

INVESTIGASI Majalah Tempo **KAPAL SILUMAN DI LAUT NUSANTARA** Selama bertahun-tahun, laut Indonesia menjadi sasaran empuk pencoleng asing. Berasal dari Taiwan sampai Thailand, mereka menggunakan kapal berbendera Merah Putih dengan memanipulasi beragam perizinan. Di samudra kita, para garong dengan leluasa mencuri ikan dan mengangkutnya ke negeri seberang. Negara dirugikan hingga ratusan triliun rupiah. Dalam dua bulan terakhir, *Tempo* menelusuri sepak terjang kapal-kapal siluman tersebut. BERULANGKALI Daniel Kaghahing mengusap matanya yang berkaca-kaca. Mantan pelaut di Pampusungan, Lembah Selatan –sebuah pulau tepat di seberang kita Bitung, Sulawesi Utara- itu sedang meratapi garis kehidupannya yang nahas. Ditemui akhir Mei lalu, pria 39 tahun ini baru sebulan keluar dari penjara. Nasib buruknya bermula dua tahun lalu. Ketika itu Daniel memegang jabatan mentereng: kapten kapal. Banteranya tidak sembarangan. Besarnya 319 *gross tonnage* dan bisa berlayar mencari ikan sampai jauh. Namanya Meriyana. Sekali melaut, Daniel bisa tak pulang sampai enam bulan. Pada awal 2012, sebuah peristiwa mengubah garis tangan Daniel. Sepulang dari kegiatannya menangkap ikan di Laut Arafura, polisi mencarinya dengan tuduhan terlibat pemalsuan document kapal. Sekembali ke Bitung, Meriyana memang berubah nama menjadi Yungin 05. Daniel terkejut. Selama delapan tahun jadi nakhoda kapal, baru kali ini dia berurusan dengan penegak hukum. Rasa kagetnya bertambah ketika majelis hakim menjatuhkan hukuman 20 bulan penjara. Bukan hanya itu, semua document izinya sebagai pelaut juga disita pengadilan, termasuk sertifikat ahli nautia kapal penangkap ikan (atkapin) tingkat dua. “Sejak itu saya tidak bisa melaut lagi,” katanya pilu. Ironisnya, pelanggaran seperti yang dilakukan Daniel itu dilakukan juga oleh banyak pelaut lain di Bitung. Kapten kapal yang menakhodai bahtera dengan dokumen palsu bertebaran disana. Di atas kapal siluman itu, mereka tak lebih dari kapten boneka. TUDINGAN bahwa sebagai besar kapal penangkap ikan di Indonesia diam-diam ternyata milik warga negara dan perusahaan asing sebenarnya sudah lama terdengar. Koalisi Rakyat untuk Keadilan Perikanan (Kiara). Lembaga swadaya masyarakat yang kerap melakukan riset dan advokasi di bidang ini, secara khusus mengangkat itu dalam peringatan hari nelayan Nasional pada 6 April lalu. Mereka menggelar unjuk rasa di Bundaran Hotel Indonesia, menuding pemerintah membiarkan banyak kapal siluman mencari ikan di perairan Nusantara. Sekretaris Jenderal Kiara, Abdul Halim, mengaku punya sederet bukti untuk mendukung tuduhan itu. “Selama ini ada kesan bahwa pelakunya justru dilindungi pemerintah,” kata Halim, dua pekan lalu. Tak mengherankan kalau Halim geregetan. Kerugian Indonesia akibat penangkapan ikan tanpa izin, tak dilaporkannya hasil tangkapan ikan, dan penangkapan ikan di area yang belum diatur pengelolaannya (*illegal, unreported, and unregulated fishing*) mencapai ratusan triliun rupiah setiap tahun. Pada 2001 saja, Organisasi Pangan Dunia (FAO) memperkirakan Indonesia kehilangan Rp 30 triliun per tahun dari sektor ini. Sebuah lembaga riset lain, Fisheries Resources Laboratory, mengungkapkan angka yang lebih mencengangkan. Akibat pencurian ikan di Laut Arafura selama kurun 2001-2013, negeri ini sudah merugi Rp 520 triliun. Uang sebanyak itu bisa dipakai untuk membangun lebih dari seratus jembatan antarpulau sebesar Suramadu. “Modus illegal fishing yang paling banyak terjadi adalah pemalsuan izin,” tulis hasil analisis itu. Secara tersirat, pemerintah tak menolak kesahihan data lembaga ini. Pasalnya, dokumen penelitian ini justru ditemukan *Tempo* di situs Kementerian Kelautan dan Perikanan. Bagaimana pemalsuan izin kapal siluman ini bisa terjadi? Halim menunjuk lemahnya pengawasan atas proses alih kepemilikan pada kapal yang semula berbendera asing. “Semua berawal dari sana,” katanya. Merujuk pada data Kementerian Kelautan dan Perikanan, saat ini terdapat sedikitnya 550 ribu kapal yang mengantongi surat izin penangkapan ikan (SIPI) dan surat izin kapal pengangkut ikan (SIKPI). Dari jumlah itu, 1.200 adalah eks bahtera berbendera asing. Kapal-kapal asing itu berubah kepemilikan seiring dengan pemberlakuan Undang-Undang Perikanan Nomor 45 tahun 2009. Yaitu melarang sepenuhnya kapal asing menangkap ikan di laut Nusantara. Kini kapal-kapal raksasa tersebut tercatat sebagai milik orang atau perusahaan Indonesia. Masalahnya, banyak warga yang yakin ada permainan di bawah meja. Para pemilik kapal lama kapal asing itu sebenarnya masih menguasai asetnya dengan menyiasati perizinan. Rokhmin Dahuri, Menteri Kelautan dan Perikanan di era Presiden Megawati Soekarnoputri, termasuk yang mempercayai hal itu. “Namanya kapal pinjam bendera (*flag of convenience*). Kapal

semacam itu semi-legal: secara *de jure* resmi milik pengusaha Indonesia, tapi secara *de facto* milik asing," katanya pekan lalu. Mantan Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Perikanan Aji Soelarso sependapat. Dihubungi terpisah, dia mengungkapkan bahwa peralihan kepemilikan kapal asing ke pengusaha Indonesia itu menggunakan modus transaksi palsu. "Akibatnya, sekarang banyak kapal abal-abal," katanya pada awal Juni lalu. Kedua mantan pejabat ini menegaskan bahwa praktek kapal siluman merupakan modus terbaru penangkapan ikan illegal. "Dengan bendera Indonesia, kapal-kapal asing ini leluasa menangkap ikan di luar wilayah yang menjadi haknya," kata Rokhmin dengan nada geram. MARI kembali pada kisah Daniel Kaghahing. Pada media 2011, Meriyana -kapal yang dinakhodai Daniel- berangkat dari pelabuhan Bitung. Mereka berencana melaut selama enam bulan di Laut Arafura. Baru dua bulan beroperasi di perairan kaya ikan itu, sebuah panggilan masuk ke telepon satelit yang terpasang di Meriyana. Seorang pegawai PT. Karya Bitung Sejati -perusahaan pemilik Meriyana- meminta Daniel segera merapat ke pelabuhan Pamoko, Timika Papua. "Saya diminta mengambil dokumen surat izin penangkapan ikan yang sudah diperpanjang," katanya kepada *Tempo*, akhir Mei lalu. Sampai Timika beberapa hari kemudian, Daniel sempat kebingungan karena tak ada orang Karya Bitung Sejati di sana. Dia malah di temui seseorang bernama Warsono, yang mengaku sebagai bos PT Yungin Prima Sentosa. "Dia memerintah lambung kapal saya dicat ulang dan diberi nama baru: Yungin 05," kata Daniel mengenang. Pada dokumen surat penangkapan ikan pun, nama kapal Daniel sudah berubah. Tak ada Meriyana. Daniel mengikuti perintah Warsono, karena dia tahun persisi Karya Bintang Sejati bukanlah pemilik asli Meriyana. Apalagi Warsono member jaminan bahwa manajemen Karya Bintang sudah menyetujui perubahan itu. "Pemilik Meriyana itu orang Taiwan. Namanya Agi," kata Daniel. Dia menduga Warsono adalah orang suruhan Agi. Setelah pengecatan ulang rampung, Meriyana alias Yungin 05 melaut lagi. Meski sempat waswas karena berlayar dengan dokumen palsu, Daniel memutuskan jalan terus. "Soalnya pengelola pelabuhan Pomako menerbitkan surat persetujuan berlayar untuk Yungin 05. Kalau ada masalah seharusnya surat itu tidak keluar," katanya yakin. BITUNG hanya salah satu dari sekian pelabuhan perikanan di Indonesia yang jadi markas kapal siluman. Begitu pula pelabuhan Batam, Muara Baru (Jakarta), Bali, Tual, serta Sorong dan Timika (Papua). "Sebagian besar kapal siluman itu beroperasi di Laut Natuna dan Arafura," kata mantan petinggi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Aji Sularso. Bagaimana menemukan kapal penangkap ikan siluman di perairan seluas itu? Gampang. Lihat saja anak buah kapalnya. Kalau sebagian besar ABK tidak bisa berbahasa Indonesia, hampir pasti kapal itu kapal siluman. Riza Damanik, Ketua Dewan Pembina Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia, bercerita panjang-lebar mengenai praktek kapal siluman yang kerap dikeluhkan anggotanya. Rupanya, pemilik kapal menempatkan ABK dari negaranya untuk memastikan bahwa ikan tangkapannya dijual ke negara si pemilik kapal. "Mereka juga bertugas memantau uang yang dikelola mitranya di Indonesia," ujar Riza. Menurut Riza, kapal di pelabuhan Bitung, banyak mempekerjakan ABK asal Taiwan dan Filipina, sedangkan kapal siluman di Ambon kebanyakan mempekerjakan awak asal Thailand. Pada pertengahan Maret lalu, *Tempo* melihat sendiri betapa banyak ABK asal Thailand di Pelabuhan Perikanan Nusantara Ambon, Maluku. Mereka ada di semua sudut. Saking maraknya pelabuhan tersebut oleh pelaut dari Negeri Gajah Putih, para penjaga kantin dan warung di sana sekarang lumayan fasih berbahasa Thailand. Dengan bahasa Thai yang terputah-putah, mereka melayani awak kapal asing yang sibuk membeli susu, makanan ringan, sampo dan sabun mandi. Tak hanya di kantin, *Tempo* sempat naik ke kapal Mabiru 15 yang baru bersandar di pelabuhan yang berlokasi di Tantai, Ambon itu. Di atas kapal, obrolan riuh rendah dengan bahasa yang terdengar asing segera terdengar. Luther Palambi, nakhoda Mabiru 15, terus terang mengaku sebagian besar awaknya berasal dari Thailand. "Cuma lima yang dari Indonesia," katanya ringan. Penggunaan awak asing jelas melanggar Undang-Undang Perikanan. Bapak Pemeriksa Keuangan pernah mengaudit keberadaan tenaga kerja asing di sektor ini tahun 2010. Setelah memeriksa ratusan kapal di Jakarta, Medan, Manado, dan Ambon, BPK menemukan hampir 2.000 awak kapal asing. Bahkan banyak kapal penangkap ikan yang separuh awaknya berkewarganegaran asing. Tak hanya tenaga kasar, para ahli penangkapan ikan (*fishing master*) dan kepala kamar mesin (*engineer*) juga kerap warga

negara asing. Hanya para nakhoda yang biasanya orang Indonesia. "Tapi kapten kita tak berkuasa. Kapten sebenarnya adalah *fishing master*," kata seorang mantan ABK di Kapal Tamina 1, yang berpangkalan di Ambon. Dia takut kehilangan pekerjaan jika namanya dipublikasikan. Awak kapal kerap menyebut *fishing master* sebagai "maestro" atau "tekong". Banyak bukti menunjukkan bahwa tekong ini justru pemilik kapal yang sebenarnya. Awak kapal ini lalu bercerita bagaimana Kapal Tamina 1 lolos dari patrol TNI angkatan Laut pada akhir 2011. "Waktu itu kami ada di Laut Arafura. Kami baru saja menurunkan jaring ketika bel kapal berbunyi tiga kali," ucapnya. Tekong kemudian muncul di anjungan dan berteriak dalam bahasa Thailand. Nadanya panic. "Dia minta jaring segera diangkat dan dilipat," kata pelaut itu. Setelah itu, Tamina 1 melaju cepat ke arah perairan Timor Leste. Sambil kabur, bendera Indonesia di geladak di turunkan, berganti jadi bendera Thailand. Meski resminya kapal itu milik PT. Tanggul Mina Nusantara, rupanya pemilik kapal mengantongi dua dokumen kepemilikan. "Di anjungan, ada dua koper dokumen. Satu Indonesia, satunya Thailand." Wajar kalau tekong Tamina 1 tak mau kapalnya kepergok patroli Indonesia. menurut awaknya, kapal ini sering memindahkan hasil tangkapan ikannya di laut lepas alias *transshipment*. "Selama enam bulan kami di Arafura, setidaknya dua kali kami diperintahkan memindahkan ikan ke kapal Thailand," kata si ABK. Tri Harso Wahyudi, pengurus PT. Tanggul Mina Nusantara, mengaku bahwa kapalnya mempekerjakan banyak ABK asing. Hengky, pengurus PT. Mabiru, juga tak membantah. Alasannya sederhana: awak kapal Indonesia tak setangguh awak kapal negeri seberang. "Pelaut Indonesia sering menolak berlayar lebih dari satu bulan," kata Hengky. Tapi keduanya membantah jika dikatakan kapal mereka disebut kapal siluman yang kerap mencuri ikan. "Kalau benar begitu, potong saja tangan tekongnya," kata Hengky dengan nada tinggi.

DANIEL Kaghahing dan kapal barunya, Yungin 05, kembali ke Bitung pada kahir 2011. Semula tak ada persoalan. Masalah baru muncul beberapa bulan kemudian, ketiak Yungin bersiap melaut lagi. "Kami mendadak dilarang berangkat," kata Daniel. Polis mencium keanehan dalam dokumentasi kapal Daniel. Salah satunya adalah soal spesifikasi kapal. Volume Yungin 05 tercatat 476 *gross Tonnage*, padahal Meriyana hanya 319 *gross tonnage*. Tak perlu waktu lama, Daniel di periksa, lalu ditahan. Pada Maret tahun lalu, pengadilan Negeri Bitung menghukum bapak satu anak ini 16 bulan penjara karena terbukti bersalah menggunakan menggunakan document kapal palsu. Tambahan empat bulan kurungan harus dilakoninya karena tak mampu membayar denda Rp. 1,5 miliar. Adapun di Pengadilan Negeri Jakarta pusat, Warsono juga di sidang. Tapi hanya di vonis tiga bulan penjara. Sedangkan Agi hingga kini tak jelas rimbanya. Bos PT. Karya Bitung Sejati, Kristian T. Limboto, menolak mengomentari kasus Daniel. Dia tak Merespon telepon dan pesan pendek yang dikirim *Tempo*. Warsono alias Abian segendang sepenarian. Telepon, pesan pendek, hingga surat permohonan wawancara yang dikirim *Tempo* ke rumahnya di komplek Mediterania Boulevard Jakarta Utara, tak berbalas. Kantor PT Yungin Prima Sentosa di lantai lima AKA Building, Jakarta Selatan, kini tak ada lagi, berganti menjadi ruang perkuliahan kampus Universitas Thamrin. Tinggalah Daniel meratap sendiri. "Saya merasa dikorbankan," katanya. Karena tak bisa lagi melaut, kini dia menghidupi keluarganya dengan menjadi tukang ojek. DIREKTUR Jenderal Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan Gellwyn Jusuf mengakui liku-liku perizinan kapal eks milik asing di Indonesia adalah masalah pelik. "Seharusnya kapal asing yang disita pemerintah tak boleh mendapatkan surat izin penangkapan ikan," katanya dua pekan lalu. Tapi di lapangan, toh pelanggaran terus terjadi. April lalu, tak lama setelah Daniel Kaghahing bebas dari bui, Yungin 05 kembali melaut. Namanya berubah menjadi KM AAA 2. Pemiliknya masih tak berubah: Warsono alias Abian. Yang berbeda Cuma nama kaptennya. Kini kapal itu dinakhodai seorang pelaut bernama Zet Dara. Tanpa rebut-ribut, kapal siluman itu melenggang bebas di laut Nusantara. Sumber: Majalah *Tempo*, 23-29 Juni 2014.