerjaan yang dapat meningkatkan pendapatan mereka. Sementara satu regu dipekerjakan regu yang lainnya. Mereka bisa diliburkan sampai berminggu-minggu hanya untuk menunggu giliran. Selama libur mereka tidak memperoleh gaji karena status mereka adalah buruh lepas PT PELINDO dan PT PELNI.

Walau telah menjadi buruh lepas puluhan tahun, tetapi mereka tetap saja menjadi buruh lepas tanpa ikatan kontrak. Ini berbeda dengan para mandor. Meskipun, apa yang didapat para mandor pun dapat dikatakan tidak memenuhi hak normatif pekerja. Tidak semua hak normatif yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan mereka peroleh.

Seorang narasumber menuturkan kepada penulis sebagai berikut:<sup>4</sup>

*"Kami yang bekerja sebagai buruh di pelabuhan, baik TKBM maupun buruh kontener mayoritasnya adalah Orang Asli Papua. Kami TKBM sendiri ada 685 orang dan terbagi menjadi 16 regu. Tiap regu berjumlah 30-50an orang dan tiap regu kepalai satu orang mandor. Kerja mandor hanyalah mengawasi kerja kami. Tetapi hidupnya lebih sejahtera dari kami. Karena mendapat perhatian dari perusahaan dalam hal hak normatif. Sedangkan kami tidak".*

*"Sistim kerja kami, satu kapal satu regu. Jadi walau ada kapal kontener yang isi muatannya seribu kontener, dan regu yang mendapat giliran kerja atau bongkar*

---

<sup>3</sup> Wawancara penulis dengan narasumber pada 16 Juli 2016 di Pelabuhan Port Numbay Jayapura

<sup>4</sup> Wawancara penulis dengan narasumber pada 19 Juli 2016 di Pelabuhan Port Numbay Jayapura

berjumlah 30 orang. Maka, 30 orang dalam regu tersebut sendirilah yang mengerjakannya, walau terasa berat. Karena kami tidak menggunakan sistem per shift. Lama kerja satu regu untuk satu kapal itu, bisa seminggu. Tergantung banyaknya muatan”.

“Tiap regu bisa menunggu giliran kerja itu, bisa sampai satu bulan, bahkan lebih. Upah yang kami terima tidak menentu. Tergantung jumlah kontener. Juga jenis barang yang dikerjakan. Saya sudah 20 tahun lebih bekerja sebagai buruh TKBM, namun status saya masih tetap menjadi buruh lepas bagi PT PELINDO dan PT EMKL PELNI. Hak normatif buruh yang sudah saya rasakan barulah JAMKESMAS (Jaminan Kesehatan Masyarakat) dan hak berserikat”.

“Kami TKBM punya organisasi yang berbentuk koperasi. Dan ini sangat membantu. Karena dari koperasi TKBM, saya mendapat jaminan pendidikan bagi anak saya. Sementara dari perusahaan yang mempekerjakan saya, tidak memberi apa-apa. Walau sudah puluhan tahun saya bekerja sebagai buruh di perusahaan tersebut. Tiap anggota koperasi wajib memberi iuran bulan sebesar Rp 75.000,- tiap bulan sebagai dana simpan bagi TKBM”.

Tabel.1. Nama Mandor dan Jumlah Anggota per Regu<sup>5</sup>

NO	Nama Mandor	Jumlah Anggota
1	Ronald Sampara	44
2	Alang HS	39
3	Demi Woru	48
4	Djitro Woru	46
5	H. Sampara	48
6	H. Macora	41
7	Abbas.H.M	43
8	Dolfinus Y. Kekri, SH	40
9	Yoseph Woru	40
10	Dahlan	39
11	Telfius Fonataba	50
12	Rahmat	41

<sup>5</sup> Diolah dari data riset lapangan penulis di Pelabuhan Port Numbay pada Juli 2016

13	Roni Rahim	40
14	ABD. Kardi	42
15	Azaria Maniani p	43
16	Oktovianus Azaribab	50

Buruh luar memiliki area kerja di luar pelabuhan atau gudang-gudang di luar pelabuhan. Jumlah mereka mencapai dua ratusan lebih orang. Biasanya mereka dijemput dari tempat tinggal mereka oleh pemilik EMKL, kemudian diantar ke gudang-gudang barang milik pengusaha atau pemilik barang dalam peti kemas untuk bekerja. Ini terjadi bagi PT EMKL Serakoy Raya, salah satu EMKL tua dan terbesar yang beroperasi di Pelabuhan Port Numbay. Di sana, para buruh dijemput dari tempat tinggal dan diantar pulang, juga diberi makan siang. Sedangkan bagi EMKL lainnya, tidak demikian. Mereka pergi ke pelabuhan dengan ongkos sendiri. Biaya makan siang mereka tanggung sendiri. Di pelabuhan mereka berebut untuk mendapatkan jatah pekerjaan menuju truk kontainer yang mengangkut peti kemas ke gudang-gudang di luar pelabuhan. Cara ini cukup beresiko bagi keselamatan pekerja. Satu regu buruh luar bisa terdiri dari 7-15 orang. Tujuh sampai belasan orang ini harus naik truk kontainer bersamaan dengan peti kemas menuju gudang-gudang yang jaraknya lebih dari 3-15 km, serta mendaki beberapa tanjakan yang terjal. Bahkan melewati batas Kota Jayapura atau sampai di Kabupaten Jayapura dan Kabupaten Keerom.

Ada juga barang yang tidak diangkut langsung dengan peti kemas ke gudang-gudang. Barang-barang tersebut dibongkar di dalam area pelabuhan lalu diangkut dengan truk ke gudang-gudang. Pekerjaan ini juga dilakukan oleh buruh luar. Biasanya cara kerja ini dilakukan oleh EMKL yang tidak memiliki truk terontong atau truk kontainer, dalam bahasa kasarnya adalah EMKL tempelan. Berikut ini adalah petikan wawancara penulis dengan beberapa buruh di Pelabuhan Port Numbay yang mengkisahkan situasi di atas:<sup>6</sup>

*"Saya mulai bekerja sebagai buruh kontener di PT EMKL Kartika pada tahun 2003. PT EMKL Kartika adalah salah satu perusaha ekspedisi muatan kapal laut tua dan terbesar di pelabuhan Jayapura bersama dengan PT EMKL Serakoy Raya".*

---

<sup>6</sup> Wawancara penulis dengan narasumber pada 22 Juli 2016 di Pelabuhan Port Numbay Jayapura

*"Jumlah kami buruh luar mencapai lebih kurang 300 pekerja. Itu pun tidak menentu dan tidak termaksud dengan teman-teman yang bekerja di PT Serakoy Raya. Saya dan teman-teman digaji sesuai jumlah kontener yang dapat kami bongkar. Harga per kontener Rp. 420.000,- untuk barang ringan dan Rp. 600.000,- untuk barang berat. Itu harga di Kartika, berbeda dengan Serakoy Raya dan EMKL lainnya".*

*"Dalam satu hari yang kami dapatkan untuk satu orang berbeda. Ada yang Rp. 200.000,- dan Rp. 250.000,-. Tetepi ada pula yang Rp.120.000,-. Dan semua itu tidak menentu, tergantung lancar atau tidak lancar kontener yang keluar".*

*"Ketika kami menuntut kenaikan upah, maka kami akan dimarahi. Katanya masih ada banyak orang yang cari kerja. Mereka juga bisa datangkan orang mereka dari luar Papua sebagai pekerja menggantikan saya dan teman-teman. Akhirnya kami tidak bisa berbuat apa-apa karena kami butuh makan dan biaya sekolah anak-anak kami, bagi yang sudah bekeluarga".*

*"Kami hanya mendapatkan upah sesuai dengan apa yang kami kerjakan. Sedangkan untuk hak normatif lainnya tidak pernah kami rasakan. Dengan dahlil kita ini buruh lepas, tidak terikat kontrak. Padahal sudah bertahun-tahun kami bekerja di perusahaan Kartika".*

*"Dalam kerja, terjadi insiden maka, kami sendiri para buruh ini yang menolong teman kami. Bahkan kalau insiden itu merusak satu barang maka, upah kami dipotong untuk menggantikan barang yang rusak. Itulah resiko lain dari kerja kami sebagai buruh lepas".*

## **Ekspedisi Muatan Kapal Laut di Pelabuhan Port Numbay**

Ada 10 ekspedisi muatan kapal laut yang beroperasi di Pelabuhan Port Numbay. Dari kesepuluh EMKL tersebut, tidak semuanya memiliki kendaraan operasional yang memadai. Ada perusahaan memiliki truk terontang, pengangkut peti kemas dari dalam pelabuhan ke gudang-gudang di luar pelabuhandan beberapa truk sebagai alternatif lain dari terontong. Akan tetapi ada pula EMKL yang tidak memiliki truk terontong dan hanya memiliki truk biasa.

*Tabel 2. Daftar MKL yang beroperasi di Pelabuhan Port Numbay dan Pkerjanya.<sup>7</sup>*

No.	Nama EMKL	Jumlah Buruh Lepas	Harga Per Kontenr
1	PT PELNI	685	-

<sup>7</sup> Data diolah dari hasil riset lapangan penulis di Pelabuhan Port Numbay Jayapura pada Juli 2016

2	PT Kartika	15-50 (Tidak tetap)	Rp 420.000 dan Rp 600.000,-
3	PT Serakoy Raya	15-30 (Tidak tetap)	Rp 415.000 dan Rp515.000,-
4	PT Irian Bayu Mas	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
5	PT Amimra	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
6	PT Puskopad	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
7	PT Serewin Indah Perkasa	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
8	PT Tepil	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
9	PT Mitra Agung Nusantara	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
10	PT Wira Usaha Tama	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
11	PT Karya Buana Raya	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
13	PT Arumbai	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
14	PT Valuna Pura	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
15	PT Fajar Lintang	10-15 (Tidak tetap)	Tidak diperoleh informasi
16	PT Pelindo	Menggunakan buruh TKBM	Tidak diperoleh informasi

### **Perlindungan Hukum**

Para buruh pelabuhan, baik buruh dalam maupun buruh luar, sangat menggantungkan hidup mereka pada pekerjaan mereka sebagai pekerja bongkar muat peti kemas. Karena itu mestinya mereka mendapatkan perlindungan hukum mengingat mereka merupakan kelompok yang rentan terhadap perlakuan diskriminasi dan pengupahan sewenang-wenang.

Setiap warga negara, tanpa pengecualian, berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak dan berpr kemanusiaan. Sebagaimana dijamin oleh Konstitusi Negara Republik Indonesia. UUD 1945 menjamin serangkaian hak asasi manusia yang harus dipenuhi tanpa perlakuan diskriminasi apapun, termasuk di dalamnya adalah hak atas pekerjaan dan kehidupan yang layak (tanpa ada diskriminasi dalam pelaksanaan hubungan kerja) seperti yang tercantum dalam pasal 27 ayat (2) dan 28E ayat (1). Dengan jaminan ini, maka negara berkewajiban memenuhi dan melindungi warga negaranya untuk mendapatkan penghasilan yang layak bagi kehidupan warganya yang bermartabat. Prinsip non diskriminasi yang terkandung dalam Konstitusi, menjadi dasar pelaksanaan pemenuhan hak oleh negara terhadap warga negara.

Dalam pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, disebutkan bahwa:

*"Diskriminasi adalah setiap pembatasan, pelecehan, atau pengecualian yang langsung atau tidak langsung didasarkan pada perbedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik, kelompok, golongan, status politik, yang berakibat pengurangan, penyimpangan, atau penghapusan, pengakuan, pelaksanaan atau penggunaan hak asasi manusia dan kebebasan dasar dalam kehidupan baik individu atau kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, sosial, budaya, dan aspek kehidupan lainnya".<sup>8</sup>*

Dalam dunia tenaga kerja, dikenal istilah tenaga kerja di luar hubungan kerja. Merupakan orang atau kumpulan orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat, namun mereka berada di luar hubungan kerja pengusaha-pekerja. Akan tetapi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak mengatur keberadaan tenaga kerja di luar hubungan kerja. Bahkan peraturan nasional Indonesia belum ada yang menjamin hubungan hukum atau jaminan hukum terhadap TKLHK. Walaupun UU No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial telah mengamanatkan untuk mengatur *jaminan sosial tenaga kerja* (Jamsostek) bagi para buruh semacam tersebut. Namun, hingga saat ini ketentuan tersebut tidak operasional, karena belum terbit peraturan pelaksanaannya seperti yang dimandatkan UU Jamsos itu.<sup>9</sup>

Dalam lingkup ketenagakerjaan, TKBM merupakan salah satu jenis LHK. Lebih spesifik lagi, TKBM adalah salah satu bentuk *hubungan hukum* atau *perjanjian melakukan pekerjaan* melalui *pemborongan (paket) pekerjaan* yang bukan hubungan kerja, sehingga tidak masuk dalam jaminan yang diatur dalam UU Ketenagakerjaan<sup>10</sup>. Peraturan yang mengatur tentang TKBM adalah Peraturan Menteri Perhubungan sebagai bagian dari pelaksanaan ketentuan tentang Kepelabuhan, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhan. Dalam Kepmenhub Nomor 14 Tahun 2002 disebutkan, bahwa TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

---

<sup>8</sup> Undang-undang No. 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Ibid



"Atap" yang dapat menjadi tempat "berteduh" bagi para TKBM adalah Koperasi TKBM. Pembentukan Koperasi TKBM berawal dari *Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Bina Hubungan Ketenagakerjaan dan Pengawasan Norma Kerja, dan Direktur Jenderal Bina Lembaga Koperasi Nomor: UM 52/1/9-89, KEP.103/BW/89, 17/SKD/BLK/VI/1989 tentang Pembentukan dan Pembinaan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat ("SKB-1989")* yang merupakan pelaksanaan dari Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.<sup>11</sup>

## **Penutup**

Salah satu kelemahan dari penelitian ini adalah tidak berhasil menyajikan data yang memadai untuk menyimpulkan ada tidaknya diskriminasi terhadap buruh TKBM Orang Asli Papua. Akan tetapi terkait dengan hak normatif, terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut terhadap buruh dalam dan buruh luar, seperti tidak diberinya pelatihan-pelatihan ketrampilan, jaminan kesehatan dari perusahaan, tunjangan-tunjangan hari raya dan promosi jenjang karir serta upah yang menurut para buruh masih terlalu murah dan uang makan serta uang transportasi (kecuali PT EMKL Serakoy Raya) juga jaminan keselamatan kerja yang kurang baik, fakta-fakta itu terjadi dan dialami oleh mereka.

Mengacu pada informasi-informasi yang penulis dapatkan di lingkungan Pelabuhan Port Numbay dari para narasumber yang penulis temui, terdapat perlakuan yang berbeda atau diskriminasi terhadap buruh harian lepas Orang Asli Papua. Mereka tidak mendapatkan perlakuan yang berbeda dalam konteks pekerjaan, dengan tenaga buruh pendatang luar Papua.

Oleh karena itu, melalui tulisan singkat ini penulis merekomendasikan agar para buruh tetap berdaya untuk berserikat. Perlu dan penting untuk dibentuk organisasi serikat buruh, khususnya bagi buruh luar. Juga penguatan Koperasi TKBM. Karena melalui koperasi inilah, para TKBM dapat berdaya secara ekonomi. Pihak perusahaan dan pemerintah daerah, mestinya juga cepat tanggap dan bergerak untuk memfasilitasi kebutuhan ini.

Di samping itu, perlindungan terhadap buruh yang dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan upah buruh secara umum dan pemberian hak-hak normatif lainnya yang dapat

meningkatkan kesejahteraan hidup para buruh asli Papua. Mengingat para buruh asli Papua yang bekerja di Pelabuhan Port Numbay Jayapura, kehidupan ekonominya masih jauh dari kata sejahtera. Padahal mereka bekerja bagi jantung ekonomi Pemerintah Daerah Jayapura.