

TINGKAT KEPATUHAN PELAKU USAHA PENANGKAPAN IKAN  
TERHADAP REGULASI DAN PERMASALAHANNYA DI PELABUHAN  
PERIKANAN PANTAI SADENG

*The Compliance Level of Fishing Actors to Regulations and Their Problems in the  
Coastal Fishing Port of Sadeng*

Oleh:

Risma Yudha Ariyantono<sup>1\*</sup>, Ernani Lubis<sup>2</sup>, Iin Solihin<sup>3</sup>, Anwar Bey Pane<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor, Bogor. yudha542017@gmail.com

<sup>2</sup>Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor, Bogor. ernani\_ipb@yahoo.com

<sup>3</sup>Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor, Bogor. iin\_solihin@apps.ipb.ac.id

<sup>4</sup>Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor, Bogor. beypane\_sibolga@yahoo.fr

\* Korespondensi: yudha542017@gmail.com

Diterima: 16 September 2020; Disetujui: 22 April 2021

### ABSTRACT

*The coastal fishing port of Sadeng is located in Girisubo District, Gunung Kidul Regency, Yogyakarta. The port plays an important role to support the development of marine fisheries in the Special Region of Yogyakarta. The initial information obtained was at Sadeng, fishing actors did not follow licensing regulation. The purpose of this study was to determine the problem and assess the level of compliance of fishing actors, who has fishing vessels of 5 GT or more, to the applicable regulations in the marine and fisheries sector. The method used in this research is a case study investigating on the implementation of fisheries regulation at the coastal fishing port of Sadeng. The data analysis used is descriptive analysis. The results of the study stated that the level of compliance of fishing vessels to the ownership of SIUP licensing documents was 97.14% (very good), SIPI was 51.43% (very poor), SLO was 48.57% (very poor), and SPB was 31.43 % (very less). The absence of licensing documents or being expired and the dissimilarity between condition stated in the documents and actual vessels are the main cause to the low compliance level of fishing actors at the coastal fishing port of Sadeng*

**Keywords:** *Compliance level, fishing business actors, problems, PPP Sadeng, regulations.*

### ABSTRAK

Pelabuhan Perikanan Pantai Sadeng (PPP Sadeng) terletak di Kecamatan Girisubo Kabupaten Gunung Kidul Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. PPP Sadeng berperan sebagai penunjang pengembangan perikanan laut di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Informasi awal yang didapatkan adalah di PPP Sadeng ditemukan ketidakpatuhan pelaku usaha penangkapan ikan terkait dengan dokumen perizinan. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui permasalahan dan menilai tingkat kepatuhan pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng, yang memiliki kapal penangkap ikan dengan ukuran di atas 5 GT, terhadap peraturan yang berlaku di lingkup kelautan dan perikanan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus terhadap kepatuhan kapal penangkap ikan di PPP Sadeng, terhadap regulasi. Analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Hasil penelitian menyatakan tingkat

kepatuhan kapal penangkap ikan di PPP Sadeng terhadap pemilikan dokumen perizinan SIUP adalah 97,14% (sangat baik), SIPI 51,43% (sangat kurang), SLO 48,57% (sangat kurang), dan SPB 31,43% (sangat kurang). Dokumen perizinan yang tidak dimiliki atau habis masa berlakunya dan ketidaksesuaian dokumen dengan fisik kapal menjadi permasalahan yang menyebabkan tingkat kepatuhan pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng dinilai sangat kurang.

**Kata kunci:** Tingkat kepatuhan, pelaku usaha penangkapan ikan, permasalahan, PPP Sadeng, regulasi.

## PENDAHULUAN

Pelabuhan perikanan memainkan peran penting dalam industri perikanan (Huntington *et al.* 2015). Pelabuhan perikanan ditinjau dari kegiatannya, merupakan pelabuhan khusus yang menjadi jembatan bagi terlaksananya segala aktivitas pendaratan, perdagangan dan pendistribusian ikan hasil tangkapan ke konsumen (Lubis 2012). Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Sadeng terletak di Kecamatan Girisubo Kabupaten Gunung Kidul Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. PPP Sadeng berperan sebagai penunjang pengembangan perikanan laut di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Wahyuningrum *et al.* 2012), dengan produk ikan hasil tangkapannya berupa tuna, cakalang, tongkol, lemadang, layur dan lainnya (Trimerani *et al.* 2014).

Nelayan secara alami akan berlomba-lomba untuk menangkap ikan demi memaksimalkan kesejahteraan keluarganya (Branch *et al.* 2006 dalam Nababan 2017). Namun dalam upaya memaksimalkan pendapatan, tak jarang nelayan mengabaikan atau bahkan tidak mematuhi aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan. Informasi awal yang didapatkan adalah di PPP Sadeng ditemukan ketidakpatuhan pelaku usaha penangkapan ikan terkait dengan dokumen perizinan (<https://regional.kompas.com>.2017). Hal tersebut sesuai dengan penelitian Kuncoro (2016) yang menyatakan bahwa masih ditemukan adanya ketidakpatuhan nelayan lokal pelaku usaha penangkapan ikan, khususnya nelayan kecil terhadap aturan yang ditetapkan, yang muncul karena adanya dorongan ekonomi.

Dalam beberapa kajian, teridentifikasi beberapa ketidakpatuhan yang dilakukan oleh para pelaku perikanan. Bentuk ketidakpatuhan menurut Nababan (2017) adalah mengoperasikan alat tangkap yang dilarang, tidak memiliki dokumen perizinan, melanggar jalur penangkapan dan tidak melaporkan ikan hasil tangkapannya. Supit (2016) mengatakan bahwa ketidakpatuhan nelayan adalah ketika pemilik

kapal atau nakhoda tidak mendaratkan ikan hasil tangkapannya di pelabuhan yang sesuai dengan dokumen perizinan yang dimiliki. Tiwow (2012) menjelaskan bahwa ketidakpatuhan yang dilakukan oleh nelayan atau pemilik kapal adalah memanipulasi GT kapal dan tidak memiliki surat izin dengan alasan kesulitan dalam memenuhi persyaratan yang ada.

Aturan atau hukum dipandang sebagai hal yang penting di masyarakat, dengan tujuan untuk merealisasikan terbentuknya suatu masyarakat yang nyaman dan berkeadilan, namun sebagian orang tidak mengindahkannya sehingga tak jarang hukum atau aturan dilanggar dan bahkan dimanipulasi. Pelaku pelanggaran inilah yang kemudian disebut sebagai orang yang tidak sadar atau tidak patuh (Sari *et al.* 2016).

Dampak dari ketidakpatuhan nelayan yang berujung pada pelanggaran aturan di bidang kelautan perikanan, menurut beberapa penelitian yaitu: hilangnya sumberdaya perikanan setiap tahunnya (Naim 2010), terancamnya kepentingan iklim industri dan usaha perikanan nasional (Supit 2016), terjadinya *overfishing*, *overcapacity*, ancaman terhadap kelestarian sumber daya ikan, iklim usaha perikanan yang tidak kondusif, dan melemahnya daya saing perusahaan (Suharto *et al.* 2017).

Kepatuhan masyarakat terhadap hukum atau aturan yang berlaku merupakan indikator berfungsinya hukum atau aturan yang bersangkutan, dan masyarakat berperan terhadap pembentukan, penerapan serta analisisnya. Oleh karena itu peningkatan kepatuhan dan pengetahuan sangat dibutuhkan oleh masyarakat (Sari *et al.* 2016). Berdasarkan uraian di atas, tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui permasalahan dan menilai tingkat kepatuhan pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng, yang memiliki kapal penangkap ikan dengan ukuran di atas 5 GT, terhadap peraturan yang berlaku dibidang kelautan dan perikanan.

Aturan yang berlaku (Undang-Undang 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang 31 Tahun 2004 tentang Perikanan), mewajibkan pelaku usaha penangkapan ikan yang berukuran di atas 5 GT memiliki dokumen perizinan. Dokumen perizinan tersebut adalah Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) dan/atau Surat Izin Pengangkutan Ikan (SIKPI).

Hasil penelitian diharapkan dapat membantu meningkatkan pelaksanaan tugas pengawasan. Pengawasan kegiatan penangkapan ikan terhadap kapal penangkap ikan yang dilakukan Pengawas Perikanan dilakukan di pelabuhan perikanan dan di laut (Aji et al. 2017). Tingkat kepatuhan diharapkan dapat meningkat dan permasalahan yang ada dapat diketahui serta dicari solusi penyelesaiannya.

## METODE

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari 2020 hingga awal Maret 2020 di PPP Sadeng, Kabupaten Gunung Kidul, Provinsi D.I Yogyakarta. Subyek penelitian ini adalah kepatuhan kapal penangkap ikan di PPP Sadeng terhadap kelengkapan dokumen administrasi saat berangkat dan kembali ke pelabuhan.

Data yang dikumpulkan terdiri dari dua kelompok data yaitu data primer dan data sekunder. Pengambilan data primer dilakukan melalui pengamatan langsung di lapangan, dan wawancara dengan panduan kuesioner. Data sekunder didapatkan berdasarkan penelusuran hasil pengawasan perikanan di PPP Sadeng.

Responden untuk wawancara ditetapkan dengan 2 metode yaitu sensus dan *purposive sampling*. Metode sensus digunakan untuk wawancara kepada Pengawas Perikanan di PPP Sadeng yang berjumlah 4 orang, Kepala Pelabuhan Perikanan Pantai Sadeng sekaligus merangkap sebagai Syahbandar, dan 2 orang staf PPP Sadeng yang membantu Kepala Pelabuhan dalam pengurusan perizinan dan data pelabuhan. Wawancara kepada pelaku usaha penangkapan ikan dilakukan dengan metode *purposive sampling*, dimana setiap subjek yang diambil dari populasi dipilih dengan sengaja berdasarkan tujuan dan kriteria/pertimbangan tertentu (Sugiyono 2010).

Pelaku usaha penangkapan ikan yang menjadi responden adalah pemilik/penanggungjawab/nakhoda kapal penangkapan ikan yang berjumlah 28 orang yang memiliki kapal penangkap ikan dengan ukuran di atas 5 GT. Data yang diambil secara lebih rinci dapat dilihat pada Tabel 1.

Analisis data yang digunakan untuk mengetahui gambaran pelaksanaan pengawasan terhadap berbagai kegiatan perikanan di PPP Sadeng adalah analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Tingkat kepatuhan pelaku usaha perikanan di PPP Sadeng dapat dilihat dari aktifitas setiap unit kapal penangkap ikan di PPP Sadeng yang akan berangkat untuk melakukan kegiatan penangkapan ikan. Kepatuhan unit kapal penangkap ikan yang akan berangkat melaut dapat dilihat dari:

- a) Kepatuhan pemilikan dokumen perizinan kapal melaut oleh individu pengusaha/pemilik kapal penangkapan ikan per kapal. Kepatuhan Pemilikan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Individu Pengusaha/ Pemilik kapal Penangkapan Ikan per Kapal di Suatu Periode Tertentu di suatu Pelabuhan Perikanan (KP) (Pane 2018), dihitung dengan rumus:

$$KP = KD \sim \text{Patuh} \dots\dots\dots (1)$$

$$KP \neq KD \sim \text{Tidak Patuh} \dots\dots\dots (2)$$

dengan:

KP : Kepatuhan pemilikan dokumen perizinan kapal melaut oleh Individu Pengusaha/Pemilik kapal penangkapan ikan per kapal di suatu periode tertentu di suatu pelabuhan perikanan

KD : Keberadaan dokumen perizinan sejenis yang masih berlaku

- b) Tingkat kepatuhan pemilikan dokumen perizinan kapal melaut oleh keseluruhan pengusaha/ pemilik kapal penangkapan ikan. Tingkat Kepatuhan Pemilikan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha/ Pemilik kapal penangkapan ikan di suatu Periode Tertentu di suatu Pelabuhan Perikanan (TK) (Pane 2018), dihitung dengan rumus:

$$TK = (BD/BK) \times 100 \dots\dots\dots (3)$$

dengan:

TK : Tingkat Kepatuhan Pemilikan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha/ Pemilik kapal penangkapan ikan di suatu Periode Tertentu di suatu Pelabuhan Perikanan

BD : Banyak dokumen perizinan sejenis yang masih berlaku

BK : Banyak kapal di suatu pelabuhan perikanan di suatu periode waktu

tertentu yang seharusnya memiliki dokumen perizinan.

Ikan Selama Periode Waktu Tertentu (LPU; hari)}.

c) Derajat Kontinuitas Kepatuhan Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha Penangkapan Ikan/Pemilik Kapal Menurut Jenis Kapal Penangkapan Selama Periode Waktu Tertentu di suatu Pelabuhan Perikanan (DKK)(Pane 2018):

FPDmax : Frekuensi Max Pembuatan Dokumen Selama Periode Waktu Tertentu (kali)

PWT : Lama Suatu Periode Waktu Tertentu (hari).

$$DKK = (FPDt/FPDmax) \times 100 \dots\dots\dots (4)$$

$$FPDmax = BTMmax \dots\dots\dots (5)$$

$$BTMmax = (PWT-LPU)/(LM+LPM+LPP) \dots\dots (6)$$

d) Tingkat Keberhasilan Pengajuan-Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut SLO dan SPB oleh Pengusaha/Pemilik Kapal Selama Periode Waktu Tertentu di Suatu Pelabuhan Perikanan:

$$TKD = (FKD/FPDt) \times 100 \dots\dots\dots (7)$$

dengan:

Dimana:

DKK : Derajat Kontinuitas Kepatuhan Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Pengusaha Penangkapan Ikan/Pemilik Kapal Menurut Jenis Kapal Penangkapan Selama Periode Waktu Tertentu di suatu Pelabuhan Perikanan

TKD: Tingkat Keberhasilan Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut SLO dan SPB Selama Periode Waktu Tertentu di Suatu Pelabuhan Perikanan

FPDt : Frekuensi Pembuatan Dokumen Perizinan SLO dan SPB Selama Periode Waktu Tertentu t (kali)

FKD: Frekuensi Keberhasilan Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut SLO dan SPB Selama Periode Waktu Tertentu (kali)

BTMmax : Banyak Trip Melaut Maximal Selama Periode Waktu Tertentu (Trip)

FPDt : Frekuensi/banyak Pengajuan-Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut SLO dan SPB Selama Periode Waktu Tertentu t (kali).

BTMmax : f{Lama melaut per trip (LM; hari), Lama persiapan melaut (LPM; hari), lama pengurusan perizinan SLO dan SPB per sekali melaut (LPP; hari), Lama Perbaikan Unit Penangkapan

Tabel 1 Kebutuhan Data Penelitian

Data yang diambil	Kebutuhan Data	
	Teknik Pengumpulan data	Sumber data
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapal penangkap ikan yang berangkat dari PPP Sadeng;</li> <li>• Dokumen perizinan kapal penangkap ikan;</li> <li>• Data pemeriksaan fisik kapal penangkap ikan;</li> <li>• Jenis alat tangkap yang digunakan;</li> <li>• Keaktifan transmitter SPKP untuk kapal &gt;30 GT;</li> <li>• Daerah penangkapan ikan;</li> <li>• Pelabuhan dan aktivitas pendaratan ikan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelusuran hasil pengawasan</li> <li>• Wawancara</li> <li>• Observasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengawas Perikanan di PPP Sadeng</li> <li>• Kepala Pelabuhan PPP Sadeng dan Staf Pelabuhan</li> <li>• Pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng</li> </ul>

Tabel 2 Indikator Pengambilan Keputusan Tingkat Kepatuhan Kepemilikan Dokumen (Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha Penangkapan/Pemilik Kapal) di Pelabuhan Perikanan:

Kisaran Tingkat Kepatuhan (TK)	Keputusan
TK =100	Sempurna
90 <= TK <100	Sangat baik
80 <= TK <90	Baik
70 <= TK <80	Sedang
60 <= TK <70	Kurang
TK < 60	Sangat Kurang

Keterangan: TK = Tingkat Kepatuhan

Tabel 3 Indikator Pengambilan Keputusan Derajat Kontinuitas Kepatuhan Pengajuan/Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha Penangkapan/Pemilik Kapal di Pelabuhan Perikanan:

Derajat Kontinuitas Kepatuhan (DKK)	Keputusan
DKK =100	Sempurna
90 <= DKK <100	Sangat baik
80 <= DKK <90	Baik
70 <= DKK <80	Sedang
60 <= DKK <70	Kurang
DKK < 60	Sangat Kurang

Keterangan: DKK = Derajat Kontinuitas Kepatuhan

Tabel 4 Indikator Pengambilan Keputusan Tingkat Keberhasilan Pengajuan-Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha Penangkapan/Pemilik Kapal di Pelabuhan Perikanan:

Kisaran Tingkat Keberhasilan (TKD)	Keputusan
TKD =100	Sempurna
90 <= TKD <100	Sangat baik
80 <= TKD <90	Baik
70 <= TKD <80	Sedang
60 <= TKD <70	Kurang
TKD < 60	Sangat Kurang

Keterangan: TKD = Tingkat Keberhasilan

## HASIL

### Kepatuhan Pemilikan Dokumen Perizinan Kapal Untuk Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha/Pemilik Kapal Di PPP Sadeng

Dokumen perizinan wajib dimiliki oleh kapal yang hendak melakukan kegiatan penangkapan ikan atau melaut. Dokumen perizinan tersebut terdiri dari: Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI), Surat Laik Operasi (SLO) dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Hasil wawancara dengan responden di PPP Sadeng untuk pemilikan dokumen perizinan kapal melaut oleh keseluruhan pengusaha/pemilik kapal di PPP Sadeng hingga akhir periode penelitian/awal Maret tahun 2020 dapat dilihat pada Tabel 5.

Pelaku usaha penangkapan ikan yang dinilai patuh terhadap pemilikan dokumen perizinan, adalah pengusaha atau pemilik kapal yang memiliki dokumen perizinan masih berlaku sesuai dengan ketentuan regulasi di bidang kelautan dan perikanan. Kepatuhan pemilikan dokumen perizinan kapal ketika hendak melaut pada Tabel 5 di atas, menunjukkan bahwa hampir semua responden dalam penelitian ini memiliki SIUP yaitu 34 dokumen kapal penangkap ikan dan dinyatakan patuh. Pemilikan dokumen SIPI menunjukkan bahwa 18 kapal memiliki dokumen SIPI yang masih berlaku dan dinyatakan patuh.

SIUP merupakan syarat bagi pemilik atau penanggungjawab kapal dalam mendapatkan SIPI. Secara bertahap, SIUP dan SIPI merupakan syarat bagi pemilik kapal dalam mendapatkan SLO, dan SLO merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan SPB. Hasil wawancara dan observasi menunjukkan bahwa kapal penangkap ikan di PPP Sadeng yang memiliki dokumen SLO berlaku selama periode penelitian adalah 17 kapal yang dinyatakan patuh, dan 11 kapal memiliki dokumen SPB yang berlaku serta dinyatakan patuh.

Tingkat kepatuhan kepemilikan dokumen perizinan kapal melaut oleh keseluruhan pengusaha/pemilik kapal di PPP Sadeng hingga akhir periode penelitian (awal Maret 2020) dapat dilihat pada Gambar 1.

Gambar 1 menunjukkan tingkat kepatuhan pemilikan dokumen perizinan SIUP 97,14% (dinilai sangat baik), SIPI tingkat kepatuhan 51,43% (dinilai sangat kurang), SLO tingkat kepatuhan 48,57% (dinilai sangat kurang), dan SPB tingkat kepatuhan 31,43% (dinilai sangat kurang). Hasil wawancara dengan responden, tingkat kepatuhan pemilikan dokumen perizinan SIUP dengan nilai sangat baik disebabkan karena masa berlakunya yang cukup panjang. Beberapa responden bahkan memiliki SIUP yang mencantumkan masa berlaku selama usaha penangkapan ikan tersebut masih berjalan. Dalam regulasi yang

berlaku, masa berlakunya SIUP adalah 30 tahun dan dapat diperpanjang (Permen KP Nomor 58/PERMEN-KP/2020 tentang Usaha Perikanan Tangkap).

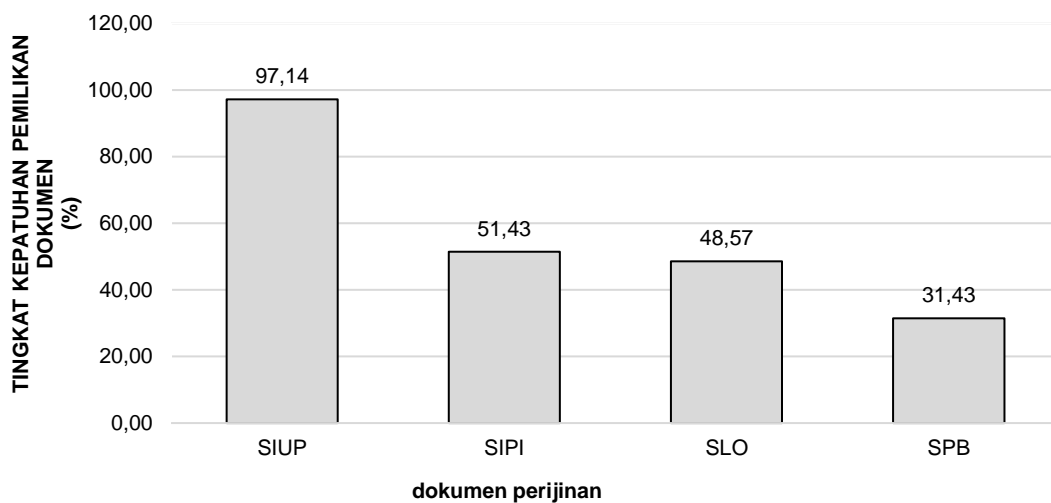
Dokumen perizinan SIPI dinilai sangat kurang. Hal tersebut disebabkan pemilik/penanggungjawab kapal penangkap ikan di PPP Sadeng yang belum atau tidak melakukan perpanjangan dokumen, atau bahkan tidak membuat dokumen perizinan pada saat penelitian ini dilaksanakan. Hasil wawancara dengan pemilik atau penanggungjawab kapal menyebutkan bahwa rumitnya proses perpanjangan dan atau pembuatan SIPI baru mengakibatkan mereka enggan atau menunda proses perpanjangan/pembuatan SIPI.

Menurut Djunnu *et al.* (2019), banyak kalangan pelaku usaha penangkapan ikan yang

mengeluh terkait banyaknya persyaratan yang harus dipenuhi dalam proses pengurusan penerbitan SIPI dan perpanjangan SIPI, sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama. Secara normatif kurang lebih 14 hari hingga dokumen tersebut terbit dan dapat digunakan untuk melaut, namun pada kenyataannya dapat lebih dari 1 bulan. Ketiadaan dokumen SIPI atau ada namun tidak berlaku, menjadi salah satu sebab SLO tidak dapat diterbitkan oleh petugas yaitu Pengawas Perikanan. Tidak terbitnya SLO mengakibatkan SPB tidak dapat diterbitkan oleh Syahbandar Perikanan, sesuai dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 03/PERMEN-KP/2013 tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan.

Tabel 5 Pemilikan Dokumen Perizinan Kapal Melaut oleh Keseluruhan Pengusaha/Pemilik Kapal Di PPP Sadeng

Dokumen Perizinan; Sesuai Tahapan Perizinan	Status Dokumen Perizinan				Lainnya	
	Ada dan Berlaku (=1) (dokumen)	Ada dan Tidak berlaku (=2) (dokumen)	Tidak ada (=3) (dokumen)	Jumlah (dokumen)	Banyak dokumen	Ket
1. SIUP	34	0	1	35	0	-
2. SIPI	18	6	11	35	0	-
3. SLO	17	0	10	27	8	Sebanyak 2 kapal mengajukan dokumen perizinan SLO dan SPB di akhir Maret 2020; dan 6 kapal tidak mengajukannya selama bulan Maret 2020.
4. SPB	11	0	16	27	8	Sda



Gambar 1 Tingkat Kepatuhan Pemilikan Dokumen Perizinan

### **Derajat Kontinuitas Kepatuhan Pengajuan/ Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut**

Derajat kontinuitas kepatuhan pengajuan/ pembuatan dokumen perizinan kapal melaut adalah perbandingan antara frekuensi pembuatan dokumen perizinan (SLO dan SPB) dengan frekuensi maksimal pembuatan dokumen perizinan (SLO dan SPB) yang dapat dilakukan oleh kapal penangkap ikan selama periode waktu tertentu.

Derajat kontinuitas kepatuhan pengajuan/pembuatan dokumen perizinan kapal melaut dan kategori ukuran kapal oleh keseluruhan pengusaha/pemilik kapal di PPP Sadeng selama periode penelitian awal Januari sampai awal Maret 2020 dapat dilihat pada Tabel 6.

Rerata derajat kontinuitas kepatuhan pengajuan atau pembuatan dokumen perizinan kapal melaut oleh keseluruhan pengusaha atau pemilik kapal di PPP Sadeng selama periode penelitian pada Tabel 6 di atas dinilai sangat kurang. Kelompok kapal pancing ulur <30 GT dengan rerata DKK 51,61 artinya bahwa pemilik atau penanggungjawab kapal dengan ukuran <30 GT yang menggunakan alat tangkap pancing ulur, melakukan pengajuan SLO dengan frekuensi rata-rata 51,61% dari total frekuensi pengajuan pembuatan SLO maksimal yang dapat dilakukan (FPD Max=8 kali) pada periode penelitian ini dilaksanakan.

Kapal pancing ulur  $\geq 30$  GT melakukan pengajuan SLO dengan frekuensi rata-rata 42,82% dari total frekuensi pengajuan pembuatan SLO maksimal yang dapat dilakukan (FPD Max=7 kali). Sementara kapal *purse seine* ukuran  $\geq 30$  GT di PPP Sadeng melakukan pengajuan SLO dengan frekuensi rata-rata 41,67% dari total frekuensi pengajuan pembuatan SLO maksimal yang dapat dilakukan (FPD Max=6 kali).

Perilaku pemilik atau penanggungjawab kapal di PPP Sadeng yang tidak memaksimalkan pengajuan pembuatan dokumen SLO ketika hendak melaut disebabkan oleh tidak siap atau tidak lengkapnya persyaratan administrasi untuk mendapatkan dokumen perizinan tersebut. Persyaratan administrasi yang diperlukan adalah: SIPI asli; SKAT asli, untuk kapal penangkap ikan dengan ukuran di atas 30 (tiga puluh) GT; SLO asal, untuk kapal penangkap ikan yang telah melakukan kegiatan penangkapan ikan; dan kesesuaian pelabuhan pangkalan dan muat dengan SIPI (Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor

1/PERMEN-KP/2017 tentang Surat Laik Operasi).

Penyebab lain adalah karena memang masa keberangkatan dan kepulangan dalam kegiatan penangkapan ikan tidak menentu dan berbeda-beda (Karim et al. 2013). Menurut Sudarmo et al. (2013) pada umumnya nelayan skala kecil harus membuat keputusan setiap hari apakah hari itu dia akan melaut untuk menangkap ikan atau melakukan kegiatan yang tidak berhubungan dengan kegiatan menangkap ikan.

### **Tingkat Keberhasilan pengajuan-pembuatan dokumen melaut SLO dan SPB oleh Pengusaha/pemilik kapal**

Proses pengajuan pembuatan dokumen SLO dan SPB terdiri dari dua tahap, yaitu proses administrasi dokumen perizinan yang dilakukan oleh petugas, dan dilanjutkan dengan proses kelaikan yang dilakukan dengan pengecekan fakta yang ada di kapal, sesuai atau tidak dengan yang tertera dalam dokumen perizinan. Tingkat keberhasilan pengajuan-pembuatan dokumen melaut SLO oleh pengusaha/pemilik kapal untuk keseluruhan kapal penangkapan ikan di PPP Sadeng dapat dilihat pada Tabel 7.

Tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SLO setelah dilakukan proses pengecekan administrasi dan kesesuaian fakta di lapang dengan dokumen yang dimiliki. Kapal pancing ulur dibawah 30 GT tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SLO adalah 69,5% dan dinilai kurang. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: ketidaksesuaian alat tangkap yang digunakan pada saat hendak melaut, tidak adanya nama kapal yang dapat dibaca dengan jelas pada fisik kapal, membawa lebih dari satu alat tangkap, dan sudah tidak berlakunya lagi dokumen perizinan SLO.

Kapal pancing ulur di atas 30 GT dan kapal *purse seine* di atas 30 GT memiliki tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SLO 0,0% atau dengan kata lain sangat kurang. Hal tersebut disebabkan kapal di atas 30 GT di PPP Sadeng tidak memiliki SIPI atau memiliki SIPI namun sudah tidak berlaku karena tidak diperpanjang kembali.

Tingkat keberhasilan pengajuan/pembuatan dokumen melaut SPB oleh pengusaha/pemilik kapal untuk keseluruhan kapal penangkapan ikan selama periode penelitian awal Januari sampai awal Maret 2020 dapat dilihat pada Tabel 8.

Tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SPB untuk kapal pancing ulur di bawah 30 GT adalah 56,3% dan dinilai sangat kurang. Kapal pancing ulur di atas 30 GT dan kapal purse seine di atas 30 GT memiliki tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SPB 0,0% atau dengan kata lain sangat kurang. Hal tersebut disebabkan oleh tidak keluarnya SLO

sebagai salah satu syarat penerbitan SPB, atau apabila kapal tersebut mendapatkan SLO namun tidak dapat memenuhi persyaratan dalam penerbitan SPB maka Syahbandar Perikanan PPP Sadeng tidak menerbitkan SPB untuk kapal-kapal tersebut.

Tabel 6 Derajat Kontinuitas Kepatuhan Pengajuan/Pembuatan Dokumen Perizinan Kapal Melaut dan Kategori Ukuran Kapal oleh Keseluruhan Pengusaha/ Pemilik Kapal di PPP Sadeng selama Periode Penelitian Awal Januari sampai Awal Maret 2020.

Items Nilai	Derajat Kontinuitas Kepatuhan Pengajuan/Pembuatan Dokumen Perizinan (DKK)		
	Kapal pancing ulur		Kapal <i>purse seine</i>
	<30 GT	>=30 GT	>=30 GT
Kisaran: Terendah	12,5	28,6	33,3
Tertinggi	100,0	57,1	50,0
Rerata	51,61	42,86	41,67
Simpangan	29,7107	20,2031	11,7851
Keputusan	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang

Tabel 7 Tingkat keberhasilan pengajuan-pembuatan dokumen melaut SLO oleh Pengusaha/pemilik kapal untuk keseluruhan kapal penangkapan ikan menurut jenis alat penangkapan dan ukuran kapal di PPP Sadeng selama periode penelitian awal Januari sampai awal Maret 2020

Jenis Kapal	Frekuensi Pengajuan-Pembuatan Dokumen SLO (FPDt; kali)	Frekuensi Keberhasilan Pembuatan Dokumen SLO (FKD; kali)	Tingkat Keberhasilan Pembuatan Dokumen SLO (TKD)
1. Kapal Pancing Ulur <30 GT	128	89	69,5
2. Kapal Pancing Ulur ≥30 GT	6	0	0,0
3. Kapal <i>Purse Seine</i> ≥30 GT	5	0	0,0
Jumlah	139	89	-

Tabel 8 Tingkat keberhasilan pengajuan/pembuatan dokumen melaut SPB oleh Pengusaha/pemilik kapal untuk keseluruhan kapal penangkapan ikan menurut jenis alat tangkap dan ukuran kapal di PPP Sadeng selama periode penelitian awal Januari sampai awal Maret 2020

Jenis Kapal	Frekuensi Pengajuan/Pembuatan Dokumen SPB (FPDt; kali)	Frekuensi Keberhasilan Pembuatan Dokumen SPB (FKD; kali)	Tingkat Keberhasilan Pembuatan Dokumen SPB (TKD)
1. Kapal Pancing Ulur <30 GT	128	72	56,3
2. Kapal Pancing Ulur ≥30 GT	6	0	0,0
3. Kapal <i>Purse Seine</i> ≥30 GT	5	0	0,0
Jumlah	139	72	-



## PEMBAHASAN

Perizinan merupakan instrumen pengendalian kegiatan usaha penangkapan ikan untuk mencapai tujuan pengelolaan perikanan, yakni menjaga sumberdaya ikan agar tetap lestari dan tercapainya manfaat yang optimal dan berkelanjutan (Arfan 2017). Kewajiban memiliki perizinan tercantum dalam Undang-Undang 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang 31 Tahun 2004 tentang Perikanan pasal 26 ayat 1 terkait SIUP, pasal 27 ayat 1 tentang SIPI, pasal 42 ayat 2 terkait SPB, dan pasal 43 terkait SLO.

Tingkat kepatuhan pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng dalam memenuhi kewajiban pemilikan dokumen perizinan SIPI 51,43% dinilai sangat kurang. Proses pembuatan dan atau perpanjangan SIPI yang rumit membuat pelaku usaha cenderung enggan dalam memenuhinya, bahkan para pemilik kapal tanpa ragu beroperasi tanpa kelengkapan surat-surat yang wajib dimiliki (Arfan 2017).

Bentuk kerumitan yang dikeluhkan oleh pemilik atau penanggungjawab kapal diantaranya adalah pengukuran fisik kapal yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Menurut Tiwow (2012), terdapat dua peraturan perundang-undangan yang memerintahkan pelaku usaha penangkapan ikan untuk memenuhi syarat mendapatkan izin penangkapan ikan yaitu UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, dan UU No. 45/2009 tentang Perubahan UU No. 31/2004 tentang Perikanan. Kedua peraturan perundang-undangan tersebut khusus dalam pengukuran fisik dan kelaikan kapal, sehingga terjadi dua kali pengecekan terhadap obyek yang sama.

Dokumen perizinan SLO diberikan kepada kapal penangkap ikan setiap akan melakukan kegiatan penangkapan ikan, dan berlaku untuk 1 kali operasi penangkapan ikan dengan masa berlaku 2 x 24 jam. Apabila kapal yang akan melakukan kegiatan penangkapan ikan tersebut tidak segera melakukan pengurusan SPB selama masa berlaku SLO, maka SLO dinyatakan tidak berlaku.

Tingkat kepatuhan dokumen perizinan SLO pada saat penelitian ini dilaksanakan adalah 48,57% dan dinilai sangat kurang. Permasalahan awal pada saat pengajuan SLO adalah ketidaklengkapan dokumen yang dipersyaratkan. Berdasarkan uraian di atas sebelumnya, maka ketidaklengkapan persya-

ran dimaksud adalah tidak adanya dokumen SIPI, atau ada namun habis masa berlakunya. Hal tersebut membuat Pengawas Perikanan sebagai petugas yang berwenang dalam penerbitan SLO tidak dapat menerbitkan SLO. Dalam hal ini pelaku usaha penangkapan ikan yang tidak mendapat SLO seharusnya melakukan upaya untuk melengkapi persyaratan yang kurang tersebut.

Pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng yang telah dicek secara administrasi kemudian dilakukan pengecekan secara fisik. Petugas Pengawas Perikanan melakukan cek fisik fakta di kapal penangkap ikan yang akan berangkat tersebut. Permasalahan pada saat dilakukan cek fisik kapal oleh Pengawas Perikanan adalah ketidaksesuaian alat tangkap yang digunakan pada saat hendak melaut dengan nama alat tangkap yang tertera pada dokumen SIPI, tidak adanya nama kapal yang dapat dibaca dengan jelas pada fisik kapal, membawa lebih dari satu alat tangkap, dan sudah tidak berlakunya lagi dokumen perizinan SLO (lebih dari 2 x 24 jam).

Tingkat kepatuhan SPB 31,43% dinilai sangat kurang. Dokumen SPB merupakan dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan kepada setiap kapal perikanan yang akan meninggalkan pelabuhan perikanan. Dokumen SPB tidak dapat diberikan kepada kapal penangkap ikan apabila kapal yang akan berangkat tersebut tidak mendapatkan SLO.

Kapal penangkap ikan di PPP Sadeng terkadang walaupun mendapatkan SPB, namun tidak jadi berangkat melaut. Hal tersebut disebabkan oleh cuaca buruk, sehingga Syahbandar melakukan penundaan keberangkatan kapal tersebut. Pemilik atau penanggungjawab kapal kemudian melakukan pengajuan ulang kembali, karena batas masa berlaku SPB adalah 1 x 24 jam.

## KESIMPULAN

Tingkat kepatuhan kapal penangkap ikan di PPP Sadeng terhadap pemilikan dokumen perizinan SIUP adalah 97,14% (sangat baik), SIPI 51,43% (sangat kurang), SLO 48,57% (sangat kurang), dan SPB 31,43% (sangat kurang). Derajat kontinuitas kepatuhan pengajuan/pembuatan dokumen perizinan kapal pancing ulur <30 GT dengan rerata 51,61, kapal pancing ulur  $\geq$ 30 GT dengan rerata 42,86, dan kapal *purse seine* ukuran  $\geq$ 30 GT dengan rerata 41,7. Sehingga

dapat disimpulkan bahwa derajat kontinuitas kepatuhan pengajuan/pembuatan dokumen perizinan kapal melaut dinilai sangat kurang.

Tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SLO untuk kapal pancing ulur di bawah 30 GT adalah 69,5% dan dinilai kurang, sedangkan untuk kapal pancing ulur di atas 30 GT dan kapal *purse seine* di atas 30 GT memiliki tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SLO 0,0%, dan dinilai sangat kurang. Tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SPB untuk kapal pancing ulur di bawah 30 GT adalah 56,3%, sedangkan untuk kapal pancing ulur di atas 30 GT dan kapal *purse seine* di atas 30 GT memiliki tingkat keberhasilan pembuatan dokumen SPB 0,0%, sehingga disimpulkan sangat kurang.

Dokumen perizinan yang tidak dimiliki atau habis masa berlakunya dan ketidaksesuaian dokumen dengan fisik kapal menjadi permasalahan yang menyebabkan tingkat kepatuhan pelaku usaha penangkapan ikan di PPP Sadeng dinilai sangat kurang.

## SARAN

1. Perlu upaya peningkatan kepatuhan dengan penyadaran terhadap pentingnya dokumen perizinan saat hendak melaut melalui kegiatan sosialisasi yang dilaksanakan oleh pemerintah;
2. Koordinasi dan sinergitas antar petugas di PPP Sadeng serta Pelabuhan Perikanan di sekitarnya, perlu ditingkatkan sebagai upaya mengatasi terjadinya ketidak-patuhan oleh kapal penangkap ikan yang beroperasi tanpa dokumen perizinan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada instansi PPP Sadeng dan Pengawas Perikanan PPP Sadeng yang telah mengizinkan membantu proses penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arfan M. 2017. Implementasi Kebijakan Perizinan Perikanan Tangkap di Kabupaten Pematang. *Journal of Politic and Government Studies*. 6(2): 391-400.
- Aji SP, Iskandar BH, Purwangka F. 2017. Identifikasi Bahaya Pada Aktivitas Patroli

Laut oleh Pengawas Perikanan di Jakarta. *Jurnal Albacore*. 1(1): 047-067.

- Djunnu H, Posumah JH, Palar N. 2019. Administrasi Pelayanan Penerbitan Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) Pada Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal Administrasi Publik*. 5(82): 1-7.

- Hodgetts DJ, & Stolte OME. 2012. Case-based research in community and social psychology: Introduction to the special issue. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 22, 379–389. doi: 10.1002/casp.2124.

- Huntington T, Nimmo F, Macfayden G. 2015. Fish Landing at the World's Commercial Fishing Ports. *Journal of Ocean and Coastal Economics*. 2(1): 1-9. article 4. doi: 10.15351/2373-8456.1031.

- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2013. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 03/MEN/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan. Jakarta (ID): KKP.

- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2017. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 1/PERMEN-KP/2017 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan. Jakarta (ID): KKP.

- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2020. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 58/PERMEN-KP/2020 tentang Usaha Perikanan Tangkap. Jakarta (ID): KKP.

- Karim N, Said A, Prasetyo WY. 2013. Dualisme Kebijakan Pelayaran Dan Perikanan (Studi tentang Implementasi Kepmen. Perhubungan No KM 46 Tahun 1996 tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Permen Kelautan dan Perikanan No 07 Tahun 2010 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan di PPP Mayangan, Kota Probolinggo). *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*. 1(5): 1039-1047.

- Kuncoro HS. 2016. Studi Implementasi Kebijakan Pengawasan Perikanan. Naskah Publikasi. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.

- Lubis E. 2012. *Pelabuhan Perikanan*. Bogor (ID). IPB Press.

- Nababan B. 2017. Persepsi dan Kepatuhan Nelayan Tanjung Balaiasahan Sumatera Utara dalam Mendukung Perikanan Tangkap yang Berkelanjutan. *Jurnal Marine Fisheries*. 8(2): 163-174.
- Naim A. 2010. Pengawasan Sumberdaya Perikanan dalam Penanganan Illegal Fishing di Perairan Provinsi Maluku Utara. *Jurnal Ilmiah Agribisnis dan Perikanan (agrikan UMMU-Ternate)*. 3(2): 1-14.
- Pane AB. 2018. Bahan Kuliah Analisis Produksi dan Sistem Pendataan di Pelabuhan. Bogor (ID): Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan. Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan. Institut Pertanian Bogor.
- Sari SN, Thalib S, Junaidi. 2016. Kepatuhan Hukum Masyarakat Nelayan Terhadap Larangan Penggunaan Alat Penangkapan Ikan Pukat Hela/Payang (TRAWLS) dan Pukat Tarik (SEINE NETS) Di Kota Padang. *Prosiding SNaPP Sosial, Ekonomi, Humaniora*. 6(1): 316-323.
- Sudarmo AP, Baskoro MS, Wiryawan B, Wiyono ES, Monintja DR. 2013. Perikanan Skala Kecil: Proses Pengambilan Keputusan Nelayan dalam Kaitannya dengan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penangkapan Ikan. *Jurnal Marine Fisheries*. 4(2): 195-200.
- Sugiyono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. CV. Alfabeta. Bandung.
- Suharto BY, Budiman J, Karwur DBA. 2017. Analisis Pengawasan Kapal Perikanan Terhadap Penanggulangan *Illegal Fishing* di Perairan Kabupaten Kepulauan Sangihe, Indonesia. *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan*. 7(2): 115-125.
- Supit AE, Pamikiran RDCH, Pangalila FPT. 2016. Pelaksanaan Monitoring, Controlling, *Surveillance* Kapal Pengangkut Ikan di Atas 30 GT di Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung. *Jurnal Ilmu Teknologi Perikanan Tangkap*. 2(4): 135-139.
- Tiwow C, Monintja DR, Fauzi A, Soewardi K, Nikijuluw VPH. 2012. Analisis Logit Keputusan Perilaku *Illegal Fishing* nelayan Pelabuhan Perikanan Nusantara Berondong Jawa Timur. *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan*. 3(1): 63-76.
- Trimerani R, Waluyati LR, Jamhari. 2014. Manajemen Usaha Penangkapan Ikan di Pelabuhan Perikanan Pantai Sadeng Kabupaten Gunung Kidul. *Agro Ekonomi*. 25(2): 126-134.
- [UU] Undang-Undang RI Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta (ID).
- [UU] Undang-Undang RI Nomor 45 tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang RI nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan. Jakarta (ID).
- Wahyuningrum PI, Nurani TW, Rahmi TA. 2012. Usaha Perikanan Tangkap Multipurpose di Sadeng, Kabupaten Gunung Kidul, Daerah Istimewa Yogyakarta. *Maspari Journal*. 4(1): 10-22.
- <https://regional.kompas.com/read/2017/05/05/23035551/30.persen.kapal.di.yogyakarta.tak.berizin.ini.alasannya>.