

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah negara maritim yang memiliki luas laut hampir dua per tiga dari luas daratan. Menurut KepMen KP Nomor KEP:18/MEN/2011 bahwa luas laut diperkirakan 5,8 juta km² dengan panjang pantai 95.181 km. Dengan wilayah laut yang begitu luas, Indonesia memiliki potensi disektor perikanan yang cukup besar baik disektor budidaya maupun penangkapan. Tercatat Potensi sumber daya ikan yang ada di perairan Indonesia adalah sebesar 9,931 juta ton pertahun (Suman., *et al.* 2016).

Pelabuhan perikanan yang berperan serta menjadi titik temu antar transportasi laut di era pasar bebas, pembangunan pelabuhan perikanan adalah salah satu cara untuk mencapai suatu keberhasilan dibidang dunia perikanan. Sedangkan untuk mencapai keberhasilan tersebut butuh evaluasi kinerja atau operasionalnya. Seperti yang terdapat dalam tujuan dari Direktorat Jendral Perikanan Tangkap yaitu meningkatnya produksi dan produktivitas usaha perikanan tangkap berbasis pengelolaan sumber daya ikan yang berkelanjutan (Marwah, S. 2021). Karena itu perlu adanya prosedur pelayanan publik yang cepat dan berintegritas agar dapat menunjang kegiatan perikanan di Indonesia.

Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Nizam Zachman Jakarta merupakan pelabuhan yang bertanggung jawab dibawah Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), serta kepada Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap (DJPT). PPS Nizam Zachman Jakarta dibangun pada tahun 1980 dan telah diresmikan pada tanggal 17 Juli 1984 dengan nama awal Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta (PPSJ). Lalu namanya diubah menjadi PPS Nizam Zachman Jakarta, pengubahan nama ini sesuai dengan Surat Keputusan (SK) Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KEP.04/MEN/2004, karenanya nama PPS Nizam Zachman masih dipakai sampai sekarang.

Pelabuhan perikanan samudera Nizam Zachman memiliki wilayah seluas 110 Ha yang terdiri dari 40 Ha kolam pelabuhan dan 70 Ha daratan (Hasil reklamasi). Dengan wilayah pelabuhan yang cukup luas, tercatat pada tahun 2020 terdapat 1,615 kapal yang berpangkalan di pelabuhan perikanan samudera Nizam Zachman Jakarta. Dengan banyaknya kapal yang berpangkalan di PPS Nizam Zachman Jakarta, pelabuhan menerapkan beberapa prosedur syarat masuk yang harus dilakukan ketika kapal akan memasuki pelabuhan, penerapan prosedur masuk ini bertujuan untuk mengontrol kapal masuk agar terdata dengan baik oleh petugas pelabuhan sebagai data keluar masuk kapal. Selain prosedur masuk, untuk melakukan kegiatan bongkar muat sendiri kapal diharuskan memenuhi perizinan dan persyaratan dimana perizinan ini bertujuan untuk mengontrol kegiatan bongkar muatan kapal agar lebih kondusif dan dapat mendata produksi hasil tangkapan ikan yang didaratkan di PPS Nizam Zachman Jakarta dengan baik dan akurat.

Meskipun begitu tingginya tingkat ketidakpastian pelayanan sebagai akibat adanya prosedur pelayanan yang panjang dan melelahkan menjadi penyebab dari semakin banyaknya masyarakat yang menyerah ketika berhadapan dengan pelayanan publik yang pejabatnya melakukan perbuatan melawan hukum. Hal ini merupakan salah satu faktor yang menyebabkan masyarakat cenderung semakin toleran terhadap praktik pungutan liar dalam penyelenggaraan pelayanan publik (Audina, R. A. 2018). Suap terjadi apabila pengguna jasa secara aktif menawarkan imbalan kepada petugas layanan dengan maksud agar tujuannya lebih cepat tercapai, walau melanggar prosedur. Pungutan liar sendiri merupakan salah satu bentuk tindak pidana yang sering terjadi didalam kehidupan sehari-hari.

Dengan demikian peninjauan kinerja pelayanan publik di PPS Nizam Zachman Jakarta perlu dilakukan untuk melihat seperti apa kinerja pelayanan publik yang dijalankan pelabuhan ini untuk mengimbangi prosedur dan syarat masuk serta bongkar muatan. Evaluasi pelayanan publik yang akan dilihat di PPS Nizam Zachman Jakarta ini yaitu pelayanan prosedur masuk kapal meliputi menara pengawas, loket pelayanan penerbitan logbook penangkapan ikan, loket pelayanan Surat Tanda Bukti Laporan Kedatangan Kapal (STBLKK), serta pelayanan syarat bongkar yang meliputi penerbitan surat persetujuan bongkar dan kinerja petugas Operasional Kepelabuhanan (OPK) yaitu petugas enumerator dalam melaksanakan

tugas-tugasnya, selain dari prosedur juga dilakukan pengecekan kinerja petugas pelayanan.

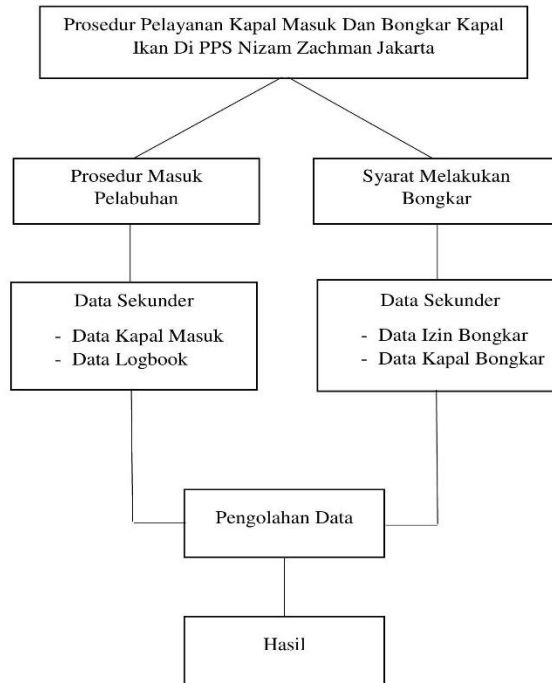
Dalam Tugas Akhir (TA) ini penulis akan membahas mengenai prosedur dan pelayanan masuk serta bongkar muatan di PPS Nizam Zachman Jakarta, mulai dari persyaratan memasuki pelabuhan hingga persyaratan kapal melakukan bongkar. Pengambilan topik bahasan ini adalah karena mengingat adanya sebuah prosedur yang diberlakukan pada pelabuhan perikanan ini memerlukan sebuah pelayanan publik yang cepat dan terintegritas, jika pelayanan prosedur kapal masuk dan bongkar berjalan dengan baik maka kegiatan perikanan yang ada di pelabuhan perikanan tersebut akan berjalan dengan baik dan kondusif. Karena lama waktu pelayanan prosedur masuk dan bongkar ini mempengaruhi mutu ikan karena sifat ikan yang mudah busuk (*Perishable*).

1.2. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan tugas akhir ini adalah :

- Mengetahui prosedur pelayanan masuk kapal di PPS Nizam Zachman Jakarta.
- Mengetahui prosedur melakukan bongkar muat di PPS Nizam Zachman Jakarta.

1.3. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

Pengambilan data dilakukan dengan 2 cara yaitu secara langsung dan menggunakan perantara sehingga mendapat 2 jenis data yaitu data primer dan sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh secara langsung berupa hasil diskusi dengan pegawai PPS Nizam Zachman Jakarta, serta data berupa dokumentasi. Sedangkan untuk data sekunder yaitu data yang diperoleh lewat media perantara mendapat data berupa rekap harian serta bulanan serta arsip-arsip dokumen pelayanan publik dan kegiatan administrasi seperti data keluar dan masuk kapal, data STBLKK, data logbook penangkapan ikan, dan data persetujuan bongkar.

1.4. Kontribusi

Melalui tugas akhir ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi masyarakat umum dan dunia pendidikan khususnya mahasiswa Perikanan Tangkap, Politeknik Negeri Lampung. Tentang prosedur pelayanan kapal masuk dan bongkar di PPS Nizam Zachman Jakarta.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi Laut

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat di Indonesia bahkan dunia. Sarana transportasi atau pengangkutan sangatlah penting bagi masyarakat Indonesia terutama transportasi laut, hal ini sangat penting apalagi mengingat bahwa negara Indonesia adalah negara maritim, yaitu negara dengan keadaan geografis yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar (*archipelago*), perairan yang terdiri atas sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat dan perairan serta udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Dengan demikian, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan wilayah laut seluas 2/3 dari total luas teritorialnya (Herdiyeni., *et al.* 2014).

Karena luasnya wilayah perairan di Indonesia, maka diperlukan sarana transportasi laut yaitu berupa perahu/kapal sebagai moda transportasi laut yang menjadi alat transportasi untuk menghubungkan suatu daerah ke daerah yang lain guna mengantarkan sebuah barang ataupun manusia, kapal dapat menggunakan mesin penggerak berupa disel maupun layar untuk menjalankan kapal tersebut. Menurut Prastyo (2020) ditinjau dari jenis dan muatannya, terdapat beberapa klasifikasi kapal laut, yakni :

1. Kapal barang (*cargo*)

Adalah jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, kapal barang didesain khusus untuk melakukan kegiatan pengangkutan yang dilengkapi dengan *crane* dan perlengkapan lainnya untuk melakukan kegiatan bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran. Contohnya kapal *general cargo*, kapal peti kemas (*container*).

2. Kapal penumpang

Yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang. Untuk melayani penyeberangan antar pulau dan menjadi transportasi yang cukup penting di Indonesia karena 2/3 wilayah Indonesia adalah lautan. Kapal penumpang dapat

berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal yaitu dalam bentuk kapal feri.

3. Kapal muatan curah (*Bulk carrier*)

Merupakan kapal yang didesain khusus untuk mengangkut muatan curah (tidak menggunakan wadah atau pembungkus) yang diangkut dalam jumlah besar dan dimuat dengan cara mencurahkan muatan ke dalam kapal.

4. Kapal khusus

Adalah kapal yang secara khusus memuat muatan tertentu saja, bentuk konstruksi dari kapal jenis ini disesuaikan dengan muatannya, contohnya adalah kapal batubara dan kapal minyak yang didesain khusus untuk mengangkut minyak serta batubara dan tidak untuk mengangkut barang ataupun *container*.

5. Kapal keruk (*Dredger*)

Kapal ini dibuat untuk memperdalam kolam pelabuhan, alur pelayaran, sungai dan lain-lainnya terkadang juga menyediakan tanah untuk reklamasi rawa-rawa (untuk perluasan daerah menjadi daratan).

6. Kapal perikanan

Adalah kapal yang dipergunakan untuk melakukan kegiatan penangkapan ikan. Selain mendukung operasi penangkapan ikan, kapal perikanan juga dapat dipergunakan sebagai sarana pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, dan penelitian atau eksplorasi perikanan (Sofiyanti, *et al.* 2016).

2.2. Kapal Perikanan

Menurut Undang-Undang RI Nomor 31 tahun 2004 tentang perikanan, pada pasal 1 ayat 9 menjelaskan bahwa kapal perikanan adalah kapal, perahu, atau alat apung lain yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian atau eksplorasi perikanan.

Menurut Undang-Undang nomor 45 tahun 2009 Bab V Pasal 34 tentang usaha perikanan, kapal perikanan merupakan suatu definisi yang membantu atau melakukan proses penangkapan ikan, mendukung suatu operasi yang dilakukan

untuk menangkap ikan (Akbar. 2017). Secara umum bahwa kapal perikanan dibagi menjadi beberapa macamnya, yaitu kapal Survei, kapal pengangkut hasil perikanan, kapal pengawas perikanan dan kapal penangkap ikan.

2.2.1. Kapal penangkapan ikan (*Fishing Vessel*)

Kapal penangkapan ikan adalah kapal yang secara khusus didesain untuk melakukan kegiatan penangkapan. Kapal penangkapan ikan dilengkapi dengan alat tangkap yang berbeda-beda pada setiap kapal, pemasangan alat tangkap ini menyesuaikan dengan lokasi kapal beroperasi dan juga ikan target tangkapan. Alat tangkap yang berbeda-beda inilah yang digunakan untuk mengklasifikasikan jenis dari kapal penangkap ikan.

2.2.2. Kapal bukan penangkap ikan

Kapal bukan penangkap ikan adalah kapal perikanan yang tidak digunakan untuk operasi penangkapan ikan. Jenis kapal perikanan ini biasanya digunakan untuk keperluan yang mendukung bergeraknya sektor perikanan seperti pengangkutan ikan, sarana riset dibidang perikanan, wisata bahari, budidaya, serta edukasi dan pendidikan.

2.3. Kapal Pengangkut Ikan (*Fish Carrier*)

Kapal pengangkut ikan masuk kedalam kategori kapal perikanan bukan penangkap ikan, kapal pengangkut ikan merupakan kapal khusus yang didesain untuk menyimpan hasil tangkapan ikan, umumnya dilengkapi dengan sistem pendingin untuk mengawetkan ikan yang dimuat. Menurut dari keputusan menteri kelautan dan perikanan NO: 11/MEN/2004. Kapal pengangkut ikan mempunyai fungsi secara khusus untuk mengangkut ikan termasuk kegiatan mendinginkan, menyimpan dan memuat. Di beberapa negara di luar negeri sendiri telah menerapkan konsep kapal pengangkut ikan, salah satunya adalah negara Norwegia yang sejak tahun 1991 telah mempunyai 109 kapal penangkap ikan dan empat buah kapal pengangkut ikan (Akbar. 2017).

Pembuatan konsep ini dilatarbelakangi oleh kurang efisiennya kapal penangkap ikan yang melakukan penangkapan ikan di fishing ground lalu kembali ke pelabuhan untuk mendaratkan ikan, metode ini dianggap kurang efisien karena

timbulnya pemborosan pada biaya operasional kapal. Dengan konsep baru menggunakan kapal pengangkut ikan, kapal penangkap ikan tidak perlu kembali ke pelabuhan, melainkan kapal pengangkut ikan yang mengangkut hasil tangkapan ikan dan mendaratkannya di pelabuhan (Akbar. 2017).

2.4. Surat Kelengkapan Kapal Pengangkut Ikan

Sertifikat atau surat kapal adalah hal paling utama yang harus dimiliki oleh sebuah kapal pertama kali setelah kapal baru selesai dibangun atau baru dibeli. Tentu perlu diadakan survey untuk melengkapi data-data kapal yang diperlukan untuk dapat mengeluarkan sertifikat atau surat-surat kapal yang akan diterbitkan oleh instansi yang berwenang dan sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku, setelah semua data-data yang dibutuhkan terkumpul, maka kapal yang bersangkutan diberikan Sertifikat kapal dan atau Surat-surat kapal (Yana. 2020). Surat-surat dan sertifikat yang harus dimiliki kapal khususnya kapal pengangkut ikan adalah :

a) Surat ukur kapal (*Certificate of Tonnage and Measurement*)

Penerbitan surat ukur kapal adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2013). Untuk pengukuran kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 meter diukur sesuai dengan metode pengukuran dalam negeri dan kapal yang berukuran panjang 24 meter atau lebih diukur sesuai dengan metode pengukuran internasional (Suryo. 2019). Persyaratan penerbitan surat ukur kapal antara lain adalah :

- Surat permohonan.
- Bukti hak milik atas kapal (Surat kepemilikan).
- Identitas pemilik kapal.
- Gambar-gambar kapal yang telah disahkan.
- Persetujuan penggunaan nama kapal.
- *Deletion certificate* (Bekas kapal asing).

- Persetujuan penggantian dan penggunaan bendera (Bekas kapal asing).
- Surat rekomendasi dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP).

b) Surat Laik Operasi (SLO)

SLO merupakan surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal perikanan telah memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis untuk melakukan kegiatan perikanan. Surat ini diterbitkan oleh Pengawas Perikanan Ditjen PSDKP di pelabuhan pangkalan, pelabuhan singgah, pelabuhan muat, atau pelabuhan bongkar sesuai dengan SIPI atau SIKPI. SLO berlaku untuk satu kali trip operasional kegiatan perikanan.

c) Surat tanda kebangsaan kapal (*Certificate of Register*)

Dokumen pertama yang wajib untuk dimiliki adalah sertifikat kebangsaan. Dokumen ini merupakan sertifikat kapal yang menerangkan identitas alat transportasi tersebut. Dengan dokumen ini, kapal mendapatkan izin untuk mengibarkan bendera negara asalnya (Surahman. 2015).

d) Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP)

Setiap perusahaan yang melakukan kegiatan penangkapan di laut harus mempunyai izin. Fungsi dari perizinan usaha perikanan adalah selain untuk menjaga kelestarian sumber daya ikan juga untuk membina usaha perikanan, memberikan kepastian usaha dan memberikann perlindungan terhadap kegiatan usaha. Undang-Undang No. 45 tahun 2009 tentang perikanan, mewajibkan kepada setiap orang yang melakukan usaha perikanan dibidang penangkapan, pembudidayaan, pengangkutan, pengolahan, dan pemasaran ikan di wilayah pengelolaann Republik Indonesia wajib memiliki Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) dan yang mengoperasikan kapal penangkap atau pengangkut ikan wajib memiliki Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) dan Surat Izin Pengangkutan Ikan (SIKPI) (Yuliawan., *et al.* 2016).

Syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk mengajukan permohonan penerbitan SIUP adalah :

- Rencana usaha.

- Fotocopy akta pendirian perusahaan bagi perusahaan yang disahkan oleh instansi yang bertanggungjawab dibidang pengesahan hukum atau koperasi.
- Fotocopy Kartu Tanda Penduduk (KTP) pemilik kapal atau penanggung jawab perusahaan yang sudah disahkan oleh pejabat yang berwenang.
- Pas foto berwarna berukuran 4x6 cm sebanyak 2 lembar.
- Surat keterangan domisili usaha dari Kepala Desa.
- Tanda tangan pemilik kapal atau penanggung jawab perusahaan dan surat pernyataan dari pemohon yang menyatakan bertanggung jawab atas kebenaran data dan informasi yang disampaikan (Yuliawan., *et al.* 2016).

e) Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI)

Dalam pengaturan perizinan penangkapan ikan, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan, yang selanjutnya dijabarkan dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor:Per.17/Men/2006 Tentang Usaha Perikanan Tangkap, menentukan setiap kapal penangkap ikan dan atau kapal pengangkut ikan wajib mendaratkan ikan hasil tangkapan di pelabuhan pangkalan yang ditetapkan dalam SIPI dan atau Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI) dan nahkodanya wajib melaporkan jumlah, jenis dan asal ikan tangkapan dan atau ikan yang diangkut kepada petugas yang ditunjuk dipelabuhan pangkalan tempat ikan didaratkan (Pasal 8) (Alimuddin. 2010). Persyaratan yang harus dilengkapi untuk dapat memperoleh SIKPI adalah :

- Fotocopy SIUP usaha pengangkutan.
- Fotocopy gross akte kapal (Surat ukur).
- Fotocopy Kartu Tanda Penduduk (KTP) pemilik kapal atau penanggung jawab perusahaan yang masih berlaku.
- Fotocopy pas tahunan.
- Surat kelaikan dan pengawakan yang telah dilegalisir oleh instansi. yang berwenang atau dapat menunjukkan aslinya.
- Rekomendasi atau berita acara pemeriksaan fisik kapal.

- Surat perjanjian kerjasama pengangkutan ikan antara pemilik ikan atau pembudidaya ikan.
- Kecuali untuk pengangkutan hasil tangkapan armadanya sendiri atau hasil produksi pengolahan atau budidaya (Kismartini. 2020).

Kelengkapan surat-surat izin tersebut cukup penting karena kegiatan penangkapan ikan di laut merupakan pekerjaan yang paling membahayakan di dunia. Profesi pelaut kapal penangkap dan pengangkut ikan memiliki karakteristik pekerjaan “3d” yaitu: membahayakan (*dangerous*), kotor (*dirty*) dan sulit (*difficult*), ketiga sifat pekerjaan tersebut ditambah faktor ukuran kapal yang umumnya relatif kecil pada kondisi cuaca dan gelombang laut besar yang semakin tidak menentu ditambah dengan adanya pemanasan global maka tingkat kecelakaan kapal perikanan semakin lebih tinggi (Yulian. 2019).

Tingginya tingkat kecelakaan fatal (meninggal) di kapal penangkap ikan di dunia, rata-rata 80 orang per 100.000 orang awak kapal. Hal ini meningkatkan perhatian badan internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO), *Food and Agriculture Organization* (FAO) dan *Internasional Labour Organization* (ILO). Terhadap pentingnya peningkatan keselamatan dan ketenagakerjaan pada kapal penangkap ikan. Badan-badan dunia tersebut dengan melibatkan pihak *tripartit*, yakni pihak pemerintah, pemilik kapal dan pelaut perikanan telah mengadopsi suatu konvensi yang berkaitan dengan ketenagakerjaan yang layak (*decent work*). Hal ini juga menjadi pengacuan bahwa kapal perikanan baik penangkap maupun pengangkut ikan harus memiliki surat izin guna pengawasan terhadap kapal apakah dinyatakan laik laut atau tidak.