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 Suherman2), Abdul Kohar Mudzakir2), dan Yayan Hernuryadin3)

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

2 Departemen Perikanan Tangkap, FPIK, Universitas Diponegoro. Jl. Prof. Jacob Rais, Kampus Universitas Diponegoro Tembalang, 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.

ABSTRAK

Perjanjian kerja laut (PKL) dibuat sebagai perlindungan atas risiko kerja bagi awak kapal perikanan. Sebagai pelabuhan perikanan terbesar di Indonesia dan tingginya jumlah kapal perikanan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman (PPSNZ), 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 menunjukan bahwa PKL bagi awak kapal perikanan telah diimplementasikan di PPSNZ. Terdapat beberapa kendala dalam implementasi PKL di PPSNZ seperti: adanya awak kapal yang melarikan diri, 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 pemberlakukan 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. As the largest fishing port in Indonesia and the large number of fishing vessels at the Nizam Zachman Ocean Fishing Port (PPSNZ), PKL is very important to implement. 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*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia (Laporan Kinerja KKP Tahun 2021). Pada tahun 2020, produksi perikanan tangkap Indonesia mencapai 6,43 juta ton (8,16% dari produksi global). Hal ini telah mengantarkan Indonesia sebagai negara produsen perikanan tangkap terbesar kedua setelah China (FAO, 2022).

Berdasarkan amanat Pasal 33 ayat 3 UUD 1945, bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Sumber daya ikan merupakan kekayaan alam Indonesia yang harus dipergunakan untuk kemakmuran rakyat. Menurut Nunez-Sanchez*, et al*. (2020), perikanan menyediakan sumber protein dan pendapatan bagi masyarakat, sehingga pengelolaan perikanan harus berfokus pada sumber daya dan kegiatan ekonomi yang dihasilkannya.

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 (PP 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 hanya menekankan pada peningkatan modal fisik. Hal ini 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 (Kep. Dirjen PT No.16 Tahun 2021).

Perlindungan nelayan merupakan salah satu arah kebijakan KKP tahun 2020 -2024 (Permen KP. 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 (Permen KP. 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. Tingginya 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 menunjukan bahwa kendala dalam proses implementasi PKL bagi awak kapal perikanan antara lain terdapat awak kapal yang buta huruf, tidak memiliki 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).

Sandagang (2013) menjelaskan bahwa keberhasilan suatu implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh model implementasi yang digunakan. 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 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, 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 komplek 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 pelayanan permohonan pengesahan PKL di PPSNZ dilakukan di kantor pelayanan terpadu. Proses pemeriksaan dan pengesahan PKL di PPSNZ mengacu pada Per Dirjen PT. No. 19 Tahun 2017. Secara garis besar tahapan pengesahan PKL bagi awak kapal perikanan adalah pengajuan permohonan, pemeriksaan dokumen, pengesahan dan pendistribusian. Setiap awak kapal yang membuat PKL juga harus memiliki jaminan sosial. Jaminan sosial yang digunakan di PPSNZ antara lain BPJS, KOMIBA, ASTRA dan JASINDO.

Permasalahan tentang implementasi PKL di PPSNZ adalah adanya awak kapal yang melarikan diri setelah menerima uang muka gaji. Hal ini menimbulkan konflik antara pemilik dan awak kapal karena menjadikan pemilik kapal merugi. Awak kapal yang kabur juga masih bisa melaut dengan kapal lain di pelabuhan lain. 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.

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. Budiartha (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.

1. Adanya sanksi bagi pemilik dan awak kapal yang tidak mengimplementasikan PKL

Ketentuan tentang peneritan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diatur salah satunya dalam PP Nomor 27 Tahun 2021. PKL merupakan salah satu persyaratan dalam penerbitan SPB di PPSNZ. Kapal perikanan tidak dapat melaut tanpa adanya SPB. Hal ini memaksa pemilik dan awak kapal untuk membuat PKL sebelum keberangkatan kapal.

1. PKL mempersyaratkan jaminan sosial bagi awak kapal perikanan

Setiap awak kapal yang membuat PKL di PPSNZ harus memiliki jaminan sosial. Jaminan sosial tersebut dibayarkan oleh pemilik kapal untuk satu kali operasi kapal perikanan. 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.

1. SDM di PPSNZ yang memadai

Syahbandar memiliki tugas salah satunya memeriksa dan mengesahkan PKL. PPSNZ memiliki jumlah syahbandar yang lebih banyak dibandingkan pelabuhan perikanan lainnya. Hal ini menjadi faktor pendukung pelaksanaan PKL di PPSNZ. Berdasarkan Kep Dirjen PT 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 Permen KP No. 42/PERMEN-KP/2016. Sosialisasi dilaksanakan melalui Surat Edaran Dirjen PT 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.

1. 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 bisa dilakukan secara online. Proses pelayanan PKL yang masih bersifat non elektronik dinilai membuat proses monitoring dan evaluasi sulit untuk dilakukan.

1. Forum komunikasi nelayan dan pemerintah belum berjalan secara efektif

Forum komunikasi antara nelayan dan pemerintah belum berjalan secara efektif di PPSNZ. Hal ini menjadi kendala dalam implementasi PKL di PPSNZ. Forum komunikasi yang tidak berjalan dengan baik akan menghambat dalam sosialisasi kebijakan pemerintah, khususnya kebijakan yang terkait dengan nelayan.

1. 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.

Faktor Eksternal

Peluang (*O*)

1. Tingginya 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.

1. Ketidakpastian hasil tangkapan ikan

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 Permen KP 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.

1. Tingginya 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.

1. Tidak ada standar jam kerja di kapal perikanan

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.

1. Adanya konflik antara pemilik dan awak kapal perikanan

Adanya awak kapal yang melarikan diri 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.

1. Serikat awak kapal perikanan di PPSNZ kurang berperan secara optimal

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.

1. Kurangnya keahlian awak kapal perikanan yang dipersyaratkan dalam PKL

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.

Tabel 1. Matriks alternatif strategi implementasi PKL

*Table 1. Matrix of PKL implementation alternative strategies*

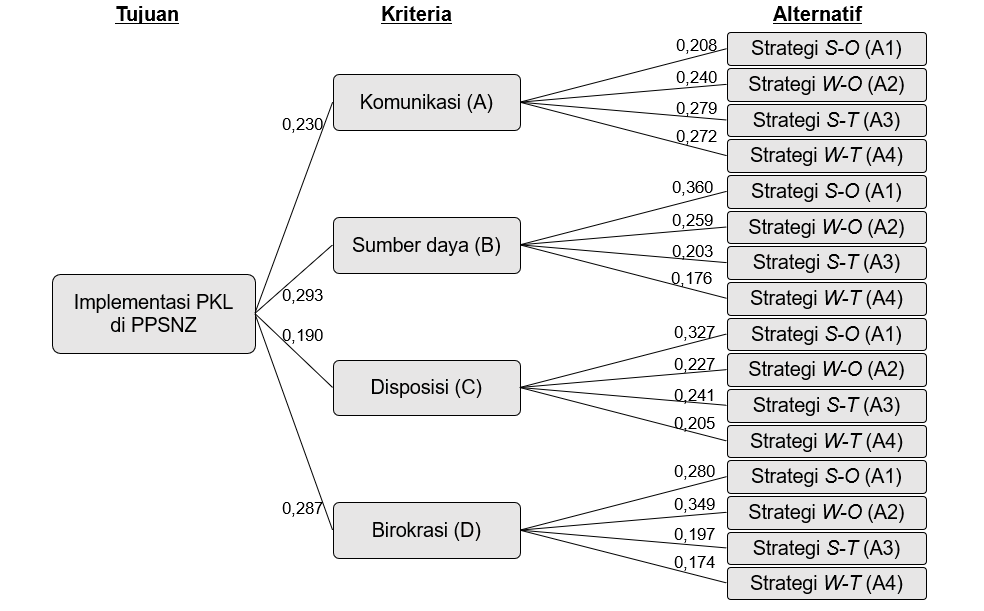
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Kekuatan (*S*)**  ***Strength* (*S*)** | **Kelemahan (*W*)**  ***Weakness* (*W*)** |
|  | 1. PKL melindungi hak dan kewajiban | 1. Terbatasnya sosialisasi |
|  | 1. Adanya sanksi | 1. Non elektronik |
|  | 1. PKL mempersyaratkan jaminan sosial | 1. Forum komunikasi belum efektif |
|  | 1. SDM di PPSNZ | 1. Rendahnya basis data |
| **Peluang (*O*)**  ***Opportunities* (*O*)** | **Strategi *S-O***  ***S-O Strategy*** | **Strategi *W-O***  ***W-O Strategy*** |
| 1. Risiko pekerjaan di laut | 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. |
| 1. Hasil tangkapan ikan tidak pasti |
| 1. Tingginya jumlah kapal |
| 1. Tidak ada standar jam kerja di kapal |
| **Ancaman (*T*)**  ***Threat* (*T*)** | **Strategi *S-T***  ***S-T Strategy*** | **Strategi *W-T***  ***W-T Strategy*** |
| 1. Rendahnya pemahaman awak kapal terkait PKL | 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. |
| 1. Konflik pemilik dan awak kapal |
| 1. Serikat buruh kurang berperan |
| 1. Kurangnya keahlian awak kapal |

Sumber: Hasil analis

*Source: Analyst results*

Prioritas Strategi

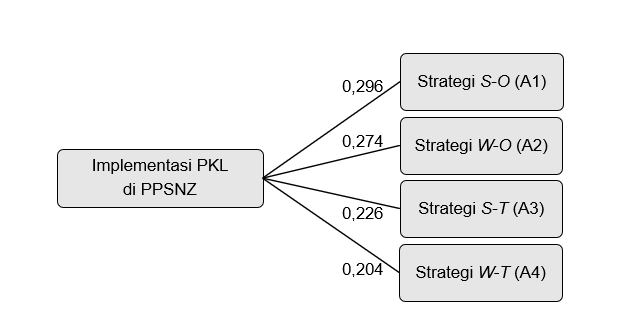
Hasil analisis AHP strategi implementasi PKL di PPSNZ sebagaimana gambar 2.



Gambar 2. Hasil *analytical hierarchy process* (AHP)

*Figure 2. Analytical hierarchy process (AHP) results*

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



Gambar 3. Prioritas strategi

*Figure 3. Strategic priorities*

Strategi *S-O* (A1) merupakan prioritas utama dalam strategi implementasi PKL di PPSNZ. Hal ini karena kebijakan PKL bagi awak kapal perikanan bukan merupakan kebijakan yang baru. Kebijakan tersebut sudah ada sejak tahun 2016 dengan diterbitkannya Permen KP No. 42/PERMEN-KP/2016 dan telah direvisi dengan Permen KP 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 melarikan diri 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 proritas kedua.

Melalui sistem berbasis elektronik, diharapkan ada daftar hitam NIK awak kapal yang melarikan diri. Awak kapal yang melarikan diri tersebut akan ditolak untuk membuat PKL di pelabuhan manapun sampai dengan perselisihanya 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 sosialisai (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

PKL bagi awak kapal perikanan telah diimplementasikan di PPSNZ. Proses pemeriksaan dan pengesahan PKL di PPSNZ mengacu pada Per Dirjen PT. No. 19 Tahun 2017. Terdapat beberapa kendala dalam implementasi PKL di PPSNZ antara lain adanya awak kapal yang melarikan diri 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.

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. <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/kajian/article/view/782>. DOI: 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*](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103559)*.*

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>.

*Food and Agriculture Organization (FAO).* (2022). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022 - Towards Blue Transformation. Rome*, 266 *p.* <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>.

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>.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2022). Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2021 (336 hal.). Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

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., dan 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 dan 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 Koordinastor 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. Budiartha, 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 Pengawakan 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/idjch. v11i2.4100](https://doi.org/10.26905/idjch.%20v11i2.4100).

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. Ernaningsih. (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.

Sandagang, Y.C. (2013). Analisis Implementasi Kebijakan Distribusi BBM bagi Nelayan Miskin Di Desa Labuan Kabupaten Tojo Una-Una. e-Jurnal Katalogis, 1(1), 16-28. <http://jurnal.untad.ac.id/jurnal/index.php/Katalogis/article/viewFile/6836/5481>.

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 dan 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/>.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

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>.