

PERJANJIAN KERJA LAUT DI PANGKALAN PENDARATAN IKAN KARANGSONG KABUPATEN INDRAMAYU

Muhammad Setiawan¹, Budhi Hascaryo Iskandar², Fis Purwangka²

¹Program Studi Teknologi dan Manajemen Perikanan Tangkap, Departemen PSP, FPIK-Institut Pertanian Bogor
Jalan Agathis, Kampus IPB Dramaga, Bogor, Indonesia

²Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan FPIK- Institut Pertanian Bogor

Jalan Agathis, Kampus IPB Dramaga, Bogor, Indonesia

E-mail korespondensi: fis@apps.ipb.ac.id

ABSTRAK

Dokumen perjanjian kerja laut wajib dimiliki oleh kapal ≥ 35 GT. Tetapi hanya 37 dari 232 kapal penangkap ikan berukuran ≥ 35 GT di PPI Karangsong yang memiliki dokumen perjanjian kerja laut. Tujuan penelitian ini yaitu: mengidentifikasi pemahaman nelayan terhadap perjanjian kerja laut, mengidentifikasi faktor penghambat penerapan perjanjian kerja laut di PPI Karangsong dan merekomendasikan strategi peningkatan implementasi perjanjian kerja laut di PPI Karangsong. Penelitian ini menggunakan metode survei yaitu dengan melakukan wawancara dan kuesioner. Metode analisis yang digunakan yaitu analisis deskriptif dan analisis SWOT. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemahaman nelayan terhadap perjanjian kerja laut di PPI Karangsong sangat rendah, bahkan 98.82% nelayan tidak mengetahui perjanjian kerja laut. Faktor penghambat pada penerapan perjanjian kerja laut di PPI Karangsong yaitu aspek kelembagaan, sumberdaya manusia yang tidak cukup dan pengetahuan serta pemahaman yang rendah terhadap Perjanjian Kerja Laut. Strategi peningkatan implementasi perjanjian kerja laut di PPI Karangsong berfokus kepada penyempurnaan struktur, pelaksanaan dan fasilitas pada syahbandar perikanan serta peningkatan kesadaran masyarakat.

Kata kunci: 35 GT; implementasi; kapal; nelayan.

FISHERMEN'S WORK AGREEMENT IN KARANGSONG FISHING BASE, INDRAMAYU

ABSTRACT

Fishermen's work agreement documents must be owned by ships ≥ 35 GT. However, only 37 of the 232 fishing vessels with a size of ≥ 35 GT at PPI Karangsong have fishermen's work agreement documents. The objectives of this study are: (i) to identify fishermen's understanding of fisher's work agreements, (ii) to identify factors inhibiting the implementation of fishermen's work agreements at PPI Karangsong and (iii) to recommend strategies to improve the implementation of fishermen's work agreements at PPI Karangsong. This research uses a survey method, namely by conducting interviews and questionnaires. The analysis method used is descriptive analysis and SWOT analysis. The results showed that the fishermen's understanding of the marine work agreement at PPI Karangsong was very low, even 98.82% of the fishermen did not know the fisher's work agreement. The inhibiting factors in the implementation of the sea work agreement at PPI Karangsong are in terms of institutions, insufficient human resources and low knowledge and understanding of the fishermen's work agreement. The strategy to increase the implementation of the fishermen's work agreement at PPI Karangsong focuses on improving the structure, implementation and facilities of fisheries porters as well as increasing public awareness.

Key words: 35 GT; implementation; ship; fisherman.

PENDAHULUAN

Pekerjaan pada kapal penangkap ikan jauh lebih berbahaya dibandingkan pekerjaan lainnya (Widhyasari et al., 2020). Rata-rata angka kecelakaan hingga meninggal dunia pada awak kapal penangkap ikan mencapai angka 80 orang per 100 ribu awak kapal (Adam, 2016). Berdasarkan tingkat kecelakaan pada kapal penangkap ikan, perlunya perhatian yang serius dari pemerintah melalui peraturan nasional yang dapat menjamin keselamatan awak kapal. Pemenuhan persyaratan awak kapal perikanan pada penerapannya belum berjalan sesuai dengan yang diinginkan, tidak adanya pedoman kerja, peraturan nasional yang belum menyeluruh serta mendalam terkait perlindungan awak kapal perikanan, kurangnya jam istirahat awak kapal perikanan, tidak adanya jaminan asuransi dan kondisi kerja yang berbahaya sehingga dapat mengancam keselamatan awak kapal perikanan pada saat diatas kapal (Adam, 2016).

Salah satu faktor dari banyaknya permasalahan yang terjadi pada awak kapal yaitu karena lemahnya kesepakatan perjanjian kerja laut serta pengawasan dari pemerintah yang minim. Awak kapal

perikanan sangat rentan menjadi korban perdagangan maupun eksploitasi yang dapat merampas Hak Asasi Manusia (HAM) tiap awak kapal serta tidak lepas juga dari kekerasan seksual yang terjadi di atas kapal perikanan. Disamping itu, pada beberapa industri perikanan Indonesia, banyak awak kapal yang mengalami kesulitan terkait upah yang rendah, diskriminasi gender, pelanggaran ditempat kerja, pemotongan gaji serta keterlibatan buruh anak dan kerja paksa (Amalia et al., 2018).

Berdasarkan studi pendahuluan yang telah dilakukan oleh peneliti, terjadi ketidaksesuaian antara peraturan yang berlaku dengan implementasi dilapangan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan menyebutkan bahwa wajib untuk kapal motor berukuran ≥ 35 GT untuk mensijil para awak kapalnya dan syarat mensijil awak kapal yaitu setiap pelaut harus memiliki dokumen perjanjian kerja laut yang masih berlaku dengan tujuan menjamin hak-hak dan kewajibannya masing-masing dan disahkan dihadapan syahbandar perikanan. Tetapi hal tersebut berbeda dengan kenyataan dilapangan. Syahbandar perikanan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong menyatakan bahwa terdapat lebih dari 200 kapal penangkap ikan yang berukuran ≥ 35 GT di PPI Karangsong, namun hanya sekitar 30 kapal saja yang menerapkan perjanjian kerja laut kepada awak kapalnya. Semenjak diberlakukan pada akhir tahun 2016, perjanjian kerja laut di PPI Karangsong baru berjalan pada tahun 2019. Syahbandar perikanan, nelayan, pemilik kapal serta pengurus kapal merupakan pihak yang terlibat pada penerapan perjanjian kerja laut di PPI Karangsong.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pemahaman nelayan terhadap perjanjian kerja laut, menentukan kendala apa saja yang menjadi faktor penghambat implementasi perjanjian kerja laut serta merekomendasikan strategi peningkatan implementasi perjanjian kerja laut di PPI Karangsong. Pencapaian tujuan tersebut akan dilakukan dengan pendekatan wawancara dan kuesioner kepada syahbandar perikanan dan nelayan untuk menggali informasi yang dibutuhkan. Penelitian ini akan memberikan informasi terkait implementasi perjanjian kerja laut di PPI Karangsong dan kendala pada proses implementasinya sebagai referensi dan evaluasi pemerintah. Disamping itu, penelitian ini juga sebagai dasar penelitian lanjutan terkait aspek perjanjian kerja laut di bidang perikanan tangkap serta dapat memberikan informasi kepada awak kapal tapi juga sebagai referensi pihak syahbandar perikanan terkait pentingnya menerapkan perjanjian kerja laut terhadap hak-hak dan kewajiban yang harus dilindungi.

Tujuan berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pemahaman nelayan terhadap Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PPI Karangsong Indramayu, menentukan faktor penghambat pada penerapan PKL di PPI Karangsong Indramayu, serta merekomendasikan strategi peningkatan implementasi PKL di PPI Karangsong Indramayu.

METODE

Penelitian akan dilaksanakan pada bulan 1 September hingga 30 November 2020 di Pangkalan Pendaratan Ikan Karangsong yang berada di Kabupaten Indramayu, Jawa Barat. Pada penelitian ini dibutuhkan beberapa peralatan yaitu alat tulis untuk mencatat data dan hasil wawancara, lembar kuisisioner, alat perekam suara untuk merekam hasil wawancara, kamera untuk mendokumentasikan, laptop untuk menyimpan data hasil penelitian serta *software* Microsoft Excel dan Microsoft Word untuk mengolah data maupun membuat laporan penelitian.

Penelitian ini menggunakan metode survei yaitu dengan melakukan wawancara dan kuesioner. Pada tujuan penelitian satu menggunakan metode penentuan responden *accidental sampling* dengan kriteria tertentu serta diambil 10% sample dari populasi kapal dan yang menjadi responden yaitu nahkoda dan anak buah kapal. Pada tujuan penelitian kedua menggunakan *purposive sampling* dengan responden syahbandar perikanan, pengurus kapal dan nelayan. Data pada tujuan penelitian satu dan dua diolah menggunakan metode deskriptif. Kemudian tujuan penelitian ketiga menentukan setiap faktor pada analisis SWOT berdasarkan hasil kuesioner dan wawancara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Karangsong merupakan salah satu dari total 14 pelabuhan perikanan yang ada di Kabupaten Indramayu. PPI Karangsong memiliki jumlah armada kapal penangkap ikan berukuran ≥ 35 GT yang cukup banyak yaitu sejumlah 232, bahkan jika PPI Karangsong diklasifikasikan berdasarkan ukuran kapalnya yaitu sudah satu kelas Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) sesuai yang diatur didalam Nomor 8/PERMEN-KP/2012 pasal 6 huruf a nomor 4

tentang Kepelabuhanan Perikanan yang berbunyi mampu menampung kapal perikanan sekurang-kurangnya 100 unit atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 6.000 GT.

Setiap kapal penangkap ikan berukuran ≥ 35 GT memiliki awak kapal perikanan sekurang-kurangnya sejumlah 12 orang dengan daerah penangkapan di sekitar Laut Jawa serta Perairan Papua dan waktu berlayar berbulan-bulan. Faktor-faktor tersebut yang menjadi alasan mengapa kapal penangkap ikan berukuran ≥ 35 GT wajib memiliki dokumen Perjanjian Kerja Laut bagi setiap awak kapalnya demi menjamin hak-hak serta kewajiban awak kapal serta nahkoda.

Berdasarkan Nomor 42/PERMEN-KP/2016 tentang Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan, Perjanjian Kerja Laut yang selanjutnya disingkat PKL adalah kesepakatan antara awak Kapal Perikanan dengan pemilik Kapal Perikanan atau operator Kapal Perikanan atau nahkoda Kapal Perikanan atau dengan agen Awak Kapal Perikanan yang memuat persyaratan kerja, jaminan kelayakan kerja, jaminan upah, jaminan kesehatan, jaminan asuransi kecelakaan dan musibah, jaminan keamanan, serta jaminan hukum yang mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun terdapat perbedaan antara yang ditetapkan pada Nomor 42/PERMEN-KP/2016 dengan Perjanjian Kerja Laut yang diterapkan di PPI Karangsong dimana pihak yang menyepakati pada dokumen Perjanjian Kerja Laut yaitu nahkoda serta pemilik kapal dan disahkan oleh syahbandar perikanan. Syahbandar perikanan PPI Karangsong mengatakan bahwa sistem penerapan antara nahkoda dengan pemilik kapal ialah bertujuan agar setiap kapal merasa dipermudah untuk membuat dokumen Perjanjian Kerja Laut sehingga meningkatnya jumlah kapal yang menerapkan dan membuat kapal lainnya ikut membuat Perjanjian Kapal Laut.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa hanya 3 dari 255 responden terpilih yang mengetahui Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan seperti terlihat pada Tabel 1. Dua orang yang mengetahui Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan merupakan Nahkoda dan mengaku penyebaran informasi didapatkan dari mulut ke mulut antar Nahkoda di PPN Muara Angke dan satu orang lainnya yang mengetahui Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan merupakan seorang awak kapal yang pernah bekerja diperusahaan penangkapan ikan di PPN Muara Angke dan pernah memiliki dokumen Perjanjian Kerja Laut tersebut. Informasi terkait Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan tidak menjangkau kalangan awak kapal dikarenakan sistem Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan yang diterapkan di PPI Karangsong antara Nahkoda dengan pemilik kapal saja tanpa melibatkan awak kapal. Disamping itu, tidak ada satupun responden terpilih dari kalangan awak kapal maupun Nahkoda yang menerima informasi terkait Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan.

Terhitung hingga akhir tahun 2020 hanya 37 kapal penangkap ikan saja yang menerapkan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan dari total 232 kapal penangkap ikan berukuran ≥ 35 GT yang wajib menerapkannya. Berdasarkan data dari syahbandar perikanan, hanya ada satu kapal yang telah memiliki dokumen Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan dari total 24 kapal penangkap ikan yang terpilih menjadi responden penelitian. Pelaksanaan dan penerapan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan tidak berjalan dengan baik dikarenakan adanya beberapa hambatan berupa rendahnya tingkat pengetahuan nelayan, sisi kualitas sumberdaya manusia yang tidak cukup dan sisi kelembagaan.

Responden syahbandar perikanan 1 mengatakan bahwa penerapan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsong perlu dilakukan secara bertahap dimulai pada pertengahan tahun 2019 didukung dengan dilaksanakannya sosialisasi oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan tentang Peningkatan Kesadaran Hak Asasi Manusia dan Bahaya Tindak Pidana Pedagangan Orang (TPPO) di Sektor Perikanan pada tanggal 9 Juli 2019 yang bertempat di Koperasi Perikanan Laut (KPL) Mina Sumitra. Pada sosialisasi tersebut terdapat pemaparan materi terkait Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan dan sesi tanya jawab selama 40 menit, namun pemaparan tersebut dinilai kurang efektif didukung dengan adanya pernyataan dari para petugas syahbandar perikanan yang mengaku bahwa mereka kurang memahami isi Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan serta didukung juga penerapan yang tergolong sangat rendah setelah lebih dari satu tahun dilakukannya sosialisasi, disamping itu berdasarkan hasil penelitian tidak ada satupun nelayan yang mengaku mendapatkan informasi terkait Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan dari sosialisasi yang telah dilaksanakan maupun dari pemilik kapal sebagai peserta sosialisasi tersebut. Perlunya komunikasi kepada pelaksana kebijakan terkait isi kebijakan secara jelas, tepat dan konsisten. Jika informasi terkait kebijakan jelas, akurat dan konsisten, dengan demikian para pelaksana kebijakan memiliki gambaran

serta tumbuh rasa tanggung jawab untuk melaksanakan serta menegakan kebijakan dengan benar (Dewi, 2017).

Tabel 1 Hasil kuesioner pemahaman nelayan terhadap perjanjian kerja laut

No	Kuesioner	Hasil
1	Responden yang mengetahui perjanjian kerja laut (PKL)	1.18%
2	Responden yang mengetahui PKL merupakan syarat mensijil awak kapal.	1.18%
3	Responden yang mengetahui bahwa PKL bersifat wajib.	1.18%
4	Responden yang mengetahui adanya sanksi dari PKL.	0.78%
5	Responden yang mengetahui tujuan dari PKL.	1.18%
6	Responden yang mengetahui PKL tidak dipungut biaya.	1.18%
7	Responden yang mengetahui hak-hak dan kewajiban yang dijamin didalam PKL.	1.18%
8	Responden yang mengetahui bahwa PKL memiliki masa berlaku	0.78%
9	Responden yang mengetahui jika pelaut harus memenuhi standar umur dan kesehatan	58.04%
10	Responden yang mengetahui definisi PKL	0.39%
11	Responden yang mengetahui PKL berlaku jika telah disahkan oleh Syahbandar perikanan	1.18%
12	Responden yang setuju bahwa pembuatan dokumen PKL di PPI Karangsong tergolong tidak sulit	-
13	Responden yang mengetahui PKL perlu diperpanjang	0.78%
14	Responden yang mengetahui PKL memiliki batas waktu untuk diperpanjang dan diperbaharui	0.39%
15	Responden yang mengetahui PKL dapat dibatalkan	0%
16	Responden yang mengetahui setiap awak kapal harus memiliki salah satu kompetensi diantara kompetensi layak laut, layak tangkapmaupun layak simpan	0%
17	Responden yang mengetahui setiap awak harus memiliki dokumen yang sah (dokumen asuransi, PKL, kompetensi dan kesehatan)	1.18%
18	Responden yang mengetahui format PKL bagi awak kapal perikanan	0.39%
19	Responden yang mengetahui adanya peraturan menteri yang mengatur PKL bagi awak kapal perikanan	1.18%
20	Responden yang menyetujui Perjanjian Kerja Laut diterapkan di PPI Karangsong	80.39%
21	Responden yang mengetahui resiko jika tidak memiliki dokumen Perjanjian Kerja Laut	78.43%

Seperti yang diatur pada pasal 5 huruf h Nomor 3/PERMEN-KP/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan bahwa syahbandar perikanan bertugas memeriksa dan mengesahkan Perjanjian Kerja Laut. Sosialisasi khusus untuk menyampaikan informasi dan membahas Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan seharusnya perlu ada serta perlu dilakukan bimbingan teknis dan supervisi bagi para petugas garda terdepan disektor perikanan seperti syahbandar perikanan. Evaluasi serta pelaporan dari pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan juga perlu dilakukan. Tercantum pada pasal 281 huruf e Nomor 6/PERMEN-KP/2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Kelautan dan Perikanan bahwa Subdirektorat Pengawasan Kapal Perikanan menyelenggarakan fungsi pelaksanaan evaluasi dan pelaporan dibidang penerapan Perjanjian Kerja Laut. Namun petugas syahbandar perikanan mengaku tidak pernah menerima adanya evaluasi serta pelaporan dari pihak Kementerian Kelautan dan Perikanan. Menurut Dewi (2017) dengan melakukan evaluasi, akan mendapatkan penilaian terhadap permasalahan yang telah terjadi dari kebijakan yang sudah dilaksanakan, melakukan evaluasi dapat melalui hasil pantauan kebijakan tersebut.

Syahbandar perikanan mengungkapkan beberapa faktor penghambat yaitu kurangnya petugas syahbandar perikanan dari segi kuantitas maupun kualitas, kemudian rendahnya sumberdaya manusia

yang ada dari segi kualitas. Sumberdaya manusia merupakan instrumen penting pada keberhasilan suatu kebijakan baik dari pihak pemerintah maupun pihak nelayan. Kurangnya komunikasi serta pengawasan dari pemerintah berdampak kepada setiap responden pada penelitian ini baik dari awak kapal maupun nahkoda yang tidak mengetahui Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan. Didukung dengan rendahnya tingkat pendidikan nelayan dimana 81.6% nelayan lulusan SD, kemudian 14.5% nelayan lulusan SMP dan hanya 3.9% nelayan yang lulusan SMA. Sehingga dari pihak pemerintah perlu menumbuhkan kesadaran serta rasa membutuhkan terhadap suatu kebijakan berupa Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan yang mampu menjamin hak-hak serta kewajiban nelayan diatas kapal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan nelayan dan syahbandar perikanan didapatkan faktor kekuatan, faktor kelemahan, faktor peluang dan faktor ancaman dalam menyusun strategi peningkatan implementasi Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsong. Analisis SWOT didapatkan beberapa strategi dari faktor-faktor tersebut terlihat pada Tabel 2. Strategi SO yaitu pemberian insentif berupa pengurangan biaya retribusi bagi setiap kapal yang membuat Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan, kemudian penerapan sanksi bagi yang tidak menerapkan dan bekerjasama dengan pihak pendampingan advokasi agar mempermudah pertanggungjawaban melalui jalur hukum. Strategi ST yang pertama yaitu diadakan evaluasi serta pelaporan terkait pelaksanaan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsong. Kedua, penegasan terkait regulasi yang berkaitan dengan penerapan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsong.

Strategi WO yaitu pertama dilakukan sosialisasi secara berkala dan rutin tentang Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan berfokus kepada nahkoda, pengurus kapal, pemilik kapal serta syahbandar perikanan sebagai peserta. Kedua, syahbandar perikanan harus tegas dengan tidak memberikan surat perizinan berlayar karena syarat mensijil belum terpenuhi. Ketiga, menambah petugas syahbandar perikanan serta memberikan supervisi dan bimbingan teknis tentang penerapan Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan. Keempat, menyediakan loket pengurusan perizinan dikantor syahbandar perikanan agar lebih teratur dan resmi. Strategi WT yaitu dengan ditambahkannya kolom opsi tambahan pada format untuk hal-hal yang perlu dijamin sesuai dengan kondisi yang ada di PPI Karangsong seperti adanya perjanjian terkait peminjaman diawal antara nahkoda dengan awak kapal, perjanjian bahwa mengikuti kegiatan penangkapan ikan dari awal hingga akhir.

Tabel 2 Rekomendasi peningkatan implementasi Perjanjian Kerja Laut di PPI Karangsong

IFAS	STRENGTHS (S)	WEAKNESS (W)
EFAS	1. Perjanjian Kerja Laut (PKL) sebagai dokumen yang sah di mata hukum bertujuan menjamin hak-hak serta kewajiban awak kapal maupun nahkoda diatas kapal	1. Kurangnya sosialisasi terkait perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan kepada nelayan dan petugas syahbandar perikanan
	2. Melalui PERMENKP No.42 Tahun 2016 tentang Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan dibuat untuk menyesuaikan dan fokus pada awak kapal perikanan dan kapal perikanan	2. Kurangnya SDM dari segi kualitas dan kuantitas
	3. Pembuatan dokumen perjanjian kerja laut tidak dipungut biaya	3. perjanjian kerja laut di PPI Karangsong antara nahkoda dengan pemilik kapal
	4. Alur pembuatan dokumen perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan yang tidak memakan waktu lama	4. Petugas syahbandar perikanan mensijil meskipun tanpa persyaratan memiliki perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan
	5. Memiliki syahbandar Perikanan	
	6. Memiliki Koperasi Laut Mina Sumitra	

<p>OPPORTUNITIES(O)</p> <ol style="list-style-type: none"> Hak-hak dan kewajiban nelayan terjamin dengan adanya perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan Nelayan tidak terkena sanksi pencabutan SIUP Perlunya pihak pendamping advokasi 	<p>Strategi SO</p> <ol style="list-style-type: none"> Pemberian insentif berupa pengurangan biaya retribusi bagi setiap kapal yang membuat perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan dan penerapan sanksi bagi yang tidak menerapkan perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan (S1, S2, S3, S4, S5, S6, O1, O2) Bekerja sama dengan pihak advokasi (S1, S2, O3) 	<p>Strategi WO</p> <ol style="list-style-type: none"> Dilakukan sosialisasi tentang perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan berfokus kepada nahkoda, pengurus kapal, pemilik kapal serta syahbandar perikanan sebagai peserta (W1, W2, W3, W3, W4, O1, O2) Syahbandar perikanan harus tegas dengan tidak memberikan surat perizinan berlayar karena syarat mensijil belum terpenuhi (W2, W3, W4, O1, O2) Menambah petugas syahbandar perikanan serta memberikan supervisi dan bimbingan teknis tentang penerapan perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan (W1, W2, W3, W4, O1, O2, O3) Menyediakan loket pengurusan perizinan agar lebih teratur dan resmi (W2, W3, W4, O1)
<p>THREATS (T)</p> <ol style="list-style-type: none"> Adanya sanksi bagi yang tidak menerapkan berupa pencabutan SIUP dll Nelayan yang tidak ingin menerapkan perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan Ketidakjelasan persyaratan untuk pengurusan surat persetujuan berlayar Sanksi belum diterapkan bagi pihak yang tidak memiliki dokumen serta yang melanggar isi perjanjian kerja laut 	<p>Strategi ST</p> <ol style="list-style-type: none"> Diadakan evaluasi serta pelaporan terkait pelaksanaan perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsang (S1, S2, S4, S5, S6, T1, T2, T3) Penetapan dan penegasan terkait regulasi yang berkaitan dengan penerapan perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan (S1, S2, S3, S4, S5, S6, T1, T2, T3, T4) 	<p>Strategi WT</p> <ol style="list-style-type: none"> Ditambahkan opsi berupa jaminan ketetapan bekerja pada suatu kapal dan jaminan peminjaman uang awak kapal pada dokumen perjanjian kerja laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsang (W1, W2, T2)

SIMPULAN DAN SARAN

Pemahaman nelayan terhadap Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan di PPI Karangsang sangat rendah dimana 98.82% yang tidak memahami dan tidak mengetahui. Faktor penghambat penerapan Perjanjian Kerja Laut di PPI Karangsang terbagi menjadi tiga yaitu faktor kelembagaan, sumberdaya manusia yang tidak cukup dan pengetahuan serta pemahaman sumberdaya yang rendah terhadap Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan. Strategi penerapan dibagi menjadi dua yaitu penyempurnaan disisi syahbandar perikanan baik secara struktur, pelaksanaan dan fasilitas serta peningkatan kesadaran masyarakat.

Perlu dilakukan sosialisasi secara berkala dan dengan durasi yang lebih lama serta sosialisasi fokus kepada Perjanjian Kerja Laut bagi awak kapal perikanan dengan melibatkan peserta pihak awak kapal, nahkoda, pengurus kapal perikanan serta pemilik kapal perikanan yang lebih banyak lagi. Kemudian peningkatan SDM Syahbandar perikanan baik dari segi kualitas maupun kuantitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, L. (2016). Kebijakan Perlindungan Pekerja Perikanan Tangkap Indonesia. *J. Kaji*, 21, 321–338. doi: <https://doi.org/10.22212/kajian.v21i4.782>
- Amalia, R, Fitriani, A. I., Sujatmiko, B. (2018). *Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional dan Internasional*. Repository LPPM Unila [internet]. [diunduh 5 Maret 2020]. <http://repository.lppm.unila.ac.id/9197/>
- Dewi, R. (2017). Studi Kasus Penolakan Publik atas Kebijakan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 5, (1), 6-12. doi: <https://doi.org/10.31289/publika.v5i1.1165>
- Muflihini, A. (2019). Survei Minat Siswa Dalam Mengikuti Kegiatan Ekstrakurikuler Olahraga di SMA Negeri 3 Takalar. Universitas Negeri Makassar. doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2000). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Jakarta.
- [KKP RI] Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (2013). Peraturan Menteri Kelautan Nomor 3 Tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan. Jakarta..
- [KKP RI] Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (2016). Peraturan Menteri Kelautan Nomor 42 Tentang Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan. Jakarta.
- [KKP RI] Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (2017). Peraturan Menteri Kelautan Nomor 6 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Kelautan dan Perikanan. Jakarta.
- Rafi’I, A., Indarajaya, K., Hikmah, N. (2020). Implementasi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa (Studi Pada Fungsi Dewan Permusyawaratan Desa di Desa Bintang Tinggi II Kecamatan Teweh Selatan Kabupaten Barito Utara). *Jurnal Administrasi Publik*, 6, 10-15.
- Widhyasari, M. P., Kurniawati, V. R., Iskandar, B. H. (2020). Aspek Ergonomi Aktivitas Penangkapan Ikan Tuna pada Kapal Longline Km Satelit, di Muara Baru, Jakarta Utara. *Marine Fisheries*, 11, (1), 75-88. doi: <https://doi.org/10.29244/jmf.v11i1.33934>