

KESESUAIAN UKURAN *GROSS TONNAGE* (GT) KAPAL DENGAN DOKUMEN PADA KAPAL GILLNET DI PANGKALAN PENDARATAN IKAN KARANGSONG, KABUPATEN INDRAMAYU

Conformity of Gross Tonnage (GT) of Gillnet Ships at Karangsong Fish Landing Base, Indramayu Regency

Oleh:

Izza Mahdiana Apriliani^{1*}, Muhammad Faisal Abdillah¹, Lantun Paradhita Dewanti¹,
Sunarto²

¹Program Studi Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan,
Universitas Padjadjaran, Sumedang, Indonesia

²Program Studi Ilmu Kelautan, Fakultas Perikanan dan Ilmu
Kelautan, Universitas Padjadjaran, Sumedang, Indonesia

*Korespondensi penulis: izza.mahdiana@unpad.ac.id

ABSTRAK

Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong menjadi salah satu pelabuhan terbesar dan paling tinggi aktivitasnya di Kabupaten Indramayu. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah armada kapal yang tersebar di PPI Karangsong. Di sisi lain, puluhan kapal yang berada di Indramayu melakukan praktik *mark down*. Tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji kesesuaian ukuran *gross tonnage* (GT) kapal dengan dokumen pada kapal gillnet di PPI Karangsong, Kabupaten Indramayu. Riset ini dilaksanakan pada bulan Agustus 2021, bertempat di PPI Karangsong, Kabupaten Indramayu. Pengambilan sampel dilakukan dengan objek riset kapal *gillnet* berukuran <5 GT, 5-10 GT, >10-20 GT, >20-30 GT, dan >30 GT. Data yang diambil berupa panjang geladak kapal, lebar kapal dan dalam/tinggi kapal. Pengambilan sampel dari objek riset masing-masing sebanyak 3 kali ulangan per interval GT. Metode riset yang digunakan adalah survei. Data dianalisis secara deskripsi komparatif dengan membandingkan ukuran GT kapal antara ukuran pada dokumen kapal dan ukuran berdasarkan pengukuran fisik kapal. Terdapat beberapa ketidaksesuaian yang ditemukan terjadi pada kapal dengan kategori ukuran >10-20 GT, ukuran >20-30 GT, dan ukuran >30 GT. Selisih ukuran GT kapal tertinggi terdapat pada kapal dengan ukuran >30 GT.

Kata kunci: *gross tonnage*, pengukuran kapal, *mark down*, PPI Karangsong

ABSTRACT

Karangsong Fish Landing Base (PPI) is one of the largest and most active ports in Indramayu Regency. The number of ships spread across PPI Karangsong is very high. On the other hand, dozens of ships in Indramayu practiced mark down. The purpose of this study was to examine the suitability of the gross tonnage with the documents on the gillnet ship at PPI Karangsong, Indramayu Regency. This research was carried out in August 2021, at PPI Karangsong, Indramayu Regency. Sampling was carried out with research objects gillnet vessels measuring <5 GT, 5-10 GT, >10-20 GT, >20-30 GT, and >30 GT. Deck line length, breadth, and depth of the ship's were analyzed. Research method used is survey method. Data were analyzed in a comparative description by comparing the size of the ship's GT between ship's document and ship's physical measurements. There were several discrepancies found in ships with sizes >10-20 GT, sizes >20-30 GT, and sizes >30 GT. The difference in the size of the highest ship GT is found in ships with a size of >30 GT.

Key words: *gross tonnage*, measurement, *mark down*, PPI Karangsong

PENDAHULUAN

Kondisi geografis Kabupaten Indramayu merupakan wilayah yang potensial untuk pengembangan usaha perikanan dan kelautan yang meliputi perikanan budidaya, perikanan tangkap, dan pengolahan hasil perikanan dan kelautan (Risyanidi *et al.* 2019). Kabupaten Indramayu berada di wilayah Pantai Utara Provinsi Jawa Barat. Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong menjadi salah satu pelabuhan terbesar dan paling tinggi aktivitasnya di Kabupaten Indramayu (Muhidin & Komarudin 2021). Aktivitas perikanan yang tinggi dapat dilihat dari jumlah armada kapal yang tersebar di PPI Karangsong. Jumlah armada kapal penangkapan ikan di PPI Karangsong sebanyak 1.101 unit kapal yang terdiri dari kapal motor dengan ukuran 10-30 GT sebanyak 162 unit kapal, 30-50 GT sebanyak 148 unit kapal, >50 GT sebanyak 19 unit kapal sedangkan motor tempel <5 GT sebanyak 772 unit kapal (DKP Indramayu, 2017). Kegiatan penangkapan ikan didominasi oleh alat tangkap *gillnet* dari total unit penangkapan ikan yang terdapat di Kabupaten Indramayu (Haluan *et al.* 2012). Kapal *gillnet* yang banyak digunakan di PPI Indramayu berkisar antara 3 GT hingga 80 GT dan didominasi oleh kapal dengan ukuran 10 GT.

Kapal perikanan marak terjadi praktik *mark down* sebagai salah satu bentuk *illegal fishing*. Praktik-praktik *mark down* kapal dari ukuran yang sebenarnya ini diindikasikan banyak dilakukan oleh kapal yang berada di Indramayu. Kapal-kapal yang melakukan *mark down* ukuran kapal di Indramayu, Cirebon dan Sukabumi yaitu ukuran GT kapal lebih kecil dari pada sebenarnya setelah dilakukan pengukuran ulang (Yulianto 2016). Hal tersebut dikarenakan sebagian besar nelayan merasa dirugikan dari segi jatah mendapatkan bahan bakar bersubsidi, segi kebijakan, perijinan, biaya labuh dan sebagainya (Sunardi *et al.* 2019; Polhaipessy *et al.* 2019). Kapal perikanan Indonesia memiliki proses registrasi yang dilakukan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan serta Kementerian Perhubungan dalam hal ini di daerah diwakili oleh Syahbandar/Dinas Perhubungan. Berdasarkan PER.30/MEN/2012, proses yang harus dilakukan Ditjen Perikanan Tangkap adalah pemeriksaan fisik kapal penangkap ikan, alat penangkapan ikan dan/atau kapal pengangkut ikan tersebut. Pada saat pengecekan fisik kapal, seringkali ditemukan ukuran yang tercantum dalam dokumen tidak sesuai dengan ukuran kapal sesungguhnya (*mark down*) (Sunardi *et al.* 2019). Hal inilah yang menarik untuk dikaji karena praktik-praktik tersebut marak dilakukan oleh pelaku usaha (Yulianto & Lolo 2017). Salah satu praktik *IUU Fishing* yaitu praktik *mark down* yang merupakan salah satu dari 13 (tiga belas) modus yang teridentifikasi (Firdaus 2017). Mengingat hal tersebut, diharapkan riset ini dapat memberikan informasi mengenai kesesuaian ukuran *gross tonnage* (GT) kapal dengan dengan dokumen pada kapal *gillnet* di PPI Karangsong, Kabupaten Indramayu.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan selama bulan Agustus 2021 di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong, Kabupaten Indramayu, Jawa Barat. Lokasi riset memiliki potensi perikanan yang bersumber dari Laut Jawa bagian utara. Objek riset yang digunakan adalah kapal *gillnet* yang beroperasi di PPI Karangsong. Objek riset memiliki interval antara <5 GT, 5-10 GT, 11-20 GT, 21-30 GT, dan >30 GT. Pengambilan sampel dari objek riset masing-masing sebanyak 3 unit kapal per interval GT.

Metode penelitian menggunakan metode survei. Metode survei adalah kegiatan yang dilakukan dalam penelitian dengan melakukan observasi secara langsung terhadap objek yang diamati (Adiyanta 2019). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan primer. Data primer diperoleh dengan cara wawancara dan kuesioner untuk memperoleh informasi mengenai panjang geladak kapal (*length deck line*), lebar kapal (*breadth/B*), dalam/tinggi kapal (*depth/D*). Sementara itu, data sekunder mengenai kondisi umum lokasi riset, jumlah dan ukuran kapal *gillnet* di PPI Karangsong diperoleh dari data statistik Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Indramayu serta kajian pustaka dari penelitian sebelumnya.

Data yang telah diperoleh dianalisis secara deskriptif komparatif. Analisis ini dilakukan untuk membandingkan ukuran GT kapal antara ukuran pada dokumen kapal dan ukuran berdasarkan pengukuran fisik kapal. Pengolahan data berupa perhitungan GT kapal yang terdiri dari kapal dengan ukuran dibawah 24 meter perhitungan dengan metode dalam negeri (Permenhub No.8 Tahun 2013). Metode pengukuran GT dalam negeri dilakukan berdasarkan formulasi yang tertera pada Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor PY.67/1/13-90 pasal 24 ayat 2:

$$GT = 0,25 \times V \quad (1)$$

dengan:

0,25 = koefisien bentuk kapal berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor PY.67/1/13-90 pasal 24 ayat (2).

V = Jumlah dari volume ruangan di bawah geladak serta ditambah dengan volume ruangan di atas geladak yang tertutup sempurna yang berukuran lebih dari 1 m³. Menghitung volume di bawah geladak untuk metode pengukuran GT dalam negeri yaitu:

$$V = L \times B \times D \times f \quad (2)$$

dengan:

L = Panjang kapal atau sering disebut panjang geladak ukur (*length deck line*), panjang ini diukur berdasarkan geladak di belakang linggi haluan sampai geladak di depan linggi buritan secara mendatar.

B = Lebar kapal, lebar ini diukur antara kedua sisi luar lambung kapal di bagian terbesar badan kapal, tidak termasuk pisang-pisang.

D = Tinggi kapal, tinggi diukur berdasarkan jarak tegak lurus di tempat yang terlebar, dimulai dari sisi bawah gading dasar sampai sisi bawah geladak sampai pada ketinggian khayal yang melintang melalui sisi atas dari lambung tetap.

f = Faktor kegemukan, ditentukan berdasarkan bentuk lambung atau jenis kapal, yaitu sebesar 0,70. Nilai tersebut digunakan bagi kapal-kapal dengan bentuk penampang hampir penuh atau dengan dasar agak miring dari tengah-tengah ke sisi kapal, secara umum digunakan untuk kapal motor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

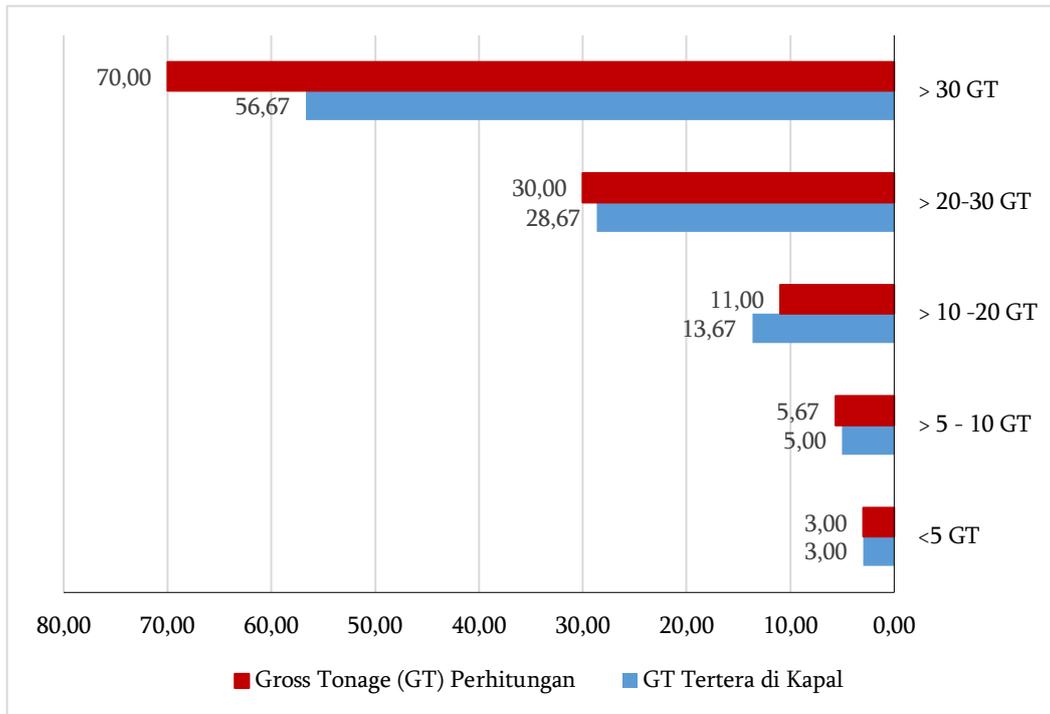
Kapal ikan merupakan salah satu aspek yang penting dalam operasi penangkapan ikan. Hal tersebut menentukan keberhasilan operasi penangkapan ikan. Konstruksi sebuah kapal akan mempengaruhi kekuatan kapal ketika berada di laut. Konstruksi kapal yang berada di PPI Karangsong dirancang sedemikian rupa dan telah disesuaikan dengan kebutuhan pengoperasian untuk memperoleh hasil tangkapan yang maksimal. Bentuk badan dan bahan kapal disesuaikan dengan jenis kapal yang akan digunakan. Kapal *gillnet* dengan kecepatan yang tinggi harus memiliki bentuk lambung yang lebih langsing dibandingkan kapal berkecepatan rendah. Material yang digunakan dalam pembuatan kapal *gillnet* di PPI Karangsong umumnya berbahan dasar kayu. Kayu merbau yang dikirim dari daerah Kalimantan merupakan material yang banyak digunakan pada kapal *gillnet* dengan ukuran >20 GT. Sedangkan kapal *gillnet* dengan ukuran <20 GT menggunakan bahan kayu jati yang berasal dari daerah Majalengka, Cirebon dan Jawa Tengah. Warisan turun temurun dan keterampilan warga setempat yang menjadi dasar dalam proses pembuatan konstruksi kapal.

Berdasarkan hasil penelitian, nilai spesifikasi rasio dimensi utama kapal *gillnet* di PPI Karangsong memiliki nilai *length*/panjang sebesar 8,5-27,5 m, nilai *breadth*/lebar sebesar 2,4-6,9 m, nilai *depth*/dalam sebesar 0,8-3,2 m, dan ukuran kapal berkisar antara 3-80 GT. Terdapat beberapa ketidaksesuaian yang ditemukan antara ukuran GT kapal pada tanda selar dengan perhitungan ukuran GT kapal yang dilakukan selama penelitian. Hal tersebut terjadi pada kapal dengan kategori ukuran >10-20 GT, ukuran >20-30 GT, dan ukuran >30 GT. Selisih ukuran GT kapal tertinggi terdapat pada kapal dengan ukuran >30 GT. Tabel perhitungan GT kapal dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Perhitungan GT kapal

Nomor Kapal	Kategori	Tanda Selar (GT)	Spesifikasi Kapal <i>Gillnet</i>			
			<i>Gross Tonnage</i> (GT) Perhitungan	<i>Length deck line</i> (m)	<i>Breadth</i> (m)	<i>Depth</i> (m)
1	<5 GT	3	3	9,00	2,50	0,82
2		3	3	8,70	2,50	0,80
3		3	3	8,50	2,50	0,85
Rata-Rata		3	3	8,73	2,50	0,82
4	>5-10 GT	5	5	12,21	2,40	1,10
5		5	6	12,90	2,70	1,02
6		5	6	12,68	2,40	1,12
Rata-Rata		5	5,67	12,60	2,50	1,08
7	>10-20 GT	12	9	12,20	3,50	1,30
8		17	14	13,33	3,87	1,55
9		12	10	12,10	3,68	1,36
Rata-Rata		13,67	11	12,54	3,68	1,40
10	>20-30 GT	28	30	16,60	5,32	2,00
11		29	30	18,80	4,85	1,88
12		29	30	15,88	4,74	2,30
Rata-Rata		28,67	30	17,09	4,97	2,06
13	>30 GT	80	97	27,50	6,32	3,20
14		40	70	23,20	6,90	2,50
15		50	43	20,50	5,53	2,20
Rata-Rata		56,67	70	2,73	6,25	2,63
Min		3	3	8,50	2,40	0,80
Max		80	97	27,50	6,90	3,20

Ukuran GT yang tidak sesuai dengan tanda selar kapal dapat disebabkan oleh beberapa hal seperti penambahan ukuran dimensi kapal yang belum dilaporkan kepada pihak terkait, penambahan ruangan tertutup di atas dek yang sebelumnya tidak tertera pada dokumen awal, faktor angin yang menyebabkan tidak seimbangnya *roll meter*, dan adanya gelombang yang dapat merubah keseimbangan dan posisi kapal. Beberapa kesalahan pada saat pengukuran dapat disebabkan karena adanya angin yang dapat mengganggu tegaknya tali *roll meter* pada saat dibentangkan, dan atau adanya gelombang laut yang dapat merubah posisi dan keseimbangan kapal sehingga mengganggu pengukur pada saat pengukuran kapal yang berada di kolam pelabuhan (Supriadi *et al.* 2019). Faktor-faktor tersebut dapat mempengaruhi pengukuran dan menyebabkan hasil yang tidak sesuai dengan fisik sesungguhnya.



Gambar 1 Grafik rata-rata perbandingan GT kapal pada tanda selar dan hasil perhitungan

Berdasarkan Gambar 1, kapal *gillnet* dengan ukuran >30 GT memiliki simpangan nilai rata-rata GT yang paling berbeda jauh. Salah satu penyebab adanya perbedaan GT yang sangat signifikan yaitu adanya manipulasi data ukuran kapal pada dokumen awal, hal ini dilakukan oleh pemilik kapal bersama syahbandar atau ahli ukur yang melaksanakan pengukuran sehingga hasil GT kapalnya akan berbeda dengan ukuran sebenarnya. Manipulasi data terjadi karena sebagian besar nelayan merasa dirugikan dengan kebijakan yang berkaitan dengan ukuran kapal, salah satunya adalah masalah perizinan. Menurut Sunardi *et al.* (2019) terdapat praktik *mark down* pada kapal-kapal di Indramayu, Cirebon dan Sukabumi hal tersebut ditunjukkan dengan ukuran GT kapal yang lebih kecil dari pada sebenarnya setelah dilakukan pengukuran ulang.

Kapal *gillnet* yang berada di PPI Karangsong dilengkapi dengan alat tangkap *gillnet millennium*. *Gillnet millennium* merupakan alat tangkap hasil modifikasi dari jaring insang. *Gillnet millennium* termasuk ke dalam klasifikasi jaring insang hanyut berbentuk empat persegi panjang. Bahan jaring ini terbuat dari monofilamen atau multifilamen yang dibentuk menjadi empat persegi panjang. Konstruksi dari *gillnet millennium* bagian atas dilengkapi dengan beberapa pelampung (*floats*), sedangkan pada bagian bawah dilengkapi dengan beberapa pemberat (*sinkers*). *Gillnet millennium* yang digunakan oleh nelayan Karangsong memiliki badan jaring dengan bahan *polyamide monofilament* berwarna putih transparan yang akan nampak lebih bercahaya ketika dipasang dalam air. Hal tersebut bertujuan untuk menarik perhatian ikan dalam kolom perairan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Armada penangkapan kapal *gillnet* di PPI Karangsong memiliki *Gross Tonnage* (GT) yang bervariasi serta terdapat perbedaan ukuran GT kapal hasil perhitungan dengan tanda selar kapal. Hal tersebut terjadi pada kapal dengan kategori ukuran >10-20 GT, ukuran >20-30 GT, dan ukuran >30 GT. Selisih ukuran GT kapal tertinggi terdapat pada kapal dengan ukuran >30 GT.

DAFTAR PUSTAKA

- [DKP Indramayu] Dinas Perikanan dan Kelautan Indramayu. 2017. Statistik Perikanan Tangkap Indramayu. Indramayu: DKP Indramayu.
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2012. Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.30/MEN/2012 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. Jakarta (ID): KKP.
- Adiyanta, F. C. S. 2019. Hukum dan Studi Penelitian Empiris: Penggunaan Metode Survey sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris. *Administrative Law and Governance Journal*, 2(4), 697-709.
- Firdaus, M. 2017. Kerugian Sumber Daya Ikan Akibat Praktik *Mark Down* Kapal Penangkap Ikan di Indonesia. *Jurnal Badan Penelitian dan Pengembangan Kelautan dan Perikanan*, 12(2), 133-141.
- Haluan, C. C. R., Purbayanto A., & Sondita, M. F. A. 2012. Studi Mengenai Proses Tertangkapnya dan Tingkah Laku Ikan Terhadap Gillnet Millennium di Perairan Bondet, Cirebon. *Marine Fisheries*, 3(1), 7-13.
- Muhidin, D., & Komarudin, N. 2021. Strategi Pengembangan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong Kabupaten Indramayu Ditinjau dari Aspek Produksi dan Fasilitas (Suatu Kasus di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong Kabupaten Indramayu). *Jurnal Akuatek*, 2(2), 112-129.
- [PERMENHUB RI] Peraturan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2013. 2013. Tentang Pengukuran Kapal. Diakses pada: http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2013/pm.8_tahun_2013.pdf. [Diunduh 30 Januari 2022].
- Polhaipessy, R., Waileruny, W., Matrutty, D. D. P., Souisa, F. J. N., & Kemhay, D. 2019. Analisis Faktor Produksi Usaha Perikanan Purse Seine di Pulau Ambon. *Prosiding Seminar Nasional Kelautan dan Perikanan (pp. 146-158).2019* Ambon: Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Unpatti.
- Risyandi, A. N., Djunaidah, I. S., & Supena, M. H. 2019. Potensi dan Permasalahan Usaha Perikanan di Kecamatan Cantigi Kabupaten Indramayu. *Jurnal Penyuluhan Perikanan dan Kelautan*, 13(2), 169-187.
- Sunardi, Baidowi, A., & Yulianto, E. S. 2019. Perhitungan GT Kapal Ikan Berdasarkan Peraturan di Indonesia dan Pemodelan Kapal dengan Dibantu Komputer (Studi Kasus Kapal Ikan Muncar dan Prigi). *Marine Fisheries*. 10(2). 141-152.
- Supriadi, D., Nurhayati, A., & Putri, D. A. 2019. Kesesuaian Ukuran Kapal dengan Dokumen pada Kapal Jala Cumi (*Cast Net*) di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawan Cirebon. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*. 10(2), 89-95.
- Yulianto, A. 2016. 51 Unit Kapal Nelayan Mark Down Bobot. Diakses pada: <https://www.republika.co.id/berita/koran/news-update/16/03/14/o40x4m16-51-nitkapal-nelayan-mark-down-bobot>. [Diunduh 8 Januari 2022].
- Yulianto, A., & Lolo, F. T. A. 2017. Analisis *Occupational Crime* terhadap Praktik *Mark Down* dalam Dokumen Kapal Penangkap Ikan. *Jurnal Kriminologi Indonesia*. 1(1). 67-81.