

**KESESUAIAN UKURAN KAPAL DENGAN DOKUMEN
PADA KAPAL JALA CUMI (*CAST NET*)
DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA (PPN) KEJAWANAN CIREBON**

Dedi Supriadi¹, Nurhayati², dan Didha Andini Putri³

¹Dosen Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Unpad

²Alumni Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Untag Cirebon

³Dosen Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Untag Cirebon

Abstrak

Markdown merupakan terteraanya *gross tonnage* (GT) kapal pada dokumen yang tidak sesuai dengan fisik kapal sesungguhnya. *Markdown* menimbulkan banyak kerugian baik dari pihak pemerintah maupun pemilik kapal sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menerbitkan Peraturan Nomor UM.003/47/DJPL/15 tentang verifikasi atau pengukuran ulang untuk menanggulangi praktik *markdown*. Penelitian ini bertujuan untuk menghitung GT kapal berdasarkan *Ldek* serta membandingkan dengan dokumen awal pada kapal dan menghitung dan membandingkan GT kapal dengan rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan rumus Nomura dan Yamazaki. Penelitian ini dilakukan dengan metode deskriptif. Analisis pengukuran GT kapal pada penelitian ini untuk mendapatkan hasil GT dari 2 metode pengukuran dengan menggunakan rumus Nomura dan Yamazaki serta rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Hasil penelitian menunjukkan dari 12 kapal jala cumi (*cast net*) yang telah diukur ulang pada saat penelitian terbukti 100% GT kapal pada dokumen awal tidak sesuai dengan fisik sesungguhnya (*markdown*). Perbandingan GT kapal dengan menggunakan rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Nomura mendapatkan hasil yang berbeda karena konversi dan *coefficient of block* (Cb) yang digunakan pada kedua rumus tersebut berbeda. Pada rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menggunakan konversi 0.25 dan *coefficient of block* 0.70, sedangkan pada rumus Nomura menggunakan konversi 0.353 dan *coefficient of block* 0.56.

Kata Kunci : *Dokumen, Gross tonnage, Kapal, Markdown*

Abstract

Markdown represent as described it him gross of tonnage (Ship GT) at document which disagree with ship physical of sesungguhnya. Markdown generate many loss either from governmental party/ side and also ship owner so that Directorate General Communication of Sea publish Regulation of Number of UM.003/47/DJPL/15 about measurement or verification repeat to overcome this markdown. This research to count/calculate GT ship pursuant to *Ldek* and also compare with document early at ship and count/calculate and compare GT ship with formula Directorate General Communication of Sea with formula of Nomura and Yamazaki. This research is done/conducted with method of deskriptif. Analisis measurement of GT ship at this research to get result of GT from 2 measurement method by using formula of Nomura and Yamazaki and also formula Directorate General Communication of Sea. Result of research of menunjukkan from 12 fish-net ship of cumi (net cast) which have been re-measured at the time of proven research 100% Ship GT at document early disagree with real physical (GT ship markdown). Comparison by using formula Directorate General Communication of Sea and of Nomura get different result because and conversion of coefficient block of (used Cb) at both formula of different formula. Directorate General Communication of Sea use conversion 0.25 and block of coefficient 0.70, while at formula of Nomura use conversion 0.353 and block of coefficient 0.56

Keyword : Document, Gross of tonnage, Ship, Markdown

PENDAHULUAN

Kapal penangkap ikan merupakan bagian dari unit penangkapan ikan yang mempunyai peran penting untuk menunjang keberhasilan operasi penangkapan ikan, baik sebagai alat transportasi dari fishing base ke fishing ground dan sebaliknya maupun sebagai alat untuk menampung, menyimpan ikan hasil tangkapan. (Novita dan Iskandar, 2014).

Indonesia mempunyai jumlah kapal penangkap ikan 625.633 unit kapal, sehingga dengan jumlah tersebut pemerintah Indonesia perlu menertibkan kapal penangkap ikan tersebut. Cara pemerintah menertibkan kapal penangkap ikan yaitu dengan cara mewajibkan kepada pemilik kapal penangkap ikan untuk mendaftarkan kapalnya kepada instansi terkait. Pendaftaran atau registrasi kapal penangkap ikan di Indonesia dapat dilakukan oleh dua instansi. Pendaftaran pada Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terkait dokumen kapal (gross akte, surat ukur, pas tahunan, sertifikat kesempurnaan, serta sertifikat kelaiklautan kapal), yang selanjutnya dokumen tersebut digunakan sebagai dasar untuk melakukan pendaftaran pada Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dalam hal surat izin usaha perikanan (SIUP), surat izin penangkapan ikan (SIPI) serta surat izin kapal pengangkut ikan (SIKPI). Sistem pendaftaran tersebut berfungsi untuk memperoleh data kapal penangkap ikan Indonesia (KKP, 2014). Data dan informasi tentang kapal penangkap ikan yang penting diketahui salah satunya adalah data ukuran kapal. Ukuran kapal yang dimaksud adalah gross tonnage (GT). Menurut Nanda (2004), GT atau volume kapal sangat erat kaitannya dengan pengelolaan perikanan tangkap. Maka dari itu data ukuran GT kapal yang baik mutlak diperlukan oleh pemerintah agar pemerintah tepat dalam memberikan keputusan dalam melakukan kegiatan pengelolaan perikanan tangkap.

Saat ini di Indonesia, data GT kapal banyak yang tidak sesuai dengan fisik sesungguhnya, biasanya GT kapal pada dokumen lebih kecil dibandingkan dengan GT fisik sesungguhnya atau biasa disebut markdown (Arthatiani, 2014). Hal ini masih menjadi pekerjaan rumah bagi instansi terkait.

Adanya isu markdown ini sangat merugikan bagi pihak pemerintah, dapat berupa data yang tidak akurat serta kerugian dalam hal Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Besarnya PNBP ditentukan dari ukuran GT yang tertera dalam dokumen kapal. Selain itu kerugian dialami juga oleh pemilik kapal, kerugian berupa pada saat adanya bantuan, penerimaan asuransi serta disaat pemilik kapal melakukan pinjaman

dengan kapal sebagai barang agunan. Bantuan, asuransi maupun agunan sangat tergantung dari besaran GT pada dokumen yang mereka miliki (Soeboer, 2012).

Praktik markdown ini mendorong Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perhubungan Laut resmi menerbitkan surat edaran Nomor UM.003/47/16/DJPL-15 tanggal 10 juli tahun 2015 tentang verifikasi atau pengukuran ulang terhadap kapal penangkap ikan (BKIP, 2016). Surat edaran tersebut mewajibkan pemilik kapal untuk mengukur ulang kapalnya guna memperbaiki besaran GT kapal pada dokumen.

Permasalahan yang dapat ditimbulkan adalah pada saat pengukuran terdapat tiga unsur dimensi GT, yaitu panjang (*Ldek*), lebar (*B*), dan dalam (*D*) yang tidak sesuai dengan fisiknya menyebabkan hasil GT yang tidak sesuai dengan fisik kapal sesungguhnya. Oleh karena itu untuk mengetahui kesesuaian GT kapal jala cumi (cast net) yang dilihat pada dokumen kapal dengan ukuran fisik sesungguhnya yang ada di PPN Kejawan, maka penulis melakukan penelitian dengan judul Kesesuaian Ukuran Kapal Dengan Dokumen Pada Kapal Jala Cumi (Cast net) Di Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawan Cirebon.

Tujuan dari penelitian ini, yaitu :

1. Menghitung GT kapal berdasarkan *Ldek* serta membandingkan dengan dokumen awal pada kapal.
2. Menghitung dan membandingkan GT kapal dari rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan rumus Nomura dan Yamazaki.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawan Cirebon, Provinsi Jawa Barat. Waktu pengumpulan data dilakukan mulai bulan Juli hingga Agustus 2018. Penelitian ini dilakukan dengan metode deskriptif survey. Nazir (2013), menjelaskan bahwa metode deskriptif adalah metode penelitian untuk membuat gambaran mengenai situasi atau kejadian, serta untuk memperoleh fakta-fakta dari gejala-gejala yang ada dan mencari keterangan-keterangan secara *factual*. Penelitian dengan metode ini membedah dan menguliti suatu permasalahan untuk mendapatkan pembenaran terhadap keadaan dan praktek-praktek yang sedang berlangsung.

Metode Pengumpulan Data

Jenis data yang dikumpulkan pada penelitian ini berupa data sekunder dan data primer. Data sekunder diperoleh dari Syahbandar Perikanan yang berada di PPN Kejawanan, data yang diperoleh berupa data kapal yang bersandar di PPN Kejawanan selama tahun 2017. Data primer diperoleh melalui observasi dengan cara pengukuran langsung pada 12 kapal jala cumi (*cast net*) yang sedang bersandar pada bulan Agustus di PPN Kejawanan.

Analisa Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini terhadap kesesuaian fisik kapal dengan dokumen, yaitu menggunakan analisis kesesuaian GT kapal dan analisis pengukuran GT kapal dalam menghitung ukuran GT kapal.

Analisis Kesesuaian GT kapal

Kondisi nyata di lapangan sering menimbulkan perbedaan. Analisis kesesuaian GT kapal pada penelitian ini digunakan untuk melihat perbedaan atau *gap* antara GT hasil pengukuran ulang dengan GT yang tertera pada dokumen, sehingga dari hal tersebut dapat dilihat sesuai atau tidaknya data GT yang tertera pada dokumen awal dengan pengukuran ulang saat penelitian.

Analisis Pengukuran GT Kapal

Analisis pengukuran GT kapal pada penelitian ini digunakan untuk mendapatkan hasil GT dari 2 metode pengukuran dengan menggunakan rumus Nomura dan Yamazaki serta rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla).

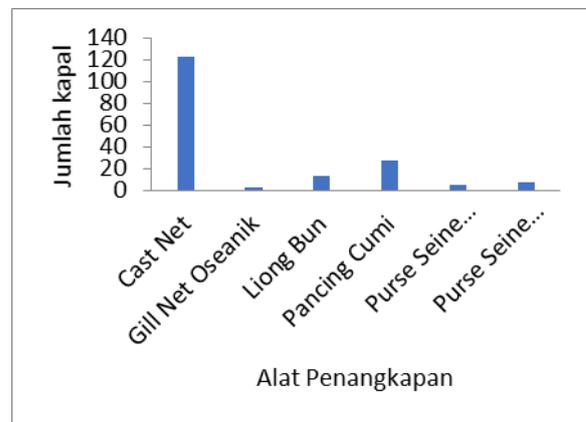
1. Nomura Internasional
 $GT = K \times V$
 $GT = K \times (Vb + Va)$
 $GT = K \times ((Ldek \times B \times D \times f) + (L \times B \times D))$
2. Perla Nasional
 $GT = K \times V$
 $GT = K \times (Vb + Va)$
 $GT = K \times ((Ldek \times B \times D \times f) + (L \times B \times D))$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Kapal Penangkapan Ikan di PPN Kejawanan Cirebon

Kapal penangkapan ikan yang terdapat di PPN Kejawanan mempunyai total sebanyak 178 unit yang terbagi dalam 6 jenis berdasarkan alat tangkapnya. Menurut Novita dan Iskandar (2014), kapal merupakan bagian dari unit penangkapan ikan yang mempunyai peran penting untuk menunjang keberhasilan operasi penangkapan

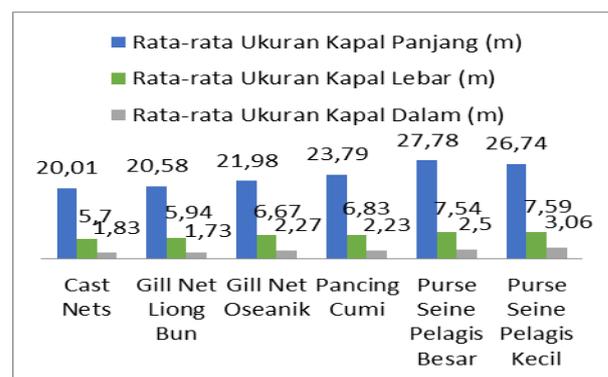
ikan. Maka dari itu kapal penangkapan ikan tidak bisa dipisahkan dari pelabuhan perikanan. Gambar 1 menunjukkan data unit kapal penangkapan ikan yang berada di PPN Kejawanan berdasarkan jenis alat tangkap yang digunakan.



Gambar 1. Data Unit Kapal Penangkapan Ikan

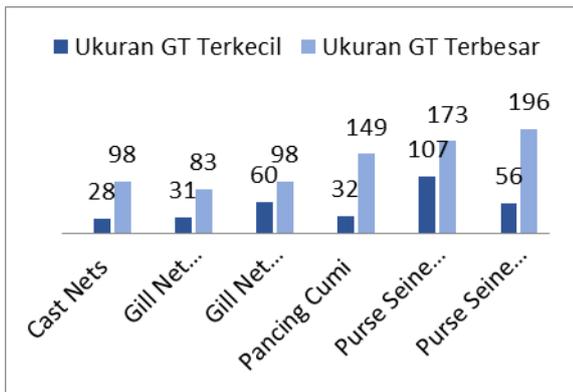
Berdasarkan Gambar 1 kapal di PPN Kejawanan didominasi kapal oleh kapal dengan alat tangkap jala cumi (*cash net*) dengan jumlah unit sebanyak 123 unit kapal. Kapal dengan alat tangkap pancing cumi adalah kapal terbanyak kedua setelah kapal jala cumi (*cast net*) dengan jumlah 27 unit kapal. Setelah itu kapal dengan alat tangkap Gill Net Liong Bun yang berjumlah sebanyak 13 unit kapal.

Spesifikasi ukuran kapal yang berada di PPN Kejawanan mempunyai ukuran yang berbeda-beda, terutama pada dimensinya. Dimensi utama yang terdapat pada kapal meliputi panjang, lebar kapal dan dalam kapal. Menurut Pamikiran (2012), pengertian atau keterangan dari panjang kapal (*L*) adalah panjang yang diukur dari bagian ujung buritan sampai ujung haluan, lebar kapal (*B*) adalah lebar yang diukur dari sisi luar kapal yang satu ke sisi kapal lainnya, dan tinggi/dalam kapal (*D*) adalah dalam atau tinggi yang diukur dari dek terendah sampai ke bagian badan perahu terbawah. Spesifikasi dimensi dari setiap unit kapal penangkapan ikan yang berada di PPN Kejawanan disajikan pada Gambar 2.



Gambar 2. Spesifikasi Ukuran Kapal Di PPN Kejawanan

Berdasarkan Gambar 2, terlihat ukuran panjang, lebar dan dalam dari setiap unit kapal penangkapan ikan. Ukuran rata-rata lebar dan dalam kapal terbesar terdapat pada kapal *purse seine* pelagis kecil, dengan ukuran lebar 7,59 m dan dalam 3,06 m. Sedangkan ukuran rata-rata panjang terdapat pada kapal *purse seine* pelagis besar dengan ukuran 27,78 m. Ukuran kapal yang berada tersebut menjadikan ukuran GT kapal penangkapan ikan yang berada di PPN Kejawan mempunyai GT yang berbeda. Data ukuran GT kapal di PPN Kejawan sepanjang tahun 2017 disajikan pada Gambar 3.



Gambar 3. Ukuran GT Kapal Di PPN Kejawan

Berdasarkan Gambar 13, terlihat ukuran GT terkecil dan terbesar dari setiap unit kapal penangkapan. Kapal pancing cumi dan kapal *purse seine* pelagis kecil memiliki perbedaan GT yang sangat signifikan yaitu dari 117 GT hingga 140 GT. Kapal yang memiliki GT terbesar adalah kapal *purse seine* pelagis kecil yaitu 196 GT sedangkan kapal yang memiliki GT terkecil adalah kapal jala cumi (*cast net*) yaitu 28 GT. Ukuran GT yang berbeda karena adanya perbedaan pada alat tangkap yang digunakan. Terlihat pada Gambar 12 dan Gambar 13 yang dapat ditarik kesimpulan yaitu spesifikasi rata-rata ukuran *L*, *B*, dan *D* berkorelasi dengan ukuran GT. Rata-rata ukuran *L*, *B*, dan *D* terbesar terdapat pada kapal *purse seine* pelagis kecil, begitupun dengan GT terbesar terdapat pada kapal *purse seine* pelagis kecil.

Kapal jala cumi (*cast net*) yang berada di PPN Kejawan mempunyai ukuran GT lebih dari 30 GT. Hal tersebut menyebabkan kapal jala cumi (*cast net*) perlu mendaftarkan izin penangkapan ikan ke pusat atau ke Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap (DJPT). Pendaftaran kapal tersebut telah diatur dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 27 tahun 2009 tentang Pendaftaran dan Penandaan Kapal Perikanan. Menurut Peraturan Menteri Nomor 27 tahun

2009 pendaftaran kapal dibagi menjadi 3 golongan. Pertama, kapal dengan ukuran diatas 30 GT pendaftaran harus dilakukan dengan kewenangan Ditjen Perikanan Tangkap. Kedua, kapal dengan ukuran 10 GT hingga 30 GT pendaftaran dilakukan dengan kewenangan gubernur atau pejabat yang ditunjuk sesuai dengan domisili administrasinya. Ketiga, kapal dengan ukuran sampai 10 GT pendaftaran kapal dilakukan dengan kewenangan bupati/walikota atau pejabat yang ditunjuk sesuai dengan domisili dengan wilayah administrasinya.

Gross Tonnage (GT) Kapal Jala Cumi (*cast net*)

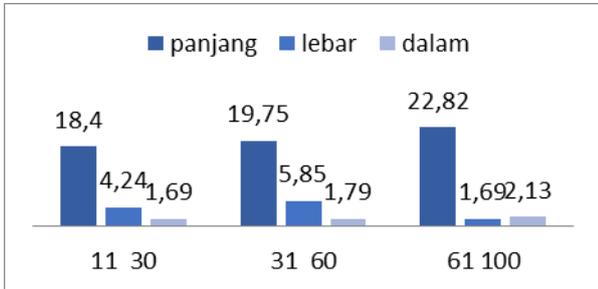
Kapal jala cumi (*cast net*) yang berada di PPN Kejawan berjumlah 123 unit kapal yang mempunyai ukuran GT bervariasi. Dimensi utama kapal merupakan unsur untuk mengetahui GT kapal. Menurut Irawan (2015), dimensi kapal mempengaruhi keragaman volume kapal atau biasa disebut GT. Ukuran GT kapal jala cumi (*cast net*) dapat dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok sesuai dengan data yang diperoleh dari PPN Kejawan. Kelompok tersebut, yaitu 11 sampai 30 GT, 31 sampai 60 GT, dan 61 sampai 100 GT seperti yang ditunjukkan pada Tabel 1.

| No | Ukuran GT | Jumlah Kapal | Persentase Kapal |
|-------|-----------|--------------|------------------|
| 1 | 11 – 30 | 23 | 18,7 % |
| 2 | 31 – 60 | 81 | 65,8 % |
| 3 | 61 – 100 | 19 | 15,5 % |
| Total | | 123 | 100 % |

Tabel 1 menampilkan jumlah kapal jala cumi (*cast net*) berdasarkan GT. Kapal dengan ukuran 31 sampai 60 GT mendominasi dari keseluruhan kapal jala cumi (*cast net*) yang berada di PPN Kejawan pada tahun 2017. Jumlah kapal ukuran 31 sampai 60 GT berjumlah 81 unit kapal dengan presentase 65,8 %. Jumlah kapal dengan GT terendah sebanyak 19 kapal dengan ukuran GT 61 sampai 100 GT dengan presentase 15,5 %.

GT kapal dipengaruhi oleh dimensi utama kapal. Setiap kelompok GT kapal mempunyai ukuran *Ldek*, *B* dan *D* yang berbeda-beda. Kapal jala cumi (*cast net*) dengan ukuran 11 sampai 30 GT mempunyai rata-rata *Ldek*, *B* dan *D* sebesar 18.4 m, 4.24 m, dan 1.69 m. Kapal jala cumi (*cast net*) dengan ukuran 31 sampai 60 GT mempunyai rata-rata *Ldek*, *B*, dan *D* sebesar 19.75 m, 5.87, dan 1.79 m. Kapal jala cumi (*cast net*) dengan ukuran 61 sampai 100 GT mempunyai rata-rata

Ldek, B, dan D sebesar 22.82 m, 7.72 m, dan 2.13 m. Hal tersebut membuktikan semakin besar ukuran dimensi kapal maka akan semakin besar ukuran GT setiap kapalnya. Spesifikasi rata-rata ukuran kapal antar GT pada kapal disajikan pada Gambar 4.



Gambar 4. Ukuran Rata-Rata Dimensi Kapal Jala Cumi (*cast net*)

Kapal yang berdomisili di PPN Kejawanon pada umumnya berbahan dasar kapal terbuat dari kayu. Pembuatan kapal dengan berbahan dasar kayu sudah menjadi tradisi turun temurun yang mempunyai banyak kelebihan. Kelebihan pembuatan kapal dengan bahan kayu, yaitu persediaan kayu di Indonesia cukup banyak serta harganya yang ekonomis dan terjangkau (Kusumanti 2009). Kapal jala cumi (*cast net*) dapat dilihat pada Gambar 5.



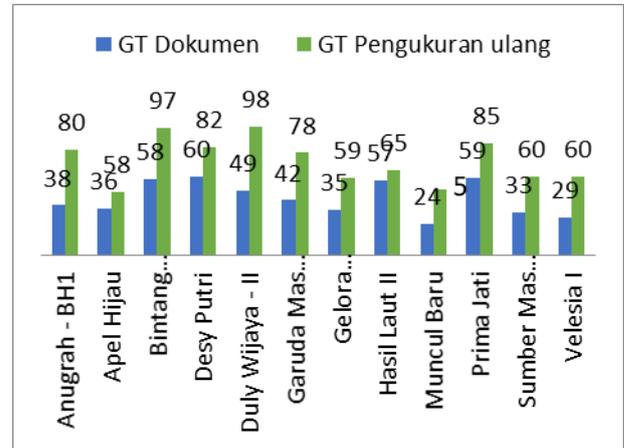
Gambar 5. Kapal Jala Cumi (*cast net*) di PPN Kejawanon Cirebon

Kesesuaian GT Kapal Jala Cumi (*cast net*)

Surat edaran Nomor UM.003/47/16/DJPL-15 tentang verifikasi atau pengukuran ulang terhadap kapal penangkap ikan yang resmi diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) pada tahun 2015. Hal tersebut menjadikan para pemilik kapal penangkap ikan wajib melakukan pengukuran ulang terhadap kapalnya, begitupun yang terjadi di PPN Kejawanon. Para pemilik kapal di PPN Kejawanon wajib melakukan verifikasi atau

pengukuran ulang terhadap kapal yang dimilikinya.

Pada penelitian dilakukan pengukuran ulang secara langsung oleh penulis terhadap 12 kapal jala cumi(*cast net*) yang sedang bersandar di PPN Kejawanon. GT hasil pengukuran ulang akan ditampilkan pada Gambar 6.



Gambar 6. GT Pada Dokumen Awal Dan GT Pengukuran pada Saat Penelitian

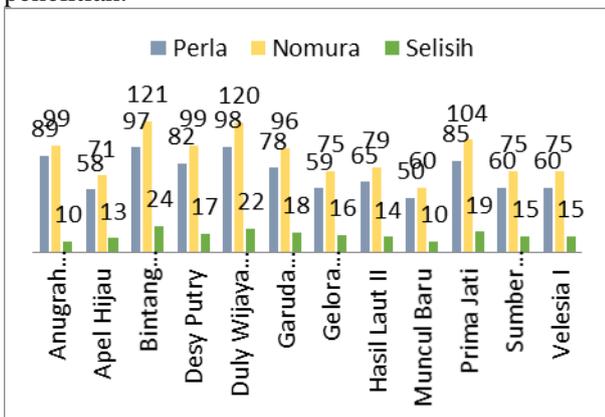
Berdasarkan Gambar 6, dari 12 kapal yang telah diukur ulang pada saat penelitian menghasilkan GT yang tidak sesuai dengan GT yang tertera pada dokumen awal. Hal tersebut dapat diartikan bahwa dari 12 total kapal jala cumi(*cast net*) yang telah diukur ulang, 100% kapal tersebut melakukan praktik *markdown*.

Ukuran GT yang tidak sesuai dengan dokumen sebelumnya di sebabkan oleh beberapa hal. Ukuran yang tidak sesuai dapat terjadi karena adanya penambahan ukuran dimensi seperti panjang, lebar, dan dalam kapal yang belum dilaporkan oleh pemilik kapal kepada pihak yang terkait. GT yang tidak sesuai juga terjadi karena adanya penambahan ruangan-ruangan tertutup diatas dek yang volumenya melebihi dari 1 m³ yang sebelumnya tidak tertera pada dokumen awal. Selain itu kesalahan pengukuran juga bisa menyebabkan hasil GT yang berbeda. Kesalahan pada saat pengukuran salah satu penyebabnya seperti angin yang dapat mengganggu tegaknya tali *roll* meter pada saat dibentangkan. Selain itu adanya gelombang yang dapat merubah posisi serta keseimbangan kapal, sehingga mengganggu keseimbangan pengukur pada saat pengukuran kapal yang berada di kolam pelabuhan dapat menyebabkan hasil yang tidak sesuai dengan fisik sesungguhnya. Maka dari itu bagi kapal yang akan diukur ulang dianjurkan sedang berada di daratan dan kondisi cuaca sedang tenang, agar bisa meminimalisir kesalahan yang terjadi pada saat pengukuran. Namun, beberapa hal tersebut tidak akan membuat perubahan GT pada dokumen awal

dengan GT pengukuran ulang mempunyai perbedaan yang sangat signifikan. Perbedaan GT yang sangat signifikan dikarenakan adanya kecurangan manipulasi data ukuran kapal yang dilakukan oleh pemilik kapal dengan syahbandar atau ahli ukur yang melaksanakan pengukuran yang hasil GT kapalnya tercantum pada dokumen awal yang terbukti *markdown*. Hal tersebut terbukti karena menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 8 tahun 2013 tentang pengukuran kapal, hanya ahli ukur kapal atau Pejabat Pemerintah di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang mempunyai kewenangan untuk melaksanakan pengukuran kapal.

Pengukuran dan Perhitungan Dimensi Kapal Jala Cumi (*cast net*)

Semenjak tahun 2002, melalui surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PY.67/1/16-02 tentang perubahan atas keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) Nomor PY.67/1/13-90 tanggal 6 Oktober 1990 tentang Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.41 Tahun 1990 tentang Pengukuran Kapal-kapal Indonesia, Ditjen Hubla resmi merubah rumusan perhitungan GT kapal pada nilai koefisien atau konversi GT kapal dari 0.353 menjadi 0.25. Ditjen Hubla merubah koefisien tersebut mempunyai tujuan agar cara pengukuran dalam negeri sesuai dengan ketentuan TMS 1969 sertaterdapat juga tuntutan dari pihak *stakeholder* agar koefisien 0.353 diubah karena terlalu besar. Perubahan tersebut pastinya akan menyebabkan hasil GT yang berbeda pada pengukuran dalam negeri menggunakan rumus Perla jika dibandingkan dengan pengukuran internasional yang mempunyai konversi GT 0.353 sesuai dengan ketentuan nilai koefisien yang diterapkan oleh rumus Nomura. Pada Gambar 7 akan menampilkan hasil beserta selisih GT dari 12 kapal jala cumi (*cast net*) yang diukur pada saat penelitian.



Gambar 7. GT Perbandingan Perla dan Nomura

Perbedaan hasil GT dari kedua rumus tersebut disebabkan karena adanya perkalian GT yang berbeda pada konversi dan *coefficient of block* (Cb). Hal tersebut akan merugikan negara maupun pelaku perikanan jika GT Perla dibandingkan dengan hasil pengukuran Nomura. Kerugian terhadap besaran GT yang dialami negara berupa PNBPN yang tidak akan sesuai dengan keadaan dilapang seperti yang tercantum pada Keputusan Menteri Keuangan RI nomor 316/KMK.06/2001 tentang Tatacara Pengenaan dan Penyetoran Pungutan Perikanan. Lain halnya dengan kerugian yang dialami oleh pelaku perikanan atau pemilik kapal. Kerugian yang mereka alami berupa pada saat adanya bantuan dari pemerintah. Pemerintah akan memberi bantuan sesuai dengan ukuran GT kapal, dengan kata lain semakin besar GT maka akan semakin besar bantuan yang diterima. Selain itu kerugian juga akan dialami pada saat pemilik kapal mengajukan asuransi dan melakukan pinjaman dengan kapal sebagai agunannya. Pemilik kapal akan mendapatkan asuransi dan pinjaman yang sesuai dengan GT kapal yang tertera pada dokumen. Namun, hingga saat ini kedua hal tersebut belum begitu terasa karena masih minimnya informasi maupun sistem mengenai asuransi terhadap kapal dan begitupun peminjaman dengan agunan kapal padahal kapal laut merupakan salah satu barang agunan pada Peraturan Bank nomor 9/6/PBI/2007 yang diakui oleh Bank Indonesia sebagai barang agunan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang ada, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Total 12 kapal jala cumi(*cast net*) yang telah diukur ulang pada saat penelitian terbukti 100% GT kapal pada dokumen awal tidak sesuai dengan fisik sesungguhnya (*markdown*).
2. Perbandingan GT kapal dengan menggunakan rumus Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) serta rumus Nomura dan Yamazaki mendapatkan hasil yang berbeda karena konversi dan *coefficient of block* (Cb) yang digunakan pada kedua rumus tersebut berbeda. Pada rumus Ditjen Hubla menggunakan konversi 0.25 dan *coefficient of block* 0.70, sedangkan pada rumus Nomura menggunakan konversi 0.353 dan *coefficient of block* 0.56.

DAFTAR PUSTAKA

- Arthatiani FY. 2014. Peran Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perikanan dalam Proses Penegakan Hukum Kasus IUU Fishing di Indonesia.
- Bank Indonesia. 2007. Peraturan Bank Indonesia Nomor: 9/6/PBI/2007 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 7/2/PBI/2005 tentang Penilaian Kualitas Aktiva Bank Umum.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik (BKIP). Ditjen Hubla Jamin Kemudahan Nelayan Lakukan Verifikasi Atau Pengukuran Ulang Kapal Ikan.
- Irawan F. 2015. Kontribusi Kapal Perikanan yang Berbasis di PPN Palabuhanratu Terhadap Polusi Laut. Bogor (ID) : Institut Pertanian Bogor.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. 2014. Kondisi Terkini Struktur Armada Penangkap Ikan. Jakarta(ID) : Ditjen Perikanan Tangkap.
- Kementerian Perhubungan RI. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran Kapal.
- Kusumanti I. 2009. Tingkat Pemanfaatan Material Kayu pada Pembuatan Gading-gading di Galangan Kapal Rakyat UD. Semangat Untung, Desa Tanah Beru, Bulukumba, Sulawesi Selatan [skripsi]. Bogor (ID) : Institut Pertanian Bogor.
- Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan (PPNK).2018. Laporan Tahunan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawanan Cirebon Tahun 2017.
- Pamikiran RDC. 2012. Hubungan Ukuran dan Kemampuan Muat Perahu Katir di Kota Bitung, Sulawesi Utara, J. Perikanan dan Kelautan Tropis.
- Nanda A. 2004. Pengukuran dan Penggunaan GT Kapal Ikan di Indonesia. Bogor (ID) : Institut Pertanian Bogor.
- Nazir, Moh. 2013. Metode Penelitian. Bogor. Ghalia Indonesia.
- Nomura M, Yamazaki T. 1977. Fishing Techniques. Tokyo : Japan Internasional Cooperation Agency (JICA).
- Novita Y, Iskandar BH. 2014. Stabilitas beberapa Kapal Tuna longline di Indonesia. Simposium Nasional Pengelolaan Perikanan Tuna Berkelanjutan.
- Soeboer AD. 2012. Sistem Registrasi Kapal Ikan yang Efektif dalam Pengelolaan Armada Kapal Ikan di Provinsi Aceh. Bogor (ID) : Institut Pertanian Bogor.