

# Pengaturan Kegiatan Alih Muatan di Laut Lepas dalam Rezim RFMO: Studi Kasus SEAFO, IOTC, WCPFC, dan Peran Indonesia = Regulation Regarding At-Sea Transshipment on the High Seas under the RFMO Regime: Case Study of SEAFO, IOTC, WCPFC, and the Role of Indonesia

Nicholas, Kenneth, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20494044&lokasi=lokal>

---

## Abstrak

### <b>ABSTRAK</b><br>

Aktivitas transshipment di laut lepas semakin meningkat, mencapai hampir 40% dari semuanya transshipment di dunia, dan aktivitas ini memiliki keuntungan dan kerugian. Satu Di sisi lain memberikan efisiensi bagi pelaku usaha perikanan, namun di sisi lain lebih memudahkan Praktek IUU Fishing. Penulis berpendapat bahwa dampak negatif pemindahan muatan lebih besar dibandingkan dengan keuntungan yang didapat aktor. Stok ikan di laut lepas cenderung berpindah muatan yang mendorong penangkapan ikan yang tidak memperhatikan unsur kelestarian. RFMO sebagai entitas yang diberi mandat untuk melestarikan stok perikanan laut bebas untuk menetapkan peraturan tentang pemindahan muatan di laut lepas, tetapi setiap RFMO memilikinya regulasi yang berbeda. Peneliti berfokus pada dua RFMO yang relevan Indonesia yaitu IOTC dan WCPFC yang dibandingkan dengan RFMO yang merupakan regulasi transfer muatannya terbaik, SEAFO. Peneliti juga menganalisis peran Indonesia dalam dua RFMO khususnya dalam konteks transshipment. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan data yang diperoleh dari studi pustaka dan wawancara dengan narasumber relevan (Kementerian, Asosiasi Perikanan, dan Satgas 115). Tujuan penelitian adalah untuk mengidentifikasi praktik terbaik dalam regulasi transshipment di laut lepas sebagai upaya konservasi stok ikan. Hasil dari studi ini adalah dari IOTC dan WCPFC mengizinkan kegiatan transshipment berdasarkan jenis kapal dan masih ada kekurangan perizinan, pelaporan dan pengawasan. Terakhir regulasi kedua RFMO sebenarnya mendorong peningkatan praktik transshipment di tengah laut dan tidak kurangi itu. Indonesia mendukung penuh larangan transshipment di laut lepas mengadvokasi hal itu di forum internasional. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa dalam upaya menjaga stok ikan dan mengakomodir kebutuhan pelaku usaha, RFMO disarankan untuk mengizinkan jenis kapal tertentu untuk melakukan kelebihan muatan, Namun, harus dibarengi dengan mekanisme monitoring dan pelaporan yang ketat dengan target yang tertata setiap kapal transships di pelabuhan pada akhirnya. Praktek terbaik diterapkan untuk mencegah pelanggaran hukum yang mempengaruhi kinerja RFMO untuk melindungi stok ikan di laut lepas.

<br>

### <b>ABSTRACT</b><br>

Transshipment activity on the high seas is increasing, accounting for nearly 40% of all transshipment in the world, and this activity has both advantages and disadvantages. One On the other hand, it provides efficiency for fishery business actors, but on the other hand it makes it easier for IUU Fishing Practices. The author argues that the negative impacts of transshipment are greater than the gains for actors. Fish stocks in the high seas tend to shift cargo which encourages fishing that does not pay attention to the element of sustainability. RFMO as an entity that is mandated to conserve the stocks of open sea fisheries to establish

regulations regarding the transfer of cargo on the high seas, but each RFMO has different regulations. The researcher focuses on two RFMOs that are relevant to Indonesia namely IOTC and WCPFC which are compared to RFMO which is the best cargo transfer regulation, SEAFO. Researchers also analyzed Indonesia's role in the two RFMOs, especially in the context of transshipment. This research is a normative juridical study with data obtained from literature studies and interviews with relevant sources (Ministry, Fisheries Association, and Task Force 115). The aim of the research is to identify best practices in the regulation of transshipment in the high seas for the conservation of fish stocks. The results of this study are that the IOTC and WCPFC allow transshipment activities by ship type and there is still a lack of licensing, reporting and supervision. Finally, the second RFMO regulation actually encourages increased transshipment practices in the middle of the sea and does not reduce it. Indonesia fully supports the ban on transshipment on the high seas and advocates for this in international forums. The conclusion of this study is that

In an effort to maintain fish stocks and accommodate the needs of business actors, it is recommended that RFMOs allow certain types of vessels to be overloaded, however, this must be accompanied by a strict monitoring and reporting mechanism with a structured target for each transships vessel at the port in the end. Best practices are in place to prevent violations of laws affecting the performance of RFMOs to protect fish stocks in the high seas.