



Tersedia online di: <http://ejournal-balitbang.kkp.go.id/index.php/jkpi>

e-mail: jkpi.puslitbangkan@gmail.com

JURNAL KEBIJAKAN PERIKANAN INDONESIA

Volume 16 Nomor 1 Mei 2024

p-ISSN: 1979-6366

e-ISSN: 2502-6550

Nomor Akreditasi Kementerian RISTEK-BRIN: 85/M/KPT/2020



STRATEGI IMPLEMENTASI PERJANJIAN KERJA LAUT BAGI AWAK KAPAL PERIKANAN: STUDI KASUS DI PELABUHAN PERIKANAN SAMUDERA NIZAM ZACHMAN JAKARTA

IMPLEMENTATION STRATEGY OF SEA WORK AGREEMENT FOR FISHING VESSEL CREWS: A CASE STUDY AT NIZAM ZACHMAN OCEAN FISHING PORT JAKARTA

Kun Budi Nugroho¹, Agus Suherman^{*2}, Abdul Kohar Mudzakir² dan Yayan Hernuryadin³

¹Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan, FPIK, Universitas Diponegoro. Jl. Prof. Jacob Rais, Semarang, 50275, Indonesia.

²Departemen Perikanan Tangkap, FPIK, Universitas Diponegoro. Jl. Prof. Jacob Rais, Semarang, 50275, Indonesia.

³Direktorat Pengelolaan Sumber Daya Ikan, DJPT, Kementerian Kelautan dan Perikanan. Gedung Mina Bahari II, Lantai 14, Jl. Medan Merdeka Timur No. 16, Jakarta, 10110, Indonesia.

Teregistrasi I tanggal: 16 Nopember 2023; Diterima setelah perbaikan tanggal: 18 Maret 2024;

Disetujui terbit tanggal: 12 Juni 2024

ABSTRAK

Perjanjian kerja laut (PKL) dibuat sebagai perlindungan atas risiko kerja bagi awak kapal perikanan. Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman (PPSNZ) merupakan pelabuhan perikanan terbesar di Indonesia, sehingga PKL menjadi sangat penting untuk diimplementasikan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan PKL di PPSNZ, merumuskan alternatif strategi, dan menentukan prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ. Penelitian dilaksanakan pada Desember 2022 sampai April 2023. Metode deskriptif digunakan dengan pendekatan studi kasus. Wawancara dilakukan terhadap 100 responden yang ditentukan melalui *purposive sampling*. Analisis SWOT dan AHP digunakan dalam menganalisis data. Implementasi kebijakan mengacu pada teori George C. Edwards III (1980). Hasil penelitian menunjukkan bahwa PKL bagi awak kapal perikanan telah diimplementasikan di PPSNZ. Terdapat beberapa kendala dalam implementasi PKL di PPSNZ seperti: adanya awak kapal yang kabur, keterbatasan pemahaman awak kapal, lemahnya basis data dan kurangnya peran asosiasi awak kapal. Urutan prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ adalah mengoptimalkan sumber daya, menciptakan sistem berbasis elektronik dan terintegrasi, pendampingan dan pemberlakuan sanksi, serta sosialisasi.

Kata Kunci: Awak kapal perikanan; perjanjian kerja laut; PPSNZ; SWOT; AHP

ABSTRACT

Sea work agreements (PKL) are made as protection against the work risks for fishing vessel crew. Nizam Zachman Ocean Fishing Port (PPSNZ) is the largest fishing port in Indonesia, so PKL is very important to be implemented. This research aims to analyze the implementation of PKL in PPSNZ, formulate alternative strategies, and determine strategic priorities for implementing PKL in PPSNZ. The research was carried out from December 2022 to April 2023. A descriptive method was used with a case study approach. Interviews were conducted with 100 respondents determined using purposive sampling technique. SWOT and AHP analysis were used to analyze the data. Policy implementation refers to the theory of George C. Edwards III (1980). The research results show that PKL for fishing vessel crews has been implemented at PPSNZ. There are several obstacles in the implementation of PKL in PPSNZ such as: crew members who run away, limited understanding of fishing vessel crews, weak databases, and lack of role of ship crew associations. The order of priority for the PKL implementation strategy at PPSNZ is optimizing existing resources, creating an electronic and integrated system, assistance and imposition of sanctions, and socialization.

Keywords: Fishing vessel crew; sea work agreement; PPSNZ; SWOT; AHP

Korespondensi penulis:

e-mail: lpgsuherman2@gmail.com

PENDAHULUAN

Perikanan menyediakan sumber protein dan pendapatan bagi masyarakat, sehingga pengelolaan perikanan harus berfokus pada sumber daya dan kegiatan ekonomi yang dihasilkannya (Nunez-Sanchez, *et al.*, 2020). Sumber daya ikan harus digunakan untuk mendukung kedaulatan pangan dan menjadi penggerak ekonomi masyarakat melalui penyerapan tenaga kerja (Panggabean, *et al.*, 2020). Awak kapal perikanan merupakan orang yang bekerja di atas kapal perikanan (Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2021). Awak kapal perikanan masih memerlukan perhatian khusus dari pemerintah.

Stanford, *et al.* (2014) mengidentifikasi nelayan miskin ke dalam kelompok besar nelayan buruh, kelompok pemilik perahu skala kecil dan kelompok kecil pengolah, dan penjual. Pada tahun 2005 sampai dengan 2009, program pemberdayaan nelayan dilakukan melalui penyediaan alat tangkap, mesin kapal dan peralatan pengolahan. Program tersebut tidak akan membantu nelayan buruh karena pada dasarnya mereka tidak memiliki perahu maupun hasil tangkapan sendiri.

Penangkapan ikan komersial merupakan salah satu pekerjaan paling berbahaya dengan tingkat kematian tertinggi (Anna, *et al.*, 2019). Sehingga nelayan harus dilindungi melalui program asuransi (Dahlan, 2020). Program pemerintah tentang asuransi nelayan hanya diperuntukan bagi nelayan kecil dengan ukuran kapal < 5 GT atau tanpa menggunakan kapal (Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap No.16 Tahun 2021).

Perlindungan nelayan merupakan salah satu arah kebijakan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) tahun 2020 -2024 (Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 57/PERMEN-KP/2020). Menurut Yuda & Hafidz (2017), perlindungan negara bagi pekerja maritim masih lemah. Wahyuni (2015) juga menjelaskan bahwa faktor penghambat perlindungan pekerja di kapal yaitu kurangnya perhatian tentang fasilitas keselamatan dan kesejahteraan pekerja. Menurut Adam (2016), salah satu faktor penghambat perlindungan pekerja perikanan tangkap adalah rendahnya perhatian pemerintah.

Perjanjian Kerja Laut (PKL) merupakan kesepakatan kerja tertulis antara pemilik dan awak kapal perikanan. PKL dibuat dalam rangka memberikan perlindungan atas risiko kerja bagi awak kapal perikanan (Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 33 Tahun 2021). Bentuk perlindungan tersebut salah satunya diwujudkan melalui jaminan

sosial. Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman (PPSNZ) merupakan pelabuhan perikanan terbesar di Indonesia (PPSNZ, 2021). PPSNZ memiliki jumlah kapal perikanan tertinggi jika dibandingkan dengan pelabuhan yang lain. Banyaknya jumlah kapal yang berpangkalan di PPSNZ menjadikan PKL sangat penting untuk diimplementasikan di pelabuhan tersebut.

Para peneliti telah mengeksplorasi beragam topik perikanan seperti keberlanjutan, kontribusi terhadap perekonomian, dan perubahan teknologi. Topik yang sangat jarang dalam publikasi tentang perikanan adalah informasi tentang pekerja perikanan, khususnya di lepas pantai belahan bumi bagian selatan (Marschke & Vandergeest, 2016). Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kendala dalam proses implementasi PKL bagi awak kapal perikanan antara lain terdapat awak kapal yang buta huruf, tidak memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP), adanya awak kapal yang kabur setelah mendapatkan uang muka (Parwita, *et al.*, 2022), kurangnya sumber daya manusia, dan kurangnya pengetahuan serta pemahaman tentang PKL (Setiawan, 2021). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan PKL di PPSNZ, merumuskan alternatif strategi, dan menentukan prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ.

Pendekatan Ilmiah

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Desember 2022 sampai April 2023 di PPS Nizam Zachman Jakarta. Observasi dan wawancara dilakukan dalam 2 tahap. Tahap 1 dilakukan untuk mengetahui pelaksanaan PKL yang ada di PPSNZ dan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal implementasi PKL di PPSNZ. Tahap ini melibatkan 100 responden yang terdiri dari unsur pemerintah, pemilik dan awak kapal, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) dan pakar. Wawancara tahap 2 melibatkan 16 responden kunci untuk menentukan prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ. Teknik *purposive sampling* digunakan dalam menentukan responden. Responden yang dipilih merupakan orang yang dianggap tahu dan terlibat secara langsung dalam proses implementasi PKL di PPSNZ.

Analisis SWOT digunakan dalam menganalisis faktor internal dan eksternal sehingga didapatkan alternatif strategi implementasi PKL di PPSNZ. Menurut Rangkuti (2016), perumusan alternatif strategi dalam analisis SWOT dilakukan melalui identifikasi berbagai faktor seperti: kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threat*). Analisis AHP digunakan dalam

menentukan prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ. Menurut Marsono (2020), AHP digunakan untuk memecahkan situasi yang kompleks menjadi beberapa komponen dalam susunan hirarki.

Hirarki 1 merupakan tujuan, yaitu implementasi PKL di PPSNZ. Hirarki 2 merupakan empat aspek implementasi kebijakan sebagaimana teori George C. Edward III (1980) dalam Montoali & Londa (2018), yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi dan birokrasi. Hirarki 3 merupakan empat alternatif strategi berdasarkan hasil analisis SWOT yaitu strategi S-O, strategi W-O, strategi S-T dan strategi W-T.

BAHASAN

Pelaksanaan PKL di PPSNZ

PKL merupakan salah satu persyaratan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di PPSNZ. Proses pemeriksaan dan pengesahan PKL di PPSNZ mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 19 Tahun 2017. Secara garis besar tahapan kegiatan pengesahan PKL bagi awak kapal perikanan adalah pengajuan permohonan, pemeriksaan dokumen, pengesahan dan pendistribusian PKL.

Jika berkas permohonan telah dinyatakan lengkap dan sesuai, selanjutnya para pihak yang ber-PKL menghadap syahbandar. Syahbandar membacakan dan menjelaskan isi PKL kepada masing-masing pihak. Jika para pihak telah menyepakati isi PKL, selanjutnya para pihak menandatangani PKL. PKL yang telah ditandatangani para pihak, selanjutnya disahkan oleh syahbandar dan dicatat pada buku registrasi. Setiap awak kapal yang membuat PKL juga harus memiliki jaminan sosial. Jaminan sosial yang digunakan di PPSNZ antara lain Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS), Koperasi Mina Baruna (KOMIBA), Astra dan Jasa Indonesia (JASINDO).

Permasalahan tentang implementasi PKL di PPSNZ adalah adanya awak kapal yang kabur (tidak bertanggung jawab) setelah menerima uang muka gaji. Hal ini menimbulkan konflik antara pemilik dan awak kapal karena mengakibatkan pemilik kapal merugi, sedangkan awak kapal yang kabur masih bisa melaut (kerja) dengan kapal lain di pelabuhan lain. Berdasarkan hal tersebut, maka diperlukan adanya sistem untuk mengantisipasi awak kapal yang kabur. Sehingga dapat memberikan efek jera pada awak kapal yang kabur dan menjadi pembelajaran bagi awak kapal lain.

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 33 tahun 2021, setiap awak kapal

perikanan yang akan bekerja harus berumur paling sedikit 18 dan memiliki kartu identitas diri, memiliki buku pelaut perikanan, memiliki kompetensi, sehat jasmani dan rohani, terdaftar sebagai peserta jaminan sosial, memiliki PKL, dan dilakukan sijiil¹. Kurangnya pemahaman awak kapal tentang PKL juga merupakan permasalahan yang terjadi di PPSNZ. Beberapa awak kapal tidak memahami maksud dan tujuan dari perjanjian kerja yang mereka tanda tangani. Hal ini tentunya tidak terlepas dari tingkat pendidikan mereka. Sehingga diperlukan adanya sosialisasi dan pendampingan kepada awak kapal perikanan.

Faktor Internal

Kekuatan (S)

1. PKL memberikan perlindungan hak dan kewajiban bagi awak kapal perikanan
PKL merupakan perjanjian kerja tertulis antara pemilik dan awak kapal. Awak kapal dapat menuntut apabila hak-haknya tidak dipenuhi oleh pemilik kapal, begitu juga sebaliknya. Menurut Parwita, *et al.* (2022), PKL merupakan landasan utama dalam melaksanakan hubungan kerja dan dapat dijadikan sebagai dasar dalam melindungi hak-hak pekerja. PKL dapat memberikan perlindungan hukum preventif. Budiarta (2016) menjelaskan bahwa perlindungan hukum preventif merupakan perlindungan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Menurut Muhidin (2016), hak dan kewajiban para pihak diharapkan dapat terjamin dengan adanya PKL. Menurut Pramuditya, *et al.* (2020), terpenuhinya hak-hak pekerja merupakan parameter kesejahteraan pekerja. Prisnasari (2019) menjelaskan bahwa salah satu cara untuk mencegah *modern slavery* pada industri perikanan adalah dengan mengadakan PKL bagi para awak kapal. Menurut Netanyahu, *et al.* (2020), hak awak kapal ketika terjadi perselisihan harus mengikuti hukum ketenagakerjaan dengan tidak mengesampingkan PKL.
2. Adanya sanksi bagi pemilik dan awak kapal yang tidak membuat PKL
Ketentuan tentang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diatur salah satunya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021. PKL merupakan salah satu persyaratan dalam penerbitan SPB di PPSNZ. Hal ini memaksa pemilik dan awak kapal untuk membuat PKL sebelum keberangkatan kapal. Syahbandar di PPSNZ tidak akan menerbitkan SPB tanpa adanya dokumen PKL. Sehingga kapal perikanan tidak dapat melaut tanpa adanya SPB.
3. PKL mempersyaratkan jaminan sosial bagi awak kapal perikanan
Setiap awak kapal yang membuat PKL di PPSNZ

harus memiliki jaminan sosial yang meliputi jaminan kecelakaan kerja dan jaminan kematian. Jaminan sosial tersebut dibayarkan oleh pemilik kapal untuk satu kali operasi kapal perikanan. Jika awak kapal mengalami kecelakaan kerja yang mengakibatkan cacat fisik maupun kematian, pemilik akan membantu dalam proses klaim jaminan sosial tersebut. Menurut Muhiddin (2016), jaminan sosial merupakan salah satu upaya peningkatan kesejahteraan awak kapal perikanan. Jaminan sosial akan mempengaruhi ketenangan, semangat, kedisiplinan, dan dedikasi awak kapal terhadap tugasnya.

4. SDM di PPSNZ yang memadai

Syahbandar memiliki tugas salah satunya memeriksa dan mengesahkan PKL. Jumlah dokumen PKL yang disahkan di PPSNZ pada tahun 2020 berjumlah 63.079 dokumen, tahun 2021 berjumlah 70.664 dokumen dan tahun 2022 berjumlah 57.246 dokumen. PPSNZ memiliki jumlah syahbandar yang lebih banyak dibandingkan pelabuhan perikanan lainnya. Hal ini menjadi faktor pendukung pelaksanaan PKL di PPSNZ. Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap No. 47 Tahun 2022, jumlah syahbandar di PPSNZ adalah 7 orang.

Kelemahan (W)

1. Terbatasnya sosialisasi PKL di PPSNZ

Sosialisasi PKL telah dilaksanakan sejak diterbitkannya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 42/PERMEN-KP/2016. Sosialisasi dilaksanakan melalui Surat Edaran Direktur Jenderal Perikanan Tangkap dan pertemuan secara langsung dengan pelaku usaha. Keterbatasan ruang dan anggaran, membuat sosialisasi tidak bisa dilakukan secara menyeluruh kepada seluruh awak kapal. Selain itu, awak kapal hanya berada di PPSNZ sebelum pemberangkatan dan saat mendaratkan hasil tangkapan. Selebihnya, awak kapal akan berada di laut atau kembali ke daerah asal masing-masing.

2. Proses pembuatan PKL dilaksanakan secara non elektronik

Proses permohonan pengesahan PKL dilakukan dengan menyerahkan berkas ke kantor pelayanan terpadu. Pelaku usaha harus datang langsung ke PPSNZ. Petugas pelabuhan juga harus merekap data secara manual. Di sisi lain, beberapa proses perizinan lainnya sudah dapat dilakukan secara online. Proses pelayanan PKL yang masih bersifat non elektronik dinilai membuat proses monitoring dan evaluasi sulit untuk dilakukan.

3. Forum komunikasi nelayan dan pemerintah belum berjalan secara efektif

Forum komunikasi nelayan dan pemerintah

merupakan salah satu wadah bagi nelayan dan pemerintah untuk saling berinteraksi. Menurut Arumsari, *et al.*, (2020), bentuk interaksi yang dilakukan secara *face to face* dalam suatu forum perkumpulan akan lebih efektif. Pemerintah dapat menyampaikan informasi secara langsung kepada masyarakat. Selain itu, masyarakat juga dapat menyampaikan aspirasinya kepada pemerintah. Keterbatasan ruang dan sulitnya mengumpulkan awak kapal dalam suatu forum perkumpulan, menjadikan forum komunikasi antara nelayan dan pemerintah belum berjalan secara efektif di PPSNZ. Hal ini menjadi kendala dalam implementasi PKL di PPSNZ.

4. Lemahnya basis data awak kapal perikanan

Basis data sangat diperlukan dalam rangka monitoring dan evaluasi. Lemahnya basis data awak kapal akan menyulitkan proses monitoring dan evaluasi pelaksanaan PKL di PPSNZ. Proses pembuatan PKL yang masih bersifat non elektronik dianggap sebagai salah satu penyebab lemahnya basis data awak kapal tersebut. Sehingga petugas pelabuhan harus merekap satu per satu dari setiap nama dalam dokumen permohonan pengesahan PKL. Awak kapal dapat berpindah dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain. Basis data awak kapal perlu dihimpun secara terpadu pada setiap pelabuhan perikanan di Indonesia. Sehingga, Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap perlu memfasilitasi adanya sarana dalam menghimpun basis data awak kapal perikanan tersebut.

Faktor Eksternal

Peluang (O)

1. Perlindungan terhadap risiko pekerjaan di kapal perikanan

Penangkapan ikan merupakan pekerjaan dengan risiko tinggi. Untuk memberikan rasa aman bagi awak kapal, perlu adanya jaminan sosial. PKL mempersyaratkan jaminan sosial bagi awak kapal. Hal ini memberikan dorongan terhadap pelaksanaan PKL di PPSNZ. Menurut Dahlan (2020), penangkapan ikan merupakan salah satu kegiatan yang mempunyai risiko tinggi, sehingga nelayan harus dilindungi melalui program asuransi.

2. Sistem pengupahan yang pasti

Penangkapan ikan sangat bergantung pada musim dan kondisi cuaca. Menurut Imelda (2012), hasil tangkapan nelayan sangat bervariasi. Nurhayati (2013) juga menjelaskan bahwa faktor musim menyebabkan rendahnya hasil tangkapan dan berakhir dengan musim paceklik yang berulang setiap tahunnya. Ketentuan tentang PKL sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 33 Tahun 2021 mengatur sistem pengupahan awak kapal menjadi

gaji bulanan dan bagi hasil. Gaji bulanan terdiri dari gaji pokok, tunjangan berlayar, bonus produksi, dan/atau uang lembur. Dalam sistem bagi hasil, apabila pendapatan bersih tidak tercapai, pemilik wajib memberikan gaji kepada seluruh awak kapal. Besarnya gaji tersebut adalah setengah dari upah minimum provinsi atau kabupaten setiap bulannya. Sehingga PKL dapat memberikan kepastian pendapatan bagi awak kapal perikanan. Hal ini mendorong para awak kapal untuk mau membuat PKL.

3. Banyaknya jumlah kapal perikanan yang berpangkalan di PPSNZ

PPSNZ memiliki jumlah kapal perikanan tertinggi jika dibandingkan dengan pelabuhan perikanan lain. Hal ini memberikan peluang dengan banyaknya awak kapal yang bekerja di pelabuhan perikanan tersebut. Awak kapal perikanan merupakan salah satu sasaran dalam kebijakan PKL.

Jumlah sebaran kapal perikanan pada pelabuhan perikanan samudera tahun 2023 antara lain PPS Nizam Zachman dengan 1.349 unit kapal, PPS Bitung dengan 1.076 unit kapal, PPS Cilacap dengan 975 unit kapal, PPS Kendari dengan 380 unit kapal, PPS Belawan dengan 298 unit kapal, PPS Bungus dengan 263 unit kapal, dan PPS Lampulo dengan 55 unit kapal (Sumber: pipp.kkp.go.id diakses pada tanggal 26 Juli 2023 pukul 22.35 WIB). Menurut Ramli & Ernaningsih (2018), tingkat aktivitas pemanfaatan kolam pelabuhan di PPSNZ sangat tinggi.

4. Jam kerja di kapal perikanan yang fleksibel

Awak kapal akan bekerja terus menerus untuk mendapatkan hasil tangkapan yang maksimal saat musim dan cuaca mendukung. Sedangkan saat cuaca buruk, awak kapal lebih memilih beristirahat. Ketentuan tentang PKL memberikan batasan jam kerja bagi awak kapal, sehingga mendorong pelaksanaan PKL di PPSNZ. Menurut Jones *et al.* (2020), pelanggaran ketenagakerjaan dapat mencakup berbagai kondisi eksploitatif seperti kesenjangan upah dan lembur yang berlebihan.

Ancaman (T)

1. Keterbatasan awak kapal perikanan dalam memahami PKL

Kurangnya pemahaman awak kapal terhadap maksud dan tujuan PKL menjadi faktor penghambat pelaksanaan PKL di PPSNZ. Beberapa awak kapal tidak memahami maksud dan tujuan dari PKL yang mereka tandatangani. Menurut Parwita *et al.* (2022), awak kapal kurang memahami isi PKL, hal ini dikarenakan sebagian

dari mereka belum tamat sekolah dan tidak bisa membaca. Setiawan (2001) juga menjelaskan bahwa pemahaman nelayan terhadap PKL tergolong sangat rendah. Salah satu strategi pelaksanaan PKL adalah melalui peningkatan kesadaran masyarakat.

2. Adanya konflik antara pemilik dan awak kapal perikanan

Adanya awak kapal yang kabur setelah memperoleh uang muka gaji menjadi salah satu penyebab konflik antara pemilik dan awak kapal di PPSNZ. Hal ini menyebabkan pemilik kapal merugi. Menurut Parwita *et al.* (2022), faktor penghambat pelaksanaan PKL adalah adanya awak kapal yang melarikan diri setelah mendapatkan setengah dari gaji di awal. Hal ini menyebabkan kapal terlambat berlayar.

3. Posisi tawar awak kapal perikanan yang rendah

Minimnya peran serikat awak kapal perikanan di PPSNZ membuat posisi tawar awak kapal menjadi rendah. Hal ini karena tidak ada organisasi yang memperjuangkan nasib dan hak-hak awak kapal. Menurut Lozano *at al.* (2022), organisasi pekerja merupakan salah satu faktor utama dalam mencapai pekerjaan yang layak.

4. Kompetensi awak kapal perikanan yang rendah

PKL dibuat bagi para pelaut yang memiliki keahlian sebagai awak kapal perikanan. PKL memepersyaratkan adanya sertifikat keahlian bagi awak kapal perikanan. Minimnya tingkat pendidikan dan informasi, membuat awak kapal sulit dalam mengakses program sertifikasi. Kurangnya awak kapal yang memiliki sertifikat keahlian yang dipersyaratkan dalam PKL menjadi kendala dalam pelaksanaan PKL di PPSNZ.

Alternatif Strategi

Alternatif strategi pelaksanaan PKL di PPSNZ dirumuskan dengan memanfaatkan peluang melalui kekuatan (strategi S-O), mengatasi kelemahan melalui peluang (strategi W-O), menghindari ancaman melalui kekuatan (strategi S-T), serta meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman (strategi W-T). Matriks rumusan alternatif strategi implementasi PKL di PPSNZ dapat dilihat pada tabel 1.

Prioritas Strategi

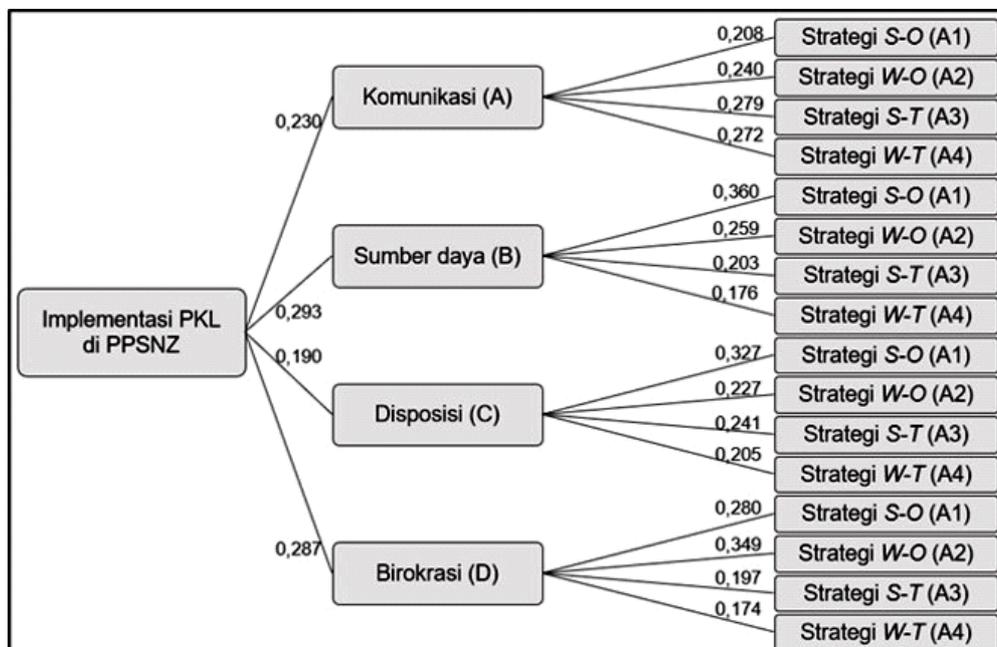
Hasil analisis AHP strategi implementasi PKL di PPSNZ sebagaimana gambar 2.

Prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ diperoleh dengan menghitung prioritas global. Prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ sebagaimana gambar 3.

Tabel 1. Matriks alternatif strategi implementasi PKL
 Table 1. Matrix of PKL implementation alternative strategies

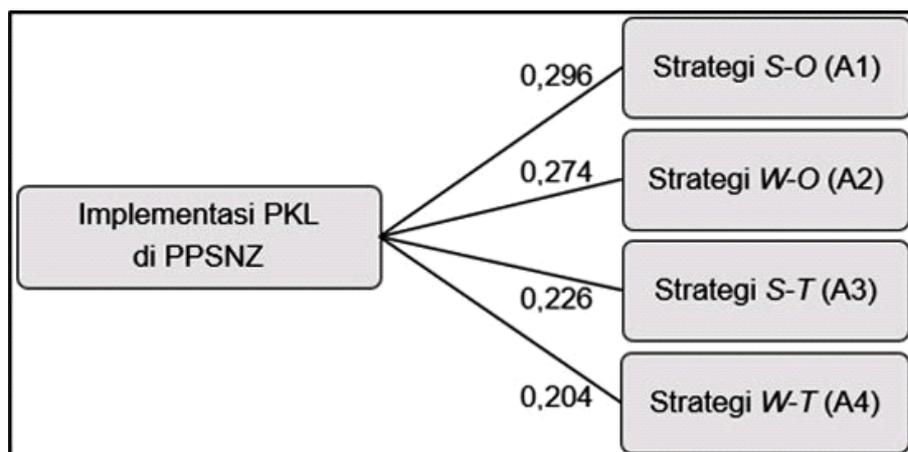
	Kekuatan (S) Strength (S)	Kelemahan (W) Weakness (W)
	1. Perlindungan hak dan kewajiban 2. Adanya sanksi 3. Mempersyaratkan jaminan sosial 4. SDM di PPSNZ	1. Sosialisasi terbatas 2. Non elektronik 3. Forum komunikasi belum efektif 4. Lemahnya basis data
Peluang (O) Opportunities (O)	Strategi S-O S-O Strategy	Strategi W-O W-O Strategy
1. Perlindungan terhadap risiko kerja 2. Pengupahan yang pasti 3. Banyaknya jumlah kapal 4. Jam kerja yang fleksibel	Mengoptimalkan sumber daya yang ada dalam rangka perlindungan dan peningkatan kesejahteraan awak kapal perikanan melalui PKL.	Menciptakan sistem berbasis elektronik dan terintegrasi, sebagai sarana monitoring dan evaluasi.
Ancaman (T) Threat (T)	Strategi S-T S-T Strategy	Strategi W-T W-T Strategy
1. Rendahnya pemahaman awak kapal 2. Konflik pemilik dan awak kapal 3. Posisi tawar awak kapal rendah 4. Kompetensi awak kapal rendah	Melakukan pendampingan kepada pemilik dan awak kapal perikanan serta memberlakukan sanksi sesuai ketentuan.	Melakukan sosialisasi untuk meningkatkan pengetahuan dan kesadaran pemilik dan awak kapal perikanan.

Sumber: Hasil analisis
 Source: Analyst results



Gambar 2. Hasil analytical hierarchy process (AHP).
 Figure 2. Analytical hierarchy process (AHP) results.

Strategi S-O(A1) merupakan prioritas utama dalam kebijakan PKL bagi awak kapal perikanan bukan strategi implementasi PKL di PPSNZ. Hal ini karena merupakan kebijakan yang baru. Kebijakan tersebut



Gambar 3. Prioritas strategi.

Figure 3. Strategic priorities.

sudah ada sejak tahun 2016 dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 42/PERMEN-KP/2016 dan telah direvisi dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 33 Tahun 2021. Sehingga sosialisasi (A4) dan pendampingan (A3) sudah pernah dilakukan sebelumnya. Upaya yang paling tepat saat ini adalah dengan mengoptimalkan sumber daya yang ada (A1).

PKL dinilai masih terlalu berpihak kepada awak kapal. Hak-hak dari awak kapal dilindungi dengan adanya PKL. Pemilik kapal harus menanggung segala risiko pekerjaan awak kapal melalui jaminan sosial. Akan tetapi, PKL dianggap belum mampu dalam melindungi hak-hak pemilik kapal. Hal ini terlihat dari adanya awak kapal yang kabur setelah mendapat uang muka, tetapi masih dapat melaut menggunakan kapal lain. Sehingga strategi W-O (A2) yaitu perlu diciptakan suatu sistem berbasis elektronik dan terintegrasi dengan sistem perizinan di KKP sebagai prioritas kedua.

Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap perlu memfasilitasi adanya sistem berbasis elektronik yang terintegrasi pada setiap pelabuhan perikanan di Indonesia. Melalui sistem berbasis elektronik, diharapkan ada daftar hitam Nomor Induk Kependudukan (NIK) awak kapal yang kabur. Awak kapal yang kabur tersebut akan ditolak untuk membuat PKL di pelabuhan manapun sampai dengan perselisihannya dengan pemilik kapal sebelumnya diselesaikan secara musyawarah mufakat. Sistem yang terintegrasi dengan sistem perizinan di KKP diharapkan dapat mempermudah pemilik kapal dalam mengajukan permohonan pengesahan PKL. Pemilik kapal tidak perlu lagi menyerahkan berkas-berkas yang sudah ada dalam sistem perizinan KKP.

Keutamaan lain dalam sistem berbasis elektronik adalah kemudahan petugas dalam pengumpulan data.

Dengan sistem berbasis elektronik, monitoring dan evaluasi akan lebih mudah dilakukan. Tasya (2022) menjelaskan bahwa digitalisasi perizinan dapat memberikan kemudahan, kecepatan layanan, transparansi, efektif dan efisien baik secara waktu maupun biaya.

Meskipun sosialisasi (A4) dan pendampingan (A3) telah dilakukan, responden menyadari akan beberapa permasalahan di lapangan. Responden juga menyadari kurangnya pemahaman pemilik dan awak kapal terhadap PKL. Sehingga pendampingan (A3) dipilih menjadi prioritas yang ketiga dan sosialisasi (A4) dipilih menjadi prioritas yang keempat.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Terdapat beberapa kendala dalam implementasi PKL di PPSNZ antara lain adanya awak kapal yang kabur setelah mendapatkan uang muka gaji, keterbatasan awak kapal dalam memahami maksud dan tujuan PKL, lemahnya basis data awak kapal, dan kurangnya peran asosiasi awak kapal perikanan. Urutan prioritas strategi implementasi PKL di PPSNZ adalah mengoptimalkan sumber daya yang ada dalam rangka perlindungan dan peningkatan kesejahteraan awak kapal perikanan melalui PKL, menciptakan sistem berbasis elektronik dan terintegrasi sebagai sarana monitoring dan evaluasi pelaksanaan PKL, melakukan pendampingan kepada pemilik dan awak kapal perikanan serta memberlakukan sanksi sesuai ketentuan, dan melakukan sosialisasi untuk meningkatkan pengetahuan dan kesadaran pemilik dan awak kapal perikanan tentang PKL.

Rekomendasi

Pendampingan dan pengawasan terhadap implementasi PKL di PPSNZ perlu dilakukan secara bersama antara PPSNZ dan KKP Pusat. Perlu

perbaikan forum komunikasi nelayan dan pemerintah agar dapat berjalan secara efektif. Perlu peningkatan peran asosiasi awak kapal perikanan dalam memperjuangkan hak-hak awak kapal perikanan di PPSNZ. Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap perlu melakukan penguatan basis data awak kapal dan memfasilitasi adanya sistem berbasis elektronik dalam pelayanan pembuatan PKL.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Pusat Pendidikan Kelautan dan Perikanan yang telah mendanai penelitian ini, Direktorat Kapal Perikanan dan Alat Penangkapan Ikan, Universitas Diponegoro, dan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman.

PERNYATAAN KONTRIBUSI PENULIS

Setiap penulis berkontribusi besar serta bertanggung jawab terhadap pembuatan karya tulis ini. Distribusi kontribusi penulis yaitu Kun Budi Nugroho sebagai kontributor penulis serta Agus Suherman, Abdul Kohar Mudzakir dan Yayan Hernuryadin sebagai kontributor anggota.

DAFTAR PUSTAKA

Adam, L. (2016). Kebijakan Perlindungan Pekerja Perikanan Tangkap Indonesia. *Kajian*, 21(4), 321 – 338. <http://dx.doi.org/10.22212/kajian.v21i4.782>.

Anna, Z., A. A. Yusufa, A. S. Alisjahbanaa, A. A. Ghinab and Rahma. (2019). *Are Fishermen Happier? Evidence from a Large-Scale Subjective Well-Being Survey in a Lower-Middle-Income Country*. *Marine Policy*, 106 (2019) 103559, 10 p. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103559>.

Arumsari, N., W. D. Paradita dan T. Wijayanti. (2020). Strategi Komunikasi dalam Upaya Penyelesaian Konflik Nelayan Pantai Utara Di Kabupaten Batang. *INTEGRALISTIK*, 31(1), 22-28. <https://doi.org/10.15294/integralistik.v31i1.21442>

Budiartha, I. N. P. (2016). *Hukum Outsourcing: Konsep Alih Daya, Bentuk Perlindungan, dan Kepastian Hukum* (247 hal). Malang: Setara Press.

Dahlan, N. K. (2020). Kesadaran Hukum Masyarakat dalam Implementasi Kebijakan Asuransi Nelayan Di Kabupaten Bulukumba. *De Jure: Jurnal Hukum dan Syar'iah*, 12(2), 241-254. <http://dx.doi.org/10.18860/j-fsh.v12i2.10072>.

Imelda. (2012). Analisis Risiko pada Usaha Penangkapan Kepiting Bakau Di Kecamatan Sungai Kunyit Kabupaten Pontianak. *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian*, 1(1), 75-95. <http://dx.doi.org/10.26418/j.sea.v1i1.2121>.

Jones, E., K. Botterill, C. Chikwama, A. Caveen, and T. Gray. (2020). *Pay gaps between domestic and international fishers: an economic or ethical issue?*. *Maritime Studies*, (19),15-27. <https://doi.org/10.1007/s40152-019-00133-6>.

Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 16 Tahun 2021 tentang Petunjuk Teknis Bantuan Premi Asuransi Nelayan Tahun Anggaran 2022.

Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 47 tahun 2022 tentang Penempatan dan Penugasan Syahbandar di Pelabuhan Perikanan.

Lozano, A. J. G., J. L. D. Sparks, D. P. Durgana, C. M. Farthing, J. Fitzpatrick, B. Krough-Poulsen, G. McDonald, S. McDonald, Y. Ota, N. Sarto, A.M. Cisneros-Montemayor, G. Lout, E. Finkbeiner, and J.N. Kittinger. (2022). *Decent work in fisheries: Current trends and key considerations for future research and policy*. *Marine Policy* 136 (2022) 104922. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104922>.

Marschke, M., and P. Vandergeest. (2016). *Slavery Scandals: Unpacking Labour Challenges and Policy Responses Within the Off-Shore Fisheries Sector*. *Marine Policy*, 68(2016), 39–46. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2016.02.009>.

Marsono. (2020). Penggunaan Metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dalam Penelitian (88 hal.). Bogor: Penerbit In Media.

Montoali, V., M. Ogotan dan V. Y. Londa. (2018). Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Izin Usaha Perikanan Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal Administrasi Publik*, 4(65), 1-9. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/JAP/article/view/22058/21759>.

Muhiddin, N. (2016). Efektivitas Perjanjian Kerja Laut terhadap Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal (ABK). Alauddin, *Jurnal Hukum Pidana dan Ketatanegaraan*, 5(1), 63-78. <https://doi.org/10.24252/ad.v5i1.1442>.

Netanyahu, E.K., E.V.T. Senewe dan F.H. Anis. (2020). *Perlindungan Hukum terhadap Pekerja Laut dalam Pemutusan Hubungan Kerja*. Lex

- Administratum, 8(5), 54-63. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/view/31267/29970>.
- Nunez-Sanchez, M.J., L. Perez-Rojas, L. Sciberras and J. Ramos Silva. (2020). *Grounds for a Safety Level Approach in the Development of Long-Lasting Regulations Based on Costs to Reduce Fatalities for Sustaining Industrial Fishing Vessel Fleets*. *Marine Policy* 113 (2020) 103806, 12 p. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103806>.
- Nurhayati, A. (2013). Analisis Potensi Lestari Perikanan Tangkap Di Kawasan Pangandaran. *Jurnal Akuatika*, 4(2), 195-209. <http://jurnal.unpad.ac.id/akuatika/article/view/3143/2404>.
- Panggabean, S.M., M.S. Manafi dan A. Rahman. (2020). Pedoman Pengukuran Indeks Kesehatan Laut Indonesia (IKLI) (31 hal.). Jakarta: Biro Perencanaan, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. <https://maritim.go.id/konten/unggahan/2020/12/IKLI-2020-Final-Dsesember-FULL.pdf>.
- Parwita, I.P.H., I. N.P. Budiarta, dan D.G.D. Arini. (2022). Perlindungan Hukum bagi Anak Buah Kapal pada Perusahaan Kapal Ikan Di Pelabuhan Benoa Denpasar. *Jurnal Konstruksi Hukum*, 3(3), 569-575. DOI: 10.55637/jkh.3.3.5350.569-575.
- Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman. (2021). Profil Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman 2021 (8 hal). Jakarta: Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman, Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Peraturan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap Nomor 19 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pemeriksaan dan Pengesahan Perjanjian Kerja Laut bagi Awak Kapal Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 42/PERMEN-KP/2016 tentang Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 tentang Log Book Penangkapan Ikan, Pemantauan Di Atas Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan, Inspeksi, Pengujian, dan Penandaan Kapal Perikanan, serta Tata Kelola Pengawasan Kapal Perikanan.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 57/PERMEN-KP/2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 17/PERMEN-KP/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2020-2024.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan.
- Pramuditya, A.P., A.M. Karsona, dan H. Singadimedja. (2020). Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal dalam Aspek Kesejahteraan Di Bidang Hukum Ketenagakerjaan. *Jurnal Cakrawala Hukum*, 11(2), 136-146. <https://doi.org/10.26905/ijch.v11i2.4100>.
- Prisnasari, I. (2019). *Modern Slavery* pada Anak Buah Kapal (ABK) Perikanan dalam Perspektif Hak Asasi Manusia. *Jurist-Diction*, 2(2), 475-499. <https://doi.org/10.20473/jd.v2i2.14229>.
- Pusat Informasi Pelabuhan Perikanan. (2023). Profil Pelabuhan Perikanan Indonesia. https://pipp.kkp.go.id/Ct_menu/profil, diakses tanggal 26 Juli 2023 pukul 22.35 WIB.
- Ramli, M. S. dan D. Ernarningsih. (2018). Analisis Kelayakan Teknis Ukuran Dermaga dan Kolam Pelabuhan Di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta. *Jurnal Satya Minabahari*, 4(01), 41-53. <https://doi.org/10.53676/jism.v4i1.57>.
- Rangkuti, F. (2016). Teknik Membedah Kasus Bisnis: Analisis SWOT (Cara Perhitungan Bobot, Rating dan OCAI) Ed.22 (246 hal). Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Setiawan, M. (2021). Perjanjian Kerja Laut Di Pangkalan Pendaratan Ikan Karangsong Kabupaten Indramayu Jawa Barat. SKRIPSI. Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Institut Pertanian Bogor. <https://repository.ipb.ac.id/handle/123456789/108057>.
- Stanford, R.J., B. Wiryawan, D.G. Bengen, R. Febriamansyah and J. Haluan. (2014). *Improving Livelihoods in Fishing Communities of West Sumatra: More Than Just Boats and Machines*. *Marine Policy* 45(2014):16–25, <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2013.11.013>.

- Tasya, M. (2022). Digitalisasi Sistem Pelayanan Perizinan Di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Metro. SKRIPSI. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung. <https://digilib.unila.ac.id/64926/>.
- Wahyuni, T. I. E. (2015). Pelaksanaan Perlindungan Hukum Tenaga Kerja Di Kapal. *Jurnal VENUS*, 3(5), 97-116. <https://doi.org/10.48192/vns.v3i5.407>.
- Yuda, D.P. dan J. Hafidz. (2017). Perlindungan Hukum bagi Tenaga Kerja Pelaut dengan Sistem Kontrak. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 12(3), 555-564. <http://dx.doi.org/10.26532/khaum.v14i2.1885>.(Footnotes)
- Dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh pemerintah yang berisi daftar Awak Kapal yang bekerja di atas Kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar