

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transshipment atau alih muat menurut Per.30/MEN-KP/2012 adalah pemindahan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan ke kapal pengangkut ikan atau pemindahan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan ke kapal penangkap ikan. Selanjutnya salah satu upaya mewujudkan pengelolaan sumber daya perikanan yang bertanggung jawab maka kegiatan alih muat diberhentikan. Hal ini terwujud dalam diterbitkannya Peraturan Menteri Kelautan Perikanan No. 57 tahun 2014.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 57 tahun 2014 terbit pada tanggal 12 November tahun 2014 sebagai salah satu upaya pemerintah dalam mengatasi praktik Illegal, Unreported, dan Unregulated (IUU) Fishing yang marak dilakukan oleh pihak tidak bertanggung jawab di perairan Indonesia. Kebijakan ini berisi tentang perubahan kedua atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 30 Tahun 2012 mengenai usaha perikanan tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI) yang mengatur tentang pelarangan pendaratan ikan hasil tangkapan melalui alih muat (transshipment) di tengah laut. Perubahan dari Permen KP No. 30 Tahun 2012 yang tertuang dalam Permen KP No. 57 tahun 2014 tersebut salah satunya adalah penghapusan pasal I angka 34 yang berbunyi “Alih Muatan (Transshipment) adalah pemindahan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan ke kapal pengangkut ikan atau pemindahan ikan hasil tangkapan dari kapal penangkap ikan ke kapal penangkap ikan”. Kegiatan transshipment sebelum pelarangan, merupakan solusi untuk menekan biaya operasional akibat kenaikan harga BBM.

Transshipment diperbolehkan untuk ikan tuna segar untuk menjaga kualitas dan harga di pasar ekspor (Hamid, 2015). Namun penerapan peraturan tersebut berdampak buruk bagi pengelolaan perikanan karena ada penyimpangan oleh nelayan berupa tidak adanya pelaporan dan pencatatan hasil tangkapan (unreported and unrecorded fishing). Tidak lengkapnya laporan dan catatan data ini dapat menyebabkan terjadinya eksploitasi sumber daya ikan yang berstatus overfishing karena data hasil tangkapan jauh dari sebenarnya. Tsamenyi (2010) dalam Gustina (2014), mengatakan bahwa transshipment merupakan salah satu modus pencurian ikan. Modus transshipment artinya pemindahan suatu muatan ikan yang terjadi di tengah lautan lepas dari satu kapal ke kapal asing. Praktek transshipment seperti itu akan

menyebabkan negara mengalami kerugian signifikan atas devisa dari sektor perikanan. Oleh sebab itu, Pemerintah Indonesia menyikapi kegiatan transshipment dengan menerbitkan Peraturan Perikanan yang dituangkan dalam bentuk Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 57/PERMEN-KP/2014 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER.30/MEN-KP/2012 Tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. Inti dari peraturan ini adalah menghentikan kegiatan alih muatan (transshipment) di laut.

Kegiatan transshipment selama ini sudah lama dilakukan sebagai bagian dari strategi untuk menekan biaya operasional untuk mendapatkan keuntungan yang optimal. Salah satu penyebab maraknya transshipment, baik legal maupun illegal, disebabkan semakin mahalnya bahan bakar minyak (BBM) yang menjadi komponen terbesar dari biaya operasional penangkapan ikan di laut (Pangemanan et al, 2015). Bagi nelayan tuna, transshipment dapat menghemat pemakaian BBM dan mutu ikan tuna lebih terjaga dibandingkan tanpa transshipment. Mutu dan kesegaran ikan tuna sejak ditangkap harus dijaga ketat, kontaminasi oleh bakteri harus dihindari (Nurani et al, 2013). Namun disisi lain, menurut Prasetyo (2016), ada dampak buruk dari transshipment, yaitu penurunan jumlah ikan yang didaratkan di pelabuhan perikanan.

Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta (PPSNZJ) sebagai pelabuhan kelas A merupakan pelabuhan potensial karena memiliki armada kapal longline yang berlabuh dan menjadikan PPSNZJ sebagai pelabuhan asal. Sesuai dengan kebijakan pelarangan transshipment, PPSNZJ merupakan pelabuhan yang menerapkan peraturan tersebut. Kapal longline adalah kapal dengan alat tangkap berupa pancing dengan sasaran berupa ikan tuna (*Thunnus spp*). Ikan tuna yang telah ditangkap di PPSNZJ akan diangkut ke seluruh Indonesia.

Penjelasan di atas menunjukkan bahwa kasus transshipment pada perikanan longline sangat menarik untuk diteliti karena ada tarik-menarik diantara kalangan pengusaha atau nelayan untuk isu efisiensi usaha atau keuntungan dan pemerintah sebagai pengatur perikanan untuk isu IUU fishing dan kelestarian sumberdaya ikan. Kajian yang mendalam tentang pelarangan transshipment ini mencoba untuk menguraikan implikasi dari pengendalian kegiatan perikanan tuna terhadap kinerja pelabuhan perikanan yang merupakan salah satu cermin status perikanan. PPSNZ Jakarta dipilih sebagai lokasi penelitian karena pelabuhan ini merupakan basis armada longline yang berpeluang besar menerapkan transshipment. Permintaan dunia terhadap ikan tuna sangat tinggi sehingga menjadi sasaran para pelaku transshipment.

1.2 Perumusan Masalah

Pada umumnya kapal longline banyak mempraktekan kegiatan transshipment sebelum peraturan tentang moratorium transshipment terbit. Alasan mereka diantaranya adalah transshipment memperpendek periode waktu pengiriman ke konsumen dan menghemat biaya operasional seperti BBM, karena waktu semakin pendek untuk navigasi dari fishingbase ke fishing ground, begitupun sebaliknya. Kapal-kapal penangkapan ikan akan lebih lama di fishing ground karena hasil tangkapan diangkut ke pelabuhan oleh kapal pengangkut. Melalui Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 57 tahun 2014, Pemerintah Indonesia membuat peraturan untuk menghentikan sementara transshipment karena praktek ini dinilai sebagai salah satu penyebab maraknya IUU fishing yang sangat merugikan negara. Peraturan tersebut mendefinisikan transshipment sebagai suatu awal dari kegiatan IUU fishing yang memunculkan kerugian yang cukup besar dibidang perikanan. Peraturan ini dibuat oleh pemerintah khususnya Menteri Kelautan dan Perikanan yang berlaku untuk pengusaha lokal maupun asing dan berlaku juga bagi kapal buatan dalam negeri maupun luar negeri.

Terbitnya peraturan tentang moratorium transshipment tersebut tentu akan memberikan dampak. Dampak tersebut berupa produksi aktivitas penangkapan ikan yang dengan mudah dapat dilihat di pelabuhan perikanan. Secara khusus, dampak juga mungkin akan dialami oleh para pelaku usaha terkait, seperti nelayan dan pengelola perikanan. Terkait hal tersebut, ada dua pertanyaan penelitian yang diajukan, yaitu:

- 1) Adakah perubahan trend produksi pada perikanan tuna di PPSNZJ sebelum dan sesudah penerbitan peraturan tersebut?
- 2) Apa yang terjadi pada armada longline yang berbasis Jakarta segera setelah peraturan moratorium transshipment diterbitkan/diberlakukan?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

- 1) Menganalisis dampak transshipment terhadap trend produksi perikanan longline di PPSNZJ.
- 2) Menganalisis pengaruh pelarangan transshipment terhadap jumlah armada kapal longline yang berbasis di PPSNZJ.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini:

- 1) Sebagai gambaran bagi instansi terkait pengaruh kebijakan pelarangan transshipment terhadap trend produksi di PPSNZJ.

- 2) Sebagai bahan pertimbangan dan referensi bagi pemerintah dan instansi terkait dampak pemberlakuan kebijakan pelarangan transshipment terhadap jumlah armada kapal longline yang berbasis di PPSNZJ.
- 3) Sebagai informasi bagi pembaca dan diharapkan dapat menjadi inspirasi dalam melakukan studi lanjutan.

1.5 Batasan masalah

Sebagai batasan masalah pada penelitian ini yaitu:

- 1) Trend produksi longline di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta pada tahun 2013-2017.
- 2) Jumlah armada kapal longline yang masih beroperasi setelah dan sebelum pelarangan transshipment diberlakukan pada tahun 2013-2017 di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta.
- 3) Aktivitas kapal pada penelitian ini adalah hasil produksi tuna longline.

