

IMPLEMENTASI REGULASI NASIONAL TERKAIT KESELAMATAN KAPAL PENANGKAP IKAN DI PPN PEKALONGAN

Muhammad Ainul Huda^{*)}, Herry Boesono, dan Indradi Setiyanto

Program Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Jurusan Perikanan
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, Tembalang (email : m_ainul_huda@yahoo.com)

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah agar memperoleh gambaran mengenai regulasi nasional terkait keselamatan kapal penangkap ikan, memperoleh gambaran mengenai tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dan menganalisis alternatif solusi dalam upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi nasional terkait keselamatan kapal penangkap ikan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yang bersifat studi kasus dengan penggunaan Skala Likert dan Analisis Hierarki Proses (AHP) untuk menganalisa data.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan yang membahas mengenai keselamatan kapal penangkap ikan. Implementasi regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir berkisar antara 69,31% - 73,08%, hal itu mengindikasikan bahwa tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan tergolong ke dalam kategori baik berdasarkan kriteria pembobotan yang telah ditetapkan. Tindakan yang menempati prioritas pertama guna mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan yaitu kesesuaian persyaratan dengan karakteristik dan kondisi kapal penangkap ikan dan pengawakannya dengan nilai vektor prioritas 0,55. Prioritas kedua yaitu ketegasan aturan terkait keselamatan kapal penangkap ikan dari pihak pemerintah dengan nilai vektor prioritas 0,29 dan untuk prioritas ketiga yaitu kesungguhan pelaksanaan oleh pihak terkait seperti Unit Penyelenggara Pelabuhan (Syahbandar dan *Marine Inspector*) dengan nilai vektor prioritas 0,16.

Kata Kunci : Regulasi Keselamatan Kapal Ikan; Implementasi Regulasi di PPN Pekalongan; AHP

ABSTRACT

The purpose of this study was to obtain an overview of national regulations relating fishing vessel safety, obtain an overview of the implementation of regulations relating fishing vessel safety in the Pekalongan Archipelago Fishing Port and analyze alternative solutions in order to achieve optimization of the application of national regulations relating fishing vessel safety. The method used in this research is descriptive method that is featured a case study with Likert Scale and Analysis Hierarchy Process (AHP) done to be data analyze.

The results showed that only the Minister of Communications Decree No. KM 46 Year 1996 regarding Seaworthiness Certification of Fishing Vessels that discussed the safety of fishing vessels. Implementation of regulations related to safety of fishing vessels in the Pekalongan Archipelago Fishing Port within 5 (five) years ranged between 69.31% - 73.08%, it indicates that the rate of application of relevant regulations on the safety of fishing vessels belonging to the Pekalongan Archipelago Fishing Port in both categories based on predefined criteria weighting. Which occupies the first priority action to achieve the optimization of the application of relevant regulations on fishing vessel safety in the Pekalongan Archipelago Fishing Port compliance requirements with the characteristics and conditions of fishing vessels and manning with the priority vector value 0.55. The second priority is the rules firmness relating safety of fishing vessel from the state with the priority vector value 0.29 and the third priority is the seriousness to the implementation by relevant parties such as the Unit Operator Port (Harbourmaster and Marine Inspector) with the priority vector value 0.16.

Keywords : Fish Vessel Safety Regulations; Implementation of Regulations in the Pekalongan Archipelago Fishing Port; AHP

PENDAHULUAN

Tingkat kecelakaan fatal (meninggal) awak kapal penangkap ikan di dunia, rata-rata 80 orang per 100.000 orang awak kapal sehingga meningkatkan perhatian badan internasional seperti IMO, FAO dan ILO terhadap pentingnya peningkatan keselamatan dan ketenagakerjaan pada kapal penangkap ikan. Badan-badan dunia tersebut dengan melibatkan pihak *tripartit*, yakni pihak pemerintah, pemilik kapal dan pelaut perikanan telah mengadopsi suatu konvensi yang berkaitan dengan ketenagakerjaan yang layak (*decent work*) (Suwardjo dkk., 2010).

Hasil penelitian di PPP Tegalsari, PPN Pekalongan dan PPS Cilacap pada tahun (2006-2008) telah terjadi 61 kecelakaan fatal dengan sebanyak 68 orang nelayan meninggal dari sejumlah 58.919 nelayan aktif. Hal itu mengindikasikan bahwa tingkat kecelakaan fatal pada tiga tempat tersebut lebih tinggi daripada angka kecelakaan fatal kapal penangkap ikan dunia (Suwardjo dkk., 2010).

Kebijakan pengaturan keselamatan kapal penangkap ikan dalam upaya mencapai keselamatan pelayaran ini pada dasarnya adalah kebijakan kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan. Kapal penangkap ikan harus memenuhi persyaratan kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan agar dalam pengoperasiaannya kapal tersebut dapat memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran sehingga dapat mengurangi resiko atau bahaya kerja di laut.

Berdasarkan pengetahuan tersebut maka dilakukan penelitian studi kasus di PPN Pekalongan guna mengetahui sejauh mana regulasi tersebut telah mengatur dan diterapkan oleh pelaku perikanan tangkap di PPN Pekalongan. Adapun pada penelitian ini fokus mengkaji dan menganalisis sejauh mana tingkat penerapan regulasi tersebut di wilayah kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Pekalongan dan lebih

khususnya terhadap kapal-kapal yang terdapat di PPN Pekalongan.

Adapun tujuan dilakukannya penelitian ini adalah agar:

1. Memperoleh gambaran mengenai regulasi nasional terkait keselamatan kapal penangkap ikan;
2. Memperoleh gambaran mengenai tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan; dan
3. Menganalisis alternatif solusi dalam upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi nasional terkait keselamatan kapal penangkap ikan sehingga dapat meminimalkan resiko dalam kegiatan perikanan tangkap di PPN Pekalongan.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yang bersifat studi kasus dimana kasus yang ada hanya berlaku pada tempat serta waktu tertentu dan hasilnya belum tentu berlaku di tempat lain walaupun dalam satu kasus yang sama (Nawawi, 1993).

Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling*.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Metode Observasi

Objek pengamatan yang diteliti adalah aspek-aspek yang berkaitan dengan masalah keselamatan kapal yang dibagi menjadi tiga aspek yaitu aspek hukum, kelembagaan dan teknis.

2. Metode wawancara

Menurut Santoso (2005), wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi dengan cara bertanya langsung kepada responden untuk mendapatkan informasi.

3. Metode studi pustaka

Metode studi pustaka ini dilakukan mempelajari teori-teori yang mendukung penelitian sehingga diharapkan dengan landasan teori yang kuat akan diperoleh pemahaman yang baik.

Adapun jenis data yang diambil dalam penelitian ini ada 2 (dua) macam yakni, data primer dan data sekunder.

1. Data primer

Pengambilan data primer diarahkan pada pengumpulan data mengenai aspek hukum, aspek kelembagaan dan aspek teknis terkait keselamatan kapal penangkap ikan.

2. Data sekunder

Pengambilan data sekunder dikumpulkan dari berbagai sumber yang memberikan informasi yang relevan terhadap penelitian seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Pelabuhan Perikanan Nusantara Pekalongan dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Pekalongan. Beberapa data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data jumlah kapal, data jumlah nelayan, data jumlah permohonan dokumen kapal terkait keselamatan kapal penangkap ikan dan peta lokasi penelitian.

Metode analisis data dilakukan secara kualitatif. Analisis kualitatif (deskriptif) terutama digunakan dalam menganalisa aspek kebijakan atau aspek yang tidak dapat dikuantitatifkan maupun aspek yang tidak ditujukan untuk melihat hubungan antar variabel.

Berbekal pengetahuan tentang adanya tingkatan masa berlaku Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan, dimana masa sertifikat berlaku tersebut ditentukan oleh tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan pada setiap kapal penangkap ikan yang mengajukan permohonan penerbitan sertifikat maka melalui sertifikat itu dilakukan analisis guna mengetahui sejauh mana tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkapan ikan dengan cara memberikan pembobotan pada tingkatan masa berlakunya sertifikat.

Skala pengukuran dalam penelitian ini mengacu pada Skala Likert, dimana masing-masing dibuat dengan menggunakan kategori skala 1 – 5 dimana masing-masing kategori diberi *score* atau bobot yaitu banyaknya antara 1 - 5. Adapun tahapan pengukuran

tingkat penerapan dilakukan dengan cara sebagai berikut :

1. Pembobotan kategori tingkatan masa berlaku Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan sebagaimana pada Tabel 1.

Tabel 1. Kategori Pembobotan

Masa Berlaku Sertifikat	Tingkat Penerapan	Keterangan	Bobot
12 bulan	81% - 100%	Sangat Baik	5
9 bulan	61% - 80%	Baik	4
6 bulan	41% - 60%	Cukup Baik	3
3 bulan	21% - 40%	Kurang Baik	2
1 bulan	1% - 20%	Tidak Baik	1

2. Pengkalian jumlah kapal dengan bobot masing-masing kriteria yang telah diberikan berdasarkan masa berlaku Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan;
3. Nilai bobot masing-masing kriteria dilakukan penjumlahan sehingga diperoleh nilai total bobot, selanjutnya nilai total bobot dibagi dengan nilai bobot maksimal yang bisa dicapai dikali 100%, berikut rumus perhitungannya:

$$\text{Persentase nilai} = \frac{Y_i}{Y_t} \times 100\%$$

Keterangan :

Y_i = Total hasil penilaian

Y_t = Penilaian maksimal yang bisa dicapai

Analisis Hierarki Proses (AHP)

Metode analisis yang digunakan adalah AHP (Analisis Hierarki Proses). Metode AHP merupakan suatu model yang diperkenalkan oleh Thomas L. Saaty pada tahun 1971. Saaty menyatakan bahwa AHP adalah suatu model untuk membangun gagasan dan mendefinisikan persoalan dengan cara membuat asumsi-asumsi dan memperoleh pemecahan yang diinginkan, serta memungkinkan menguji kepekaan hasilnya. Dalam prosesnya, AHP memasukkan pertimbangan dan nilai-nilai pribadi secara logis yang bergantung pada imajinasi, pengalaman dan

*) Penulis Penanggung Jawab

pengetahuan. Dilain pihak AHP memberi suatu kerangka bagi partisipasi kelompok dalam pengambilan keputusan atau pemecahan persoalan.

Berikut ini adalah langkah-langkah dalam metode AHP (Saaty, 1993):

Langkah pertama adalah menentukan tujuan berdasarkan permasalahan yang ada. Tujuan yang diambil dalam penelitian ini adalah upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan operasional kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan

Langkah kedua adalah menentukan kriteria. Kriteria diperoleh dari hasil pra survei dan diskusi dengan *key-persons* yang berkompeten.

Berdasarkan hasil pra-survei dan wawancara dengan *key-persons* yang berkompeten dalam masalah keselamatan kapal, maka kriteria yang diperoleh adalah:

1. Upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan operasional kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dipandang dari aspek hukum
2. Upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan operasional kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dipandang dari aspek kelembagaan
3. Upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan operasional kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dari aspek teknis

Langkah ketiga adalah menentukan alternatif. Menentukan alternatif sama halnya dengan seperti menentukan kriteria di atas. Alternatif juga diperoleh dari hasil pra-survei dan diskusi dengan para *key-persons* yang berkompeten tentang keselamatan kapal penangkap ikan. Berdasarkan hasil diskusi maka diperoleh beberapa alternatif sebagai berikut:

1. Aspek Hukum
Untuk mencapai kriteria optimalisasi proses implementasi regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan ini ditinjau dari

aspek hukum yaitu berkaitan dengan aturan terkait keselamatan kapal penangkap ikan yang diturunkan oleh pemerintah.

2. Aspek kelembagaan
Untuk mencapai kriteria optimalisasi proses implementasi regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan ditinjau dari aspek kelembagaan yaitu pelaksanaan dan penerapan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) yang berkaitan dengan tugas-tugas UPP dalam penyelenggaraan keselamatan kapal
3. Aspek teknis
Untuk mencapai kriteria optimalisasi proses implementasi regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan ditinjau dari aspek teknis yaitu berkaitan dengan kesesuaian persyaratan dengan kemampuan dan keadaan umum kapal dan pengawaknya di Indonesia.

Langkah keempat adalah menyebarkan kuesioner kepada sejumlah responden *Key-persons* diantaranya adalah:

1. Petugas Syahbandar Perikanan PPN Pekalongan
2. Petugas Syahbandar Perhubungan Laut/ *Marine Inspector*
3. Kepala Organisasi Pemilik Kapal Penangkap Ikan di PPN Pekalongan

Langkah kelima adalah menyusun matriks dari hasil wawancara sejumlah responden tersebut.

Langkah keenam, menganalisis hasil olahan untuk mengetahui hasil nilai inkonsistensi dan prioritas. Jika nilai konsistensinya lebih dari 0,10 maka hasil tersebut tidak konsisten, namun jika nilai tersebut kurang dari 0,10 maka hasil tersebut dikatakan konsisten. Dari hasil tersebut juga dapat diketahui kriteria dan alternatif yang diprioritaskan.

Langkah ketujuh adalah penentuan skala prioritas dari masing-masing kriteria dan alternatif untuk mencapai tujuan untuk mencapai optimalisasi

penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan.

Data untuk keperluan pengolahan AHP pada dasarnya dapat menggunakan dari satu responden ahli. Namun dalam aplikasinya penilaian kriteria dan alternatif dilakukan oleh beberapa ahli multidisipliner. Konsekuensinya Pendapat beberapa ahli perlu dicek konsistensinya satu persatu (Saaty, 1993).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Pekalongan berada di dalam areal Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pekalongan tepatnya di Kecamatan Pekalongan Utara, Kabupaten Pekalongan, Jawa Tengah, pada posisi koordinat 169°12'00" BT dan 06°51'00" LS.

Terkait keselamatan kapal penangkap ikan Indonesia yang masih didominasi oleh kapal-kapal tradisional yang berbahan dasar kayu hingga saat ini masih belum terdapat regulasi yang secara rinci mengatur tentang ketentuan keselamatan kapal penangkap ikan maupun pengawakannya, praktis hanya Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan yang membahas mengenai kapal penangkap ikan, akan tetapi peraturan tersebut lebih terfokus membahas tata laksana/prosedur penerbitan sertifikat kelaiklautan kapal penangkap ikan tanpa menyebutkan atau melampirkan standar keselamatan yang harus dipenuhi oleh suatu kapal penangkap ikan agar dapat dikatakan laiklaut sehingga dalam proses penerbitan Sertifikat Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan tersebut pihak *Marine Inspector* yang merupakan petugas pemeriksa persyaratan kelaikan kapal penangkap ikan tidak dapat menerapkan secara tegas standar keselamatan yang harus dipenuhi oleh kapal.

Secara umum landasan hukum yang menjadi dasar dalam hal keselamatan kapal penangkap ikan agar

dapat dinyatakan laiklaut dan memperoleh Sertifikat Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut beserta kesatuan pelaksana teknisnya menggunakan landasan hukum sebagai berikut:

1. Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. PY. 66/ 1/ 4-03 Tanggal 18 Desember 2003 Tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan; dan
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan.

Isi dan pokok bahasan dari keempat landasan hukum tersebut yaitu tentang pelayaran, keselamatan pelayaran, kelaiklautan dan penyelenggaraan kelaiklautan kapal, akan tetapi seperti sudah disebutkan sebelumnya, landasan hukum yang ada masih belum secara khusus dan rinci dalam membahas dan mengatur kapal perikanan baik itu kapal penangkap ikan maupun kapal pengangkut ikan terutamanya membahas mengenai standar keselamatan yang harus dipenuhi oleh kapal perikanan.

Pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan tersebut juga hanya menyebut kapal penangkap ikan bukan kapal perikanan, sehingga setelah munculnya kapal pengangkut ikan, peraturan tersebut tidak dapat digunakan terhadap kapal pengangkut ikan akibatnya pada saat ini untuk kapal-kapal pengangkut ikan dalam pengaturannya masih disamakan dengan kapal niaga bukan kapal penangkap ikan padahal antara keduanya jelas berbeda.

kemudahan dalam memberikan ijin kepada kapal yang sebenarnya belum atau tidak layak melaut tetapi diperbolehkan melaut berdasarkan pertimbangan bahwa kapal penangkap ikan Indonesia sebagian besar terbuat dari kayu, dan apabila kapal tersebut mengalami gangguan atau kecelakaan di laut, kapal tersebut tidak akan tenggelam ke dasar namun sifatnya masih tenggelam terapung sehingga masih bisa dimanfaatkan oleh ABK sebagai sarana keselamatan. Selain itu juga terdapat beberapa perlengkapan penangkapan ikan yang bisa juga digunakan sebagai sarana apung guna penyelamatan diri saat terjadi kecelakaan di laut contohnya: blong tempat ikan.

Persyaratan awak Kapal Penangkap Ikan

Persyaratan pengawakan kapal juga menjadi perhatian dalam Keputusan Menteri No. KM. 46 tahun 1996 meskipun tidak secara detail. Hal ini tertuang pada pasal 4 tentang ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal agar dapat diterbitkannya Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan.

Seperti halnya yang terjadi pada persyaratan perlengkapan kapal, ketiadaan peraturan yang secara detail dan tegas dalam mengatur hal tersebut pada kapal penangkap ikan membuat penerapannya menjadi kurang optimal. Padahal masalah pengawakan kapal sangat penting untuk diperhatikan pada kapal penangkap ikan menyangkut keselamatan jiwa awak kapal dan keselamatan pelayaran. Hal-hal yang seharusnya menjadi perhatian dalam masalah pengawakan kapal penangkap ikan yaitu masalah Sijil, Perjanjian Kerja di Laut, jumlah awak kapal dan sertifikat keahlian dan keterampilan yang harus dimiliki oleh awak kapal. Semua hal itu perlu diatur secara khusus dan tegas agar penerapannya lebih optimal sehingga dapat meminimalkan resiko dan bahaya kerja di laut.

Sertifikat dan surat keterangan yang umumnya harus dimiliki oleh perwira kapal antara lain:

1. Sertifikat Ahli Nautika Kapal Penangkap Ikan (ANKAPIN);
2. Sertifikat Ahli Tehnika Kapal Penangkap Ikan (ATKAPIN); dan
3. Sertifikat Keterampilan Bidang Radio.

Sedangkan berdasarkan tingkatan ukuran dan daerah operasi pelayarannya antara lain sebagai berikut:

1. Kapal dibawah 35 GT dan daerah pelayarannya kurang dari 60 NM:
 - a. Nahkoda : ANKAPIN Tingkat III
 - b. KKM : ATKAPIN Tingkat III
2. Kapal 35 GT - 88 GT dan daerah pelayarannya kurang dari 200 NM:
 - a. Nahkoda : ANKAPIN Tingkat III
 - b. KKM : ATKAPIN Tingkat III
3. Kapal 88 GT – 353 GT dan daerah pelayarannya seluruh Indonesia:
 - a. Nahkoda : ANKAPIN Tingkat II
 - b. Mualim : ANKAPIN Tingkat II
 - c. KKM : ATKAPIN Tingkat II
 - d. Masinis : ATKAPIN Tingkat II
4. Kapal 88 GT – 353 GT dan daerah pelayarannya semua lautan:
 - a. Nahkoda : ANKAPIN Tingkat I
 - b. Mualim I : ANKAPIN Tingkat I
 - c. Mualim II : ANKAPIN Tingkat II
 - d. KKM : ATKAPIN Tingkat I
 - e. Masinis I : ATKAPIN Tingkat I
 - f. Masinis II : ATKAPIN Tingkat II

Pada penerapannya di lapangan untuk menyikapi keadaan pelaut perikanan yang masih belum semuanya memenuhi persyaratan pengawakan, khusus untuk perwira kapal penangkap ikan agar kapal tetap bisa melakukan operasi penangkapan maka berdasarkan

Mapel NO. 31 PHB Th. 1987 tanggal 30 April 1987 tentang Dispensasi Perwira Kapal Penangkap Ikan, maka diberikan surat keterangan yang menyatakan bahwa susunan perwira dalam kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan perijazahan yang disebut dengan Surat Dispensasi Perwira. Surat tersebut berlaku selama tiga bulan dengan syarat setelah masa berlaku surat telah habis, persyaratan yang telah ditetapkan harus dipenuhi oleh perwira kapal penangkap ikan, akan tetapi pada kenyataannya persyaratan tersebut tidak lantas dilengkapi tetapi nelayan lebih memilih kembali mengajukan permohonan Surat Dispensasi Perwira.

Mengingat salah satu peran dan fungsi Ditjen Perhubungan Laut dalam hal penyelenggaraan keselamatan pelayaran adalah untuk melakukan pembinaan maka seringkali dibuat kebijakan dalam upaya memberikan kemudahan bagi para pelaut perikanan guna menjadi bahan pembelajaran bagi mereka sehingga dalam penerapannya tidak serta merta harus dipenuhi secara langsung namun terdapat tahap-tahap yang tidak menimbulkan sikap keberatan dalam pelaksanaannya.

Tingkat Penerapan Persyaratan Keselamatan Oleh Kapal Panangkap Ikan di PPN Pekalongan

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa masa berlaku sertifikat tersebut bisa berbeda-beda antara satu kapal dengan kapal lainnya yang ditentukan oleh tingkat penerapan persyaratan keselamatan pada kapal-kapal tersebut. Maka dilakukan analisa guna mengetahui tingkat penerapan regulasi tersebut di PPN Pekalongan.

Setelah dilakukan analisis maka diperoleh hasil perhitungan yang menunjukkan penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan dalam kurun waktu lima tahun terakhir (2007-2011). Hasil perhitungan tersaji pada tabel 2.

Tabel 2. Tingkat Penerapan Regulasi Terkait Keselamatan Kapal Penangkap Ikan di PPN Pekalongan

No	Tahun	Tingkat Penerapan	Keterangan
1	2007	70,67 %	Baik
2	2008	69,31 %	Baik
3	2009	71,02 %	Baik
4	2010	73,08 %	Baik
5	2011	72,70 %	Baik

Sumber : Hasil Penelitian 2012

Berdasarkan pada tabel 2, dapat diketahui bahwa tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir berkisar antara 69,31% - 73,08%, hal itu mengindikasikan bahwa tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan tergolong ke dalam kategori **baik** berdasarkan kriteria pembotan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Strategi Optimalisasi Penerapan Regulasi Nasional Terkait Keselamatan Kapal di PPN Pekalongan

Penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan bisa dikatakan **baik** untuk kurun waktu saat ini dimana masih banyak kemudahan-kemudahan yang diberikan oleh Ditjen Perhubungan Laut dalam pelaksanaannya. Namun jika menilik regulasi yang telah ada, tingkat penerapan regulasi tersebut oleh kapal-kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan masih kurang optimal sehingga perlu rumusan alternatif jalan keluar yang sesuai guna mengoptimalkan penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di Pekalongan.

Strategi alternatif yang dirumuskan adalah (1) ketegasan aturan terkait keselamatan kapal penangkap ikan dari pihak pemerintah, (2) kesungguhan pelaksanaan oleh pihak terkait seperti Unit Penyelenggara Pelabuhan (Syahbandar dan *Marine Inspector*) dan

(3) kesesuaian persyaratan dengan kemampuan dan kondisi kapal penangkap ikan dan pengawakannya secara umum. Dengan kriteria yang dirumuskan adalah aspek hukum terutama untuk kepentingan pihak pemerintah, aspek kelembagaan berkaitan dengan kepentingan petugas pelaksana seperti Unit Penyelenggara Pelabuhan, Syahbandar dan *Marine Inspector* serta aspek teknis berkaitan dengan pihak pemilik kapal, nahkoda maupun awak kapal.

Adapun hasil analisis menggunakan metode AHP untuk perbandingan kriteria antara beberapa aspek yang mewakili kepentingan pihak-pihak terkait dalam penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan dapat diambil kesimpulan bahwa pihak pemilik kapal, nahkoda dan awak kapal merupakan pihak yang paling berpengaruh dalam proses penerapan regulasi terkait kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan dalam kaitannya pada aspek teknis yaitu dengan nilai vektor prioritas **0,59**. Selanjutnya pihak pemerintah dalam kaitannya pada aspek hukum menempati urutan kedua dengan nilai vektor prioritas **0,31** serta pihak pelaksana dalam hal ini Unit Penyelenggara Pelabuhan termasuk Syahbandar dan *Marine Inspector* dalam kaitannya pada aspek kelembagaan menempati urutan ketiga dengan nilai vektor prioritas **0,10**.

Adapun alternatif tindakan guna mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan meliputi ketegasan aturan terkait keselamatan kapal penangkap ikan dari pihak pemerintah, kesungguhan pelaksanaan oleh pihak terkait seperti Unit Penyelenggara Pelabuhan dan kesesuaian persyaratan dengan kemampuan dan kondisi kapal penangkap ikan dan pengawakannya.

Adapun hasil analisis menggunakan metode AHP untuk menentukan prioritas alternatif solusi dalam rangka optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan kapal

penangkap ikan maka tindakan yang menempati prioritas pertama guna mencapai optimalisasi penerapan regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan di PPN Pekalongan yaitu kesesuaian persyaratan dengan kemampuan dan kondisi kapal penangkap ikan dan pengawakannya dengan nilai vektor prioritas **0,55**. Prioritas kedua yaitu ketegasan aturan terkait keselamatan kapal penangkap ikan dari pihak pemerintah dengan nilai vektor prioritas **0,29** dan untuk prioritas ketiga yaitu kesungguhan pelaksanaan oleh pihak terkait seperti Unit Penyelenggara Pelabuhan (Syahbandar dan *Marine Inspector*) dengan nilai vektor prioritas **0,16**.

AHP mentoleransi adanya inkonsistensi dengan menyediakan ukuran inkonsistensi penilaian. Ukuran ini merupakan salah satu elemen penting dalam proses penentuan prioritas berdasarkan *pairwise comparison*. Semakin besar rasio konsistensi, semakin tidak konsisten. Rasio konsistensi yang *acceptable* adalah kurang dari atau sama dengan 10 persen, meskipun dalam kasus tertentu rasio konsistensi yang lebih besar dari 10 persen dapat dianggap *acceptable* (Forman dan Selly, 2001). Setelah dilakukan perhitungan perbandingan kriteria diperoleh hasil Rasio Konsistensi (RK) sebesar **2,6 persen** serta pada perhitungan perbandingan alternatif diperoleh hasil Rasio Konsistensi (RK) pada alternatif aspek hukum **2,3 persen**, aspek kelembagaan **2,3 persen** dan **2,6 persen**. Rasio konsistensi hasil penilaian tersebut bernilai kurang dari 10 persen, sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil penilaian tersebut **konsisten**.

KESIMPULAN

1. Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan diberikan apabila suatu kapal penangkap ikan telah memenuhi ketentuan tentang keselamatan konstruksi, permesinan, perlengkapan navigasi, alat-alat penolong, alat pemadam kebakaran, perlengkapan radio, peralatan

- pencegahan pencemaran dari kapal, perlengkapan pencegahan pelanggaran di laut dan persyaratan terkait jumlah dan susunan awak kapal termasuk kualifikasi awak kapal. Persyaratan tersebut tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan;
2. Tingkat penerapan regulasi terkait keselamatan kapal di PPN Pekalongan diukur berdasarkan persentase tingkat penerapannya pada kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir yang berkisar antara 69,31% - 73,08% dan masuk ke dalam kategori baik; dan
 3. Solusi dalam upaya mencapai optimalisasi penerapan regulasi nasional terkait keselamatan kapal penangkap ikan yaitu kesesuaian persyaratan dengan pertimbangan aspek teknis lalu ketegasan aturan dengan pertimbangan aspek hukum serta yang terakhir kesungguhan lembaga terkait dalam menegakkan aturan yang telah dibuat.

SARAN

1. Perlu adanya kesesuaian persyaratan keselamatan kapal penangkap ikan dengan kondisi dan karakteristik kapal penangkap ikan dan pengawakan di Indonesia sehingga ketentuan yang ditetapkan dapat dilaksanakan secara optimal;
2. Perlu adanya ketegasan aturan terkait keselamatan kapal penangkap ikan dari pihak pemerintah sehingga ketentuan yang ditetapkan dapat dilaksanakan secara optimal dan mengurangi tingkat ketidakpatuhan dalam pelaksanaannya; dan
3. Perlu adanya kesungguhan pelaksanaan oleh pihak terkait seperti Unit Penyelenggara Pelabuhan, Syahbandar maupun *Marine Inspector* sesuai tugas pokok dan fungsinya dalam upaya mencapai optimalisasi penerapan

regulasi terkait keselamatan kapal penangkap ikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Forman, E. H. and Selly, M. A. 2001. *Decision by Objectives*.
Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan
- Nawawi, H. 1993. Penelitian Terapan. Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- Nazir, M. 2008. Metode Penelitian. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: Km 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- Saaty, T. L. 1993. Pengambilan keputusan bagi para pemimpin. PT Pustaka Binaman Pressindo.
- Suwardjo, D. Haluan, J. Jaya, I. dan Poernomo, S. H. 2010. Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan Dari Aspek Regulasi Nasional dan Internasional. *dalam* Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan. 1(1) : 1-13.
- UPP Kelas II Pekalongan. 2011. Laporan Tahunan UPP Kelas II Pekalongan Tahun 2011. Kantor UPP Kelas II Pekalongan. Pekalongan.
- Undang-Undang Nomor. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran.