

**KEBIJAKAN PERATURAN MENTERI KELAUTAN
DAN PERIKANAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 58/PER-MEN/2014 TERHADAP
PELABUHAN PERIKANAN SAMUDERA BITUNG¹
Oleh : Kodrat Twin Riskiyanti²**

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mewujudkan pengelolaan sumber daya perikanan yang bertanggungjawab dan penanggulangan *Illegal, Unreport and Unregulated (IUU) Fishing* di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP-NRI), maka perlu menghentikan kegiatan alih muatan (*transshipment*) di laut. Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2004 dan dipertegas dengan kebijakan yang dikeluarkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 Tentang Disiplin Pegawai Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam pelaksanaan kebijakan penghentian sementara (*Moratorium*) perizinan Usaha Perikanan Tangkap, alih Muatan (*Transshipment*) di laut, dan penggunaan nahkoda dan Anak Buah Kapal (ABK) Asing sangat berdampak pada Sektor Perikanan terutama di Kota Bitung. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian hukum normative. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pelayanan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung menjadi terhambat dengan dikeluarkan kebijakan Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 sehingga dari pihak Pelabuhan Perikanan Samudera tidak bisa mengeluarkan Surat Izin Berlayar (SIB) bagi kapal Perikanan dengan menggunakan tenaga kerja asing. Sehingga banyak kapal yang tidak bisa melaut. Adanya *moratorium* ini kemudian mulai mengungkap praktek penangkapan ikan khususnya dan industri perikanan di daerah ini. Kondisi ini setidaknya menguak adanya praktek-praktek *illegal fishing* bahkan cenderung mafia perikanan yang sudah terjadi sekian lama dan tidak pernah tersentuh.

¹ Artikel Tesis. Dosen Pembimbing : Dr. Ronny A. Maramis, SH, MH; Dr. Ralfye Pinasang, SH, MH

² Mahasiswa pada Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi. NIM. 13202108007

Segelintir orang menikmati situasi ini selama bertahun-tahun.

Kata Kunci : *Kebijakan, Transshipment, dan Moratorium*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Pemberlakuan peraturan perundang-undangan dijabarkan oleh institusi pemerintahan secara operasional dalam bentuk kebijakan. Kebijakan pemerintah harus berdasarkan hukum dan peraturan Perundang-undangan yang jelas, hal ini sesuai dengan prinsip Negara Indonesia adalah Negara berdasarkan hukum. Kebijakan tersebut juga berlaku dalam pengelolaan, penanganan, dan pengendalian kegiatan dipelabuhan agar supaya memberikan rasa aman kepada seluruh pengguna jasa angkutan laut dan masyarakat. Bernard Arief Sidharta menyebutkan bahwa, hukum berakar dan terbentuk dalam proses interaksi berbagai aspek kemasyarakatan (politik, ekonomi, sosial, budaya, teknologi, keagamaan, dan sebagainya) dibentuk dan ikut membentuk tatanan masyarakat, bentuknya ditentukan oleh masyarakat dengan berbagai sifatnya, namun sekaligus ikut menentukan sifat masyarakat itu sendiri³

Keberadaan Pelabuhan Perikanan sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER. 08/MEN/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan (khususnya pada pasal 1 ayat 1), menyatakan bahwa Pelabuhan Perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang di gunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan.⁴ Pentingnya landasan hukum bagi pemanfaatan pelabuhan perikanan

³Imam Syaukani dan A. Ahsin Thohari, *Dasar-dasar Politik Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010) hlm. 15

⁴Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER. 08/MEN/2012 tentang *Kepelabuhanan Perikanan* (pasal 1 ayat 1).

karena pelabuhan perikanan terkait dengan kehidupan masyarakat nelayan dan masyarakat umum. Untuk mewujudkan pengelolaan sumber daya perikanan yang bertanggung jawab dan penanggulangan *Illegal, Unreport and Unregulated (IUU) Fishing* di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP-NRI), maka perlu menghentikan kegiatan alih muatan (*transshipment*) di laut. Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2004 dan dipertegas dengan kebijakan yang dikeluarkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 Tentang Disiplin Pegawai Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam pelaksanaan kebijakan penghentian sementara (*Moratorium*) perizinan Usaha Perikanan Tangkap, alih Muatan (*Transshipment*) di laut, dan penggunaan nahkoda dan Anak Buah Kapal (ABK) Asing sangat berdampak pada Sektor Perikanan terutama di Kota Bitung.

Asumsi dasar dari pemikiran diatas adalah bahwa hukum merupakan produk kebijakan pemerintah untuk menggerakkan pembangunan yang dikeluarkan pemerintah termasuk instansi terkait sebagai pelaksana teknis dilapangan dalam penerapan pemberlakuan aturan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung. Pelaksanaan kebijakan diterapkan oleh instansi terkait didasarkan pada kondisi lingkungan masyarakat. Dari sudut "*das sein*" aspek sosiologis dan respon masyarakat sangat berpengaruh terjadinya berbagai resistensi dalam bentuk demonstrasi penolakan kebijakan pemerintah termasuk aspek kelautan dan perikanan memerlukan kebijakan yang serius dalam penerapan hukum oleh pemerintah. Sedangkan dari aspek ekonomi perputaran uang yang beredar di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung menurun disebabkan kurangnya hasil tangkapan ikan. Semua perbuatan negara selalu mengatas namakan rakyat. Dan yang lebih memprihatinkan, hukum telah dijadikan alat dari negara untuk membenarkan setiap tindakan dari penguasa.

Dari *das sollen* (keinginan, keharusan dan cita-cita) adanya kebijakan ini adalah semata-mata menguntungkan kepada Nelayan

tradisional yang hanya menggunakan alat tangkap sederhana dan tidak membutuhkan biaya operasional yang tinggi untuk melaut karena jarak tempuh untuk melakukan penangkapan lebih dekat.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 terhadap Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung sebagai Unit Pelaksana Teknis di lapangan ?
2. Bagaimana kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 bagi masyarakat Nelayan Kota Bitung?

C. Metodologi Penelitian

Tipe Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normative, yaitu penelitian yang didasarkan pada peraturan – peraturan perUndang-undangan tertulis dan berbagai literatur yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

A. Kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 58/PERMEN-KP/2014

Sebagian besar perusahaan perikanan mempekerjakan menggunakan Nahkoda dan Anak Buah Kapal (ABK) Asing berasal dari Negara Philipina biasa dikenal dengan sebutan "Pisang" atau " Philipine-Sanger". Dengan adanya kebijakan Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 sehingga dari pihak Pelabuhan Perikanan Samudera tidak bisa mengeluarkan Surat Izin Berlayar (SIB) bagi kapal Perikanan dengan menggunakan tenaga kerja asing. Dampaknya para tenaga kerja tersebut kehilangan pekerjaan (PHK) maka diadakan pemulangan (deportase) ke negara asal pada tanggal 20 Desember 2014 kurang lebih sebanyak 300 orang yang terdiri dari 13 kapal pampoat⁵.

⁵<https://www.facebook.com/humas.tangkap?fref=ts> diakses tanggal 20 Desember 2014

Gebrakan yang dilakukan **Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti** menimbulkan gejala yang luar biasa di masyarakat Indonesia, khususnya mereka yang berkecimpung dan menggantungkan kehidupannya dari sektor perikanan laut. Adanya *moratorium* terhadap pengurusan ijin-ijin penangkapan serta sejumlah larangan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah No.2 Tahun 2015 memberikan dampak bagi nelayan. Sejumlah nelayan tradisional menyebutkan bahwa adanya peraturan ini telah menyebabkan hasil tangkapan mereka untuk komoditas perikanan tertentu misalnya udang, cumi-cumi, ikan kerapu dan lainnya meningkat. Sementara kelompok nelayan di daerah lainnya mengeluhkan adanya larangan ekspor kepiting dan udang jika ukurannya dibawah standar yang diatur.

Kondisi di atas hanyalah sebagian kecil dari gambaran yang terjadi akibat kebijakan pemerintah di sektor perikanan dan kelautan yang digagas oleh **Menteri Susi** ini. Bagi mereka yang merasa bahwa peraturan ini memberikan kenaikan yang signifikan dalam penghasilannya, sudah barang tentu mendukung peraturan ini. Sebaliknya, bagi mereka yang karena aturan ini mengganggu bahkan cenderung “merugikan” mata pencahariannya, maka aturan ini dianggap tidak pro rakyat bahkan tidak manusiawi. Sudah jamak memang bahwa setiap aturan yang dibuat tidak akan pernah memuaskan semua pihak.

Moratorium atau penghentian sementara proses perijinan kapal-kapal penangkap ikan serta hal-hal terkait lainnya, ikut dirasakan juga oleh masyarakat yang ada di **Kota Bitung**, Sulawesi Utara. Kota Bitung sebagai salah satu sentra perikanan di kawasan Indonesia Timur, sangat merasakan akibat dari aturan ini. Bagi pengusaha penangkapan ikan, *moratorium* ini telah menyebabkan sebagian besar atau bahkan seluruh armadanya tidak bisa melaut. Sebelum adanya aturan ini, armada penangkap ikan dapat beroperasi selama beberapa hari, menampung hasilnya, baru kemudian di bongkar di pelabuhan perikanan. Aturan yang ada saat ini tidak memungkinkan hal ini terjadi lagi. Setiap armada yang pergi melaut pada sore hari, maka keesokan paginya harus kembali ke pelabuhan untuk membongkar

muatannya. Hal ini tentunya berdampak pada biaya operasional yang meningkat. Akibatnya banyak pengusaha penangkapan yang terpaksa tidak beroperasi dan hanya memarkir kapalnya di pelabuhan.

Setelah lebih kurang tiga bulan berlalunya *moratorium* ini, dampak yang paling terasa adalah, sejumlah perusahaan pengalengan ikan, mulai mengurangi jumlah jam produksi. Akibatnya sebagian tenaga kerja dirumahkan. Bahkan ada beberapa perusahaan yang kecil, sudah menghentikan aktifitas produksinya sejak bulan Desember 2014. Dan bukan hanya itu saja, sejumlah pemilik angkutan pun merasakan dampaknya. Kalau biasanya mereka mendapat angkutan setiap hari sekitar dua sampai tiga trip sehari, saat ini hampir tidak ada lagi orderan muatan dari pelabuhan perikanan ke pabrik-pabrik yang ada di sekitar Kota Bitung. Demikian juga dengan buruh bongkar muatan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung Aertembaga. Sebagian besar kehilangan pekerjaannya.

Selain ijin tangkap yang dihentikan sementara, aturan ini juga melarang keterlibatan tenaga kerja asing yang ilegal untuk bekerja di kapal-kapal penangkap. Bukan rahasia bahwa sebagian besar tenaga penangkap ikan, apakah kapal besar maupun armada-armada kecil penangkap ikan menggunakan jasa tenaga kerja asal Filipina. Hampir semua armada terdapat tenaga kerja asing, apakah mereka yang legal maupun ilegal. Adanya aturan ini menyebabkan mereka tidak bisa melaut.

Adanya *moratorium* ini kemudian mulai mengungkap praktek penangkapan ikan khususnya dan industri perikanan di daerah ini. Kondisi ini setidaknya menguak adanya praktek-praktek *illegal fishing* bahkan cenderung mafia perikanan yang sudah terjadi sekian lama dan tidak pernah tersentuh. Segelintir orang menikmati situasi ini selama bertahun-tahun. *Moratorium* ini sendiri tidak berdampak kepada nelayan tradisional maupun ketersediaan stock ikan untuk konsumsi masyarakat. Masyarakat pada umumnya tidak terpengaruh dengan kebijakan dari pemerintah melalui Menteri Susi. Aktifitas yang berkaitan dengan kegiatan nelayan tidak terpengaruh.

Industri perikanan di Kota Bitung sebagian besar adalah modal asing, dari Taiwan, Tiongkok dan terbanyak adalah Filipina. Perusahaan-perusahaan ini pada umumnya memiliki armada penangkap tersendiri dalam jumlah yang relatif banyak. Pasokan ikan didapat dari pemasok lokal maupun hasil tangkapan armada mereka sendiri. Dengan adanya aturan ini, banyak anak buah kapal yang dirumahkan oleh pengusaha. Kondisi ini kemudian menyebabkan para ABK ini mulai "bernyanyi" tentang pekerjaan mereka dalam aktifitas penangkapan. Sekalipun informasi yang mereka sampaikan belum dapat dipastikan kebenarannya, namun hal itu mengindikasikan bahwa terjadi praktek-praktek yang tidak benar. Adanya informasi tentang penjualan ikan ditengah laut kepada kapal-kapal asing, adanya sejumlah kapal yang selesai menangkap tidak membongkar muatannya di Bitung tetapi dibawa ke Filipina, maupun keterlibatan oknum-oknum aparat dalam praktek-praktek ini. Informasi ini masih perlu ditelusuri lebih dalam lagi, tetapi sulit untuk mengabaikan begitu saja.

Begitu banyak kerugian yang dialami oleh negara ini karena adanya praktek-praktek kotor di laut. Sekian lama kita menerima begitu saja kondisi yang hanya menguntungkan segelintir orang bahkan menguntungkan pihak-pihak asing. Adanya penolakan terhadap sikap pemerintah ini terdengar di beberapa daerah di Indonesia.

Namun tidak sedikit pula yang mendukung bahkan memuji langkah berani yang diambil oleh pemerintah untuk menyelamatkan hasil laut dari oknum-oknum yang tidak bertanggungjawab. Setiap tindakan tentunya mempunyai konsekwensi baik maupun buruk. Namun melihat betapa besarnya kerugian yang dialami oleh republik ini karena karena kehilangan hasil laut, maka tindakan tegas seperti yang sudah dan sementara dilakukan perlu diapresiasi. Masih banyak memang pekerjaan rumah soal laut yang harus dibenahi, dan diakui bukanlah hal yang mudah. Tetapi sangat mendesak untuk dilakukan. Sudah terlalu lama laut kita memberikan hasil tapi tidak dinikmati oleh anak bangsa. Reputasi sebagai negara maritim hanyalah slogan belaka bermakna kosong. Ratusan triliun hasil laut

setiap tahun tidak dinikmati bangsa ini. Tidak ada kata terlambat untuk memperbaiki sekalipun harus mendapat tantangan dan penolakan.

Ibarat luka, ini adalah borok yang luar biasa, sudah membusuk dan kalau dibiarkan akan menggerogoti bagian yang lain, sehingga perlu penanganan yang serius. Tidak hanya mengobati bagian luar saja, tetapi (kalau perlu) dibuat luka baru sampai berdarah-darah, keluarkan nanah yang kotor, baru kemudian diobati, sehingga nantinya hasilnya tuntas sekalipun menimbulkan perih yang luar biasa, tetapi kemudian bisa sembuh secara perlahan-lahan dan total. *Go ahead!*⁶.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 57 Tahun 2014 tentang larangan bongkar muat hasil perikanan di tengah laut (transshipment) dinilai merugikan nelayan lokal. Pengamat Kelautan Rokhmin Dahuri mengatakan, seharusnya pelarangan ini hanya dikenakan bagi nelayan asing yang membawa hasil tangkapan ikannya ke luar negeri. "Kalau transshipment itu yang dilarang harusnya kalau dibawa ke luar, bukan yang ikannya untuk di dalam negeri," ujarnya di Jakarta, seperti ditulis Selasa (17/2/2015). Menurut dia, nelayan lokal yang menggunakan metode transshipment ini bertujuan untuk agar mampu menekan biaya bahan bakar kapal.

Menyikapi terjadinya *IUU fishing* yang menyebabkan terjadinya kerugian bagi Indonesia, Maka Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) telah menerbitkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor: 56/PERMEN-KP/2014 tanggal 3 November 2014 tentang Penghentian Sementara (*Moratorium*) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

Dengan Moratorium tersebut, Kementerian Kelautan dan Perikanan akan melakukan evaluasi menyeluruh terhadap administrasi seluruh kapal yang beroperasi di wilayah Indonesia, meliputi: Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI), dan Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI).

Direktur Jenderal Perikanan Tangkap, Gellwynn Jusuf mengatakan, Kementerian

⁶<http://m.kompasiana.com/post/read/702944/3/susi-dipuja-susi-dihujat.html>. Diakses tanggal 21 Februari 2015

Kelautan dan Perikanan akan memberikan sanksi administrasi bagi yang melakukan pelanggaran perizinan kapal. Berdasarkan data perizinan, sebanyak 1.132 unit kapal berbagai macam ukuran dan fungsi diproduksi di luar negeri. "Diharapkan dengan moratorium ini, kapal-kapal buatan dalam negeri yang dimiliki oleh warga negara Indonesia dapat beroperasi optimal," kata Gellwynn.

Kebijakan dibidang perikanan terkait dengan penenggelaman kapal-kapal asing yang melakukan penangkapan liar, dari satu segi sangat menguntungkan karena nelayan asing akan jerah melakukan penangkapan liar ikan di Indonesia. Dari sisi yang lain kebijakan tersebut akan berdampak pada hubungan regional dan global dimana Indonesia terikat pada blok-blok ekonomi seperti AFTA, WTO dll. Pembentukan AFTA, dengan tetap mempertahankan prinsip "**outward looking**". Dengan demikian AFTA dijadikan bagian dari pasar internasional, yang intensitasnya lebih ditingkatkan agar dapat memupuk daya saing regional dalam menghadapi initra internasional yang lain, terutama terhadap negara-negara yang telah membentuk blok-blok perdagangan seperti pasar tunggal Eropa, NAFTA (**North American Free Trade Area**), EFTA (**European Free Trade Area**), dan sebagainya. Dalam hal itu perlu disadari, bahwa pelaksanaan skema preferensi tarif yang telah ditentukan sementara untuk 15 mata dagangan, yang berlaku efektif mulai 1 Januari 1993, telah diikuti oleh pemberlakuan perjanjian GATT hasil Putaran Uruguay pada bulan Desember 1993. Oleh karena itu sesungguhnya Indonesia, dan negara-negara ASEAN lainnya menghadapi permasalahan yang harus dihadapi secara simultan. Masalah-masalah itu menyangkut persaingan :

1. produk-produk dalam negeri terhadap produk impor sesama negara anggota.
2. produk dalam negeri terhadap produk impor non anggota; dan
3. produk-produk yang tercakup dalam skema preferensi tarif AFTA dengan produk-produk dan pasar global.⁷

Kebijakan penenggelaman kapal-kapal asing pencuri ikan harus dikaji dampak global yang terkait hubungan internasional antara

Indonesia dengan negara-negara tetangga yang terikat dalam satu persekutuan ekonomi. Dari perspektif kedaulatan Negara Indonesia sebagai Negara kepulauan hal ini tidak bisa dibantah tapi dari sisi persaingan global harus dikaji secara serius. Perkembangan ini jelas membutuhkan kesiapan kita untuk menghadapi persaingan yang cenderung akan semakin ketat, sehingga diperlukan berbagai upaya untuk meningkatkan efisiensi termasuk perbaikan sistem dan pranata hukum yang mampu mendukung kegiatan ekonomi dunia bisnis yang semakin modern dan global sifatnya.

Kebijakan nasional disektor perikanan harus dikaji dari sudut multi aspek terkait dengan implikasinya baik dalam lingkup nasional, regional, maupun global perlu terus dipantau dengan sikap terbuka, agar kita mencari jalan bagaimana kita dapat menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan tersebut, tanpa merugikan kepentingan nasional.

Kebijakan harus mengantisipasi perkembangan hubungan ekonomi dan perdagangan di masa depan, khususnya untuk menunjang pelaksanaan AFTA, Hukum Ekonomi nasional pun perlu di-up to date-kan ; bahwa Hukum Nasional yang berbentuk peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, keputusan arbitrase, maupun hukum kebiasaan dagang, termasuk lembaga, mekanisme pranata maupun sarana hukum, fisik maupun non fisik. Y.B. Mangunwijaya. Alasan yang dikemukakannya adalah : "Negara yang paling cepat maju dan bagus penataan dirinya selalu negara yang penduduknya tidak besar : Malaysia (14 juta), Belanda (14 juta), Swis (6,5 juta), Denmark (5 juta), Selandia Baru (3,2 juta), Brunei (200.000), bahkan ekstrimnya Monako (30.000). Untuk mengantisipasi hal tersebut seluruh kebijakan pada dua aspek berpikir global tetapi bertindaklah lokal. Dalam penanganan masalah sumberdaya perikanan, negara-negara yang berpenduduk banyak dan pluralis seperti Amerika Serikat (248,7 juta) atau Jerman (65 juta) amat bijak memilih sistem federal".⁸

⁸Magnis Suseno Frans, *Filsafat Kebudayaan Politik Butir-Butir Pemikiran Kritis*, PT. Gramedia, Jakarta, 1992, hal. 110.

⁷*ibid*, hal. 6.

Kebijakan untuk melindungi sumberdaya perikanan harus dilakukan karena peningkatan pertumbuhan penduduk yang terus bertambah. Dalam hubungan ini, bagi Indonesia soal penduduk mempunyai dua dimensi yang perlu diperhatikan, yaitu jumlah dan tingkat kehidupannya. Jumlah penduduk Indonesia yang dewasa ini sudah melebihi angka 200 juta manusia akan terus bertambah dengan angka pertumbuhan rata-rata 2 % dan upaya untuk mempertinggi tingkat kebutuhan hidup dan kehidupannya akan membawa pengaruh bagi upaya peningkatan usaha eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut baik yang bersifat hayati/non hayati seperti ikan dengan berbagai jenisnya.⁹ Deposit sumber perikanan Indonesia yang demikian besar dan manfaatnya akan sangat berarti bagi upaya mensejahterakan masyarakat, baik sekarang maupun di masa-masa yang akan datang dalam kaitan dengan proyeksi pertumbuhan jumlah penduduk seperti di sebutkan di atas. Melihat perspektif perkembangan global dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar wilayah nasionalnya terdiri atas lautan, maka dalam rangka pemanfaatan laut dan terselenggaranya fungsi-fungsi vitalnya dan fungsi-fungsi laut lainnya, diperlukan bentuk-bentuk pengaturan yang efektif dan antisipatif sebagai upaya untuk pemantapan pemagaran yuridis untuk melindungi berbagai kepentingan nasional yang ada di laut. Untuk menjamin kepentingan nasional di laut dan sekaligus menjamin kelestarian fungsi-fungsi vital di laut tersebut diperlukan langkah-langkah konkrit meliputi penyiapan perangkat lunak dan perangkat keras, baik berupa perangkat peraturan perundang-undangan, maupun penegakan hukumnya.

Menegakkan hukum di laut bukan saja diperlukan suatu armada Angkatan laut yang kuat, bukan hanya untuk kepentingan militer semata, tetapi juga perlu diarahkan pada upaya terciptanya ketahanan nasional dalam dimensi ekonomi. Di samping itu, dengan kemajuan industri perikanan yang telah mampu mendorong kemajuan ekonomi di negara-negara tetangga perlu pula diwaspadai, karena keterbatasan sumber daya wilayahnya, dan

⁹ Charles Himawan. Hukum Maritim Indonesia, Fakultas Hukum UI, 1987, hal. 67.

dorongan atas pertimbangan ekonomi, bukan tidak mungkin akan melakukan pencurian besar-besaran dengan menggunakan sarana teknologi dan kapal-kapal yang canggih. Di belahan dunia lain seperti lautan sekitar Kanada dan Eropa telah terjadi masalah penangkapan ikan yang serius dan terkenal dengan sebutan antara lain "*Tuna War*".¹⁰

Kepentingan ekonomi seperti ini merupakan salah satu kepentingan nasional ekonomi yang perlu dilindungi oleh suatu aparat penegak hukum di laut yang ditugasi untuk menegakkan hukum di laut. Kenyataan selama ini menunjukkan bahwa bukan saja aparat yang diperlukan, tetapi faktor-faktor lain seperti perangkat perundang-undangan, prasarana, tetapi lebih juga kualitas sumber daya manusia didalam menegakkan dan menerapkan hukum laut dan perikanan.

Kepelabuhan Perikanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan perikanan dalam menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal perikanan, keamanan dan keselamatan operasional kapal perikanan, serta merupakan pusat pertumbuhan perekonomian nasional dan daerah yang terkait dengan kegiatan perikanan dengan tetap mempertimbangkan tata ruang wilayah¹¹.

Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan adalah pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan di Pelabuhan Perikanan untuk menjamin keamanan dan keselamatan operasional perikanan. Sedangkan Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah Syahbandar yang ditempatkan secara khusus di pelabuhan perikanan untuk mengurus administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran¹².

B. Kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan terhadap Masyarakat Perikanan.

Pada bulan November 2014 secara bersamaan Kementerian Kelautan dan

¹⁰ Etty Agoes, Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, Abardin, Bandung, 1981, hal. 92.

¹¹ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/2012 Tentang Kepelabuhan Perikanan Pasal 1

¹² *Ibid*

Perikanan mengeluarkan 3 kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia yaitu :

1. Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 56/PERMEN-KP/2014 tentang penghentian sementara (*moratorium*) perizinan usaha perikanan tangkap di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia.
2. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 57/PERMEN-KP/2014 tentang perubahan kedua atas Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor Per.30/MEN/2012 tentang usaha perikanan tangkap di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia.
3. Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 tentang Disiplin Pegawai Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Kementerian Kelautan Dan Perikanan dalam pelaksanaan kebijakan penghentian sementara (*moratorium*) perizinan usaha perikanan tangkap, alih muatan (*transshipment*) di laut, dan penggunaan nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) asing.

Berdasarkan garis besar diatas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 56,57 dan 58/PERMEN-KP/2014 sangat berdampak pada Sektor Perikanan terutama di Kota Bitung terutama bagi Perusahaan-perusahaan di Kota Bitung kekurangan bahan baku berupa ikan karena kapal-kapal perikanan tidak bisa beroperasi, sebagian besar menggunakan kapal pengangkut dan kapal penangkap sehingga melakukan *transshipment* di laut dengan alasan meminimalkan biaya operasional BBM untuk melaut.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Pelaksanaan kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 terhadap Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung sebagai Unit Pelaksana Teknis di lapangan dari hasil penelitian ini

memberikan kesimpulan bahwa dampak dari kebijakan yang dikeluarkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 Tentang Disiplin Pegawai Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam pelaksanaan kebijakan penghentian sementara (*Moratorium*) perizinan Usaha Perikanan Tangkap, alih Muatan (*Transshipment*) di laut, dan penggunaan nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) Asing sangat berdampak pada Sektor Perikanan terutama di Kota Bitung, jumlah kapal bekas impor yang berada di perairan Indonesia berkurang drastic.

2. Kebijakan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 58/PERMEN-KP/2014 bagi masyarakat Nelayan Kota Bitung dalam penerapan aturan yang terkait dengan Pelaksanaan Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung dengan cara gencar melakukan sosialisasi beserta stakeholder terkait di setiap kelurahan, kecamatan sekota Bitung yang rata-rata berprofesi sebagai Nelayan lokal untuk menyadari yang mana kebijakan tersebut berpihak ke nelayan lokal bukan nelayan asing yang sebagian besar WNA Filipine. Satu pemahaman antara sesama instansi terkait *moratorium* hanya diberlakukan pada kapal eks asing bukan kapal lokal.

B. Saran

1. Alasan Menteri Kelautan dan Perikanan mengeluarkan kebijakan pelarangan *transshipment*, *moratorium* perizinan kapal eks asing, yang secara bersamaan gencar memerangi *illegal fishing*. Menteri mengklaim kebijakan ini membuahkan hasil. Saat ini, beberapa pusat perdagangan ikan di Negara tetangga seperti General Santos di Filipina kekurangan ikan akibat pemberantasan pencurian ikan di Indonesia. Padahal sebelumnya pelabuhan ini bisa mengekspor US\$ 2 milyar ikan tuna per tahun, sedangkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung hanya Rp 16 Milyard. Banyak Negara

tetangga saat ini kesulitan mendapat pasokan, dampak lanjutannya produk perikanan olahan di dalam negeri mengalami kenaikan permintaan dan kenaikan harga.

2. Untuk para pelaku usaha di bidang perikanan atau UPI lakukanlah penangkapan ikan sesuai dengan aturan yang berlaku dengan tidak melakukan *illegal fishing*, pergunkanlah tenaga kerja Indonesia daripada WNA filipine sehingga akan mensejahterakan masyarakat nelayan pribumi.

DAFTAR PUSTAKA

- Magnis Suseno Frans, Filsafat Kebudayaan Politik Butir-Butir Pemikiran Kritis, PT. Gramedia, Jakarta, 1992.
- Charles Himawan. Hukum Maritim Indonesia, Fakultas Hukum UI, 1987
- Djalal, Hasjim., Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut, Binacipta, Bandung, 1986.
- Etty Agoes, Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing, Abardin, Bandung, 1981,
- Imam Syaukani dan A. Ahsin Thohari, Dasar-dasar Politik Hukum, (Jakarta: Raja GrafindoPersada, 2010)
- Kusumaatmadja Mochtar., Bunga Rampai Hukum Laut, Binacipta, Bandung, 1978.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor PER. 08/MEN/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan (pasal 1 ayat 1).
- Subagjo, Hukum Laut Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1999.
- <https://www.facebook.com/humas.tangkap?ref=ts> diakses tanggal 20 Desember 2014
- <http://m.kompasiana.com/post/read/702944/3/susi-dipuja-susi-dihujat.html>. Diakses tanggal 21 Febuari 2015
- <http://www.pubinfo.id/beritapub-larangan-bongkar-muat-ditengah-laut-transshipment-diminta-hanya-berlaku-untuk-kapal-asing.html>. Diakses tanggal 17 Febuari 2015