KELAIKLAUTAN KAPAL DALAM PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) DI KESYAHBANDARAN PELABUHAN PERIKANAN SAMUDERA BITUNG

SKRIPSI

AL HIKNI BIRAFIQIN
1722080002

PROGRAM STUDI PENGELOLAAN PELABUHAN PERIKANAN
JURUSAN TEKNOLOGI PENANGKAPAN IKAN
POLITEKNIK PERTANIAN NEGERI PANGKEP
2021

HALAMAN PENGESAHAN

KELAIKLAUTAN KAPAL DALAM PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) DI KESYAHBANDARAN PELABUHAN PERIKANAN SAMUDERA BITUNG

SKRIPSI

Oleh:
AL HIKNI BIRAFIQIN
1722080002

Skripsi Ini Sebagai Syarat Untuk Menyelesaikan Studi Pada Program Studi Pengelolaan Pelabuhan Perikanan Jurusan Teknologi Penangkapan Ikan Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan.

Telah diperiksa dan disetujui oleh:

Pembimbing I,	Pembimbing II,
Ir. Syamsul Hadi, M.Si.	**Mukhlisa A. Ghaffar, S. Pi., M. Si.**
NIP. 19620319 198903 1 001	NIP.19731119 199702 2 001

Mengetahui:

Direktur,	Ketua Jurusan
Dr. Ir. Darmawan, M.P.	**Syamsul Marlin Amir, ST, M.Si**
NIP. 19670202 199803 1 002	NIP. 19790507 200501 1 001

Tanggal Lulus : 04 September 2021

HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI

Judul	:	Kelaiklautan Kapal Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung
Nama	:	Al Hikni Birafiqin
NIM	:	**1722080002**
Program Studi	:	Pengelolaan Pelabuhan Perikanan
Jurusan	:	Teknologi Penangkapan Ikan

Menyetujui, tim penguji:

1. Ir. Syamsul Hadi,. M, Si. ( )
2. Mukhlisa A. Ghaffar, S. Pi., M. Si. ( )
3. Dr. Muhammad Sulaiman, S. Pi., M. Si. ( )
4. Dra. Asti Sugiarti,. M. Si. ( )

Mengetahui,
PLT Ketua. Program Studi,

Syamsul Marlin Amir, ST,. M. Si
NIP. 19790507 200501 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tugas akhir/skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Pangkep, 23 Maret 2021

Yang menyatakan

Al Hikni Birafiqin

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah segala puji dan syukur senantiasa saya panjatkan atas kehadirat Allah SWT. atas limpahan rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "**Kelaiklautan Kapal Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Di Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Bitung** tepat pada waktunya. Shalawat dan salam selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW. yang telah membawa kita dari alam jahiliyah menuju alam yang terang benderang dan penuh dengan ilmu pengetahuan seperti yang dapat kita rasakan pada saat ini.

Skripsi ini sebagai syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Pengelolaan Pelabuhan Perikanan Jurusan Teknologi Penangkapan Ikan Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan. Terima kasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua yang selalu memberikan doa serta semangat kepada penulis dalam melakukan penyusunan skripsi ini. Penulis juga banyak mendapatkan bantuan dari beberapa pihak dalam memyusun skripsi ini oleh karena itu lewat penulisan skripsi ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Bapak dan ibu saya yang telah mendukung dan memberikan doa selama proses pendidikan dan kelancaran penelitian ini.
2. Dr .Ir. Darmawan, MP. selaku Direktur Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan.
3. Syamsul Marlin Amir, S.T, M. Si. Selaku Ketua Jurusan Teknologi Penangkapan Ikan Politeknik Pertanian Negeri Pangkajene Kepulauan sekaligus Plt Ketua Program Studi Pengelolaan Pelabuhan Perikanan.
4. Ir. Syamsul Hadi, M. Si. Selaku pembimbing akademik 1 dan ibu Mukhlisa A. Ghaffar S, Pi., M. Si. selaku pembimbing 2.
5. Bapak Tri Aris Wibowo, M. Si. Selaku Kepala Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung yang telah menerima dan membimbing kami.

6. Seluruh responden yang bersedia membantu dan meluangkan waktu dalam mengisi kuesioner.
7. Seluruh teman-teman Penelitian PPS Bitung.
8. Serta seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN ii

HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI iii

HALAMAN PERNYATAAN iv

KATA PENGANTAR v

DAFTAR ISI vii

DAFTAR TABEL ix

DAFTAR GAMBAR x

DAFTAR LAMPIRAN xi

ABSTRAK xii

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1 Latar Belakang 2

1.2 Rumusan Masalah 4

1.3 Tujuan Penelitian 4

1.4 Manfaat Penelitian 4

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 5

2.1 Pelabuhan Perikanan 5

A. Pengertian Pelabuhan Perikanan 5

B. Klasifikasi Pelabuhan Perikanan 6

2.2 Kelaiklautan Kapal 8

A. Pengertian Kelaiklautan Kapal 8

B. Syarat-Syarat Kelaiklautan Kapal 8

2.3 Penelitian Terdahulu 9

2.4 Syahbandar 11

A. Pengertian Syahbandar 11

B. Tugas dan Fungsi Syahbandar 11

BAB III METODOLOGI PENELITIAN 13

3.1 Waktu dan Lokasi Penelitian 13

3.2 Alat dan Bahan Penelitian 13

3.3 Populasi dan Sampel 14

3.4 Metode Penelitian 15

3.5 Metode Pengambilan Data 16

3.6 Analisis Data 17

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 19

4.1 Gambaran Umum Lokasi 19

4.2 Penerapan Kelaiklautan Kapal 19

4.3 Tingkat Penerapan Kelaiklautan Kapal 26

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN 30

5.1 Kesimpulan 30

5.2 Saran 31

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP PENULIS

DAFTAR TABEL

No Hal

3.1 Pembobotan Skor Tiap Butir 17

4.1 Tingkat Penerapan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Nautis, Teknis dan Radio.....27

4.2 Tingkat Penerapan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pengawakan.....28

4.3 Tingkat Penerapan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Alat Tangkap 29

DAFTAR GAMBAR

No Hal

3.1: Tata Letak Lokasi PPS Bitung.....13

DAFTAR LAMPIRAN

No Hal

1. Peralatan Teknis, Nautis dan Radio 35

2. Peralatan Keselamatan 36

3. Alat Pemadaman Kebakaran 37

4. Permesinan Kapal Perikanan.....37

5. Pengawakan 38

6. Alat Penangkapan Ikan 39

7. Kuesioner Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal Perikanan 40

ABSTRAK

Al Hikni Birafiqin 1722080002, Kelaiklautan Kapal Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung (PPS) Bitung. Dibimbing oleh Syamsul Hadi, dan Mukhlisa A. Ghaffar.

Dalam dunia pelayaran khususnya kegiatan penangkapan ikan sering terjadi kecelakaan yang disebabkan karena cuaca buruk, kurangnya kesadaran awak kapal, konflik nelayan, kapal yang tidak laik laut, tidak adanya informasi cuaca dan penyebab lainnya.

Penelitian ini bertujuan untuk : 1) Mendeskripsikan penerapan kelaiklautan kapal perikanan, 2) menganalisis tingkat penerapan kelaiklautan kapal perikanan di PPS Bitung. Penelitian ini dilaksanankan mulai bulan Januari sampai Maret 2021 di PPS Bitung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggabungkan dua metode penelitian yaitu metode kualitatif dan metode kuantitatif. Metode kualitatif dengan melakukan wawancara terhadap pemilik atau nahkoda kapal perikanan di PPS Bitung, kemudian metode kuantitafif dengan melakukan survei tentang pemeriksaan kelaiklautan kapal seperti peralatan nautis, teknis dan radio, pengawakan, dan alat penangkapan ikan. Pengawakan yang terdiri dari Nahkoda, KKM, Mualim, Masinis dan ABK. Alat Penangkapan ikan yang terdiri dari jenis alat tangkap, jumlah alat tangkap dan jumlah alat bantu penangkapan.

1. Setiap kapal yang memenuhi kelayakan dalam pemeriksaan nautis, teknis dan radio, pengawakan dan alat penangkapan ikan sebagai syarat keselamatan kapal perikanan dalam melakukan pelayaran akan diterbitkannya SPB. tingkat penerapan kelaiklautan kapal perikanan dibagian nautis, teknis nautis dan radio di peralatan navigasi di peroleh nilai persentase sebesar 60,20 % dengan kategori baik, peralatan radio komunikasi sebesar 75,59 % dengan kategori sangat baik, alat keselamatan sebesar 72,44 % dengan kategori samgat baik, alat pemadam kebakaran sebesar 63,26 % dengan kategori baik, pintu bukaan 70,40 % dengan kategori sangat baik, permesinan dan perlistrikan kapal sebesar 99,48 % dengan

kategori sangat baik, dan alat pencegah pencemaran sebesar 72,95 % dengan kategori sangat baik. Penerapan pada pengawakan di bagian nahkoda sebesar 72,95 % dengan kategori sangat baik, KKM sebesar 63,26 % dengan kategori baik, mualim dan masinis sebesar 30,61 % dengan kategori kurang baik, dan ABK sebesar 52,04% dengan kategori baik. Kemudian pada tingkat penerapan alat tangkap di bagian jenis alat tangkap sebesar 93,36 % dengan kategori sangat baik, Jumlah alat tangkap sebesar 96,93 % dengan kategori sangat baik dan di bagian jumlah alat bantu penangkapan sebesar 68,87 % dengan kategori baik.

Kata kunci: SPB, Kelaiklautan Kapal Perikanan, PPS Bitung.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, terdiri dari beberapa pulau-pulau yang membentang dari sabang hingga Merauke sebanyak 1.751 ribu pulau. Dengan luas perairan laut diperkirakan sebesar 5,8 juta km dan panjang garis pantai 81.000 km, serta dugaan potensi perikanan Indonesia sebesar 6,10 juta ton per tahun Keadaan yang membuat Indonesia memiliki suatu potensi yang cukup besar dalam bidang SDA (Sumber Daya Alam). Sektor perikanan di Indonesia adalah salah satu sektor pembangunan yang memiliki peranan dalam pembangunan dan ekonomi baik. Awak kapal perikanan laut termasuk nelayan tradisional di Indonesia berjumlah kurang lebih 3 juta orang mengawaki armada kapal penangkapan ikan sebanyak 555,940 unit kapal penangkap ikan (Samekto, 2019).

Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2007-2008 melaporkan telah terjadi 204 kecelakaan dengan korban jiwa sebanyak 306 orang, dimana kecelakaan kapal ikan sebanyak 14 kasus yang disebabkan karena cuaca buruk, kurangnya kesadaran awak kapal, konflik nelayan, kapal yang tidak laik laut, dan tidak adanya informasi cuaca dan penyebab lainnya (KNKT, 2019 *dalam* Reza, 2021).

Ketidakselarasan penanganan sistem dalam masalah transportasi laut serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyedia layanan transportasi di seluruh dunia atau Indonesia. Beragam moda transportasi perairan di Indonesia saat ini layanan armada rakyat merupakan sarana transportasi yang tangguh dan identik dengan usaha ekonomi kerakyatan berbasis kapal tradisional yang menggunakan layar atau motor (Malisan, 2013).

Dalam upaya meningkatkan kebijakan keselamatan, perusahaan harus memiliki Sistem Manajemen Keselamatan yang merupakan fasilitas bagi seluruh

personel di darat dan di laut. Semakin banyak jumlah kapal/armada yang beroperasi mencari ikan di laut akan mampu memperbaiki perekonomian dan kesejahteraan masyarakat pesisir. Namun hal ini tidak didukung dengan fasilitas alat-alat keselamatan, sarana bantu navigasi dan kelaiklautan kapal. Dimana jumlah nelayan yang mengalami kecelakaan di laut (meninggal dunia dan hilang) sepanjang tahun 2013, sebanyak 255 nelayan mengalami kecelakaan, hilang dan me ninggal dunia di laut tanpa jaminan perlindungan jiwa, (Koalisi Rakyat Untuk Keadilan Perikanan, 2013 *dalam* Reza 2021).

Sebagai acuan untuk keselamatan kapal perikanan dalam pasal 21 ayat (2) dalam PERMEN-KP 2016 tentang Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan menyatakan bahwa kapal perikanan harus menerima fasilitas keselamatan dan kesehatan kerja meliputi *helm, life jacket, life craft,* sarung tangan, pelampung, sepatu boot, baju dingin,baju kerja dan lain-lain. Alat keselamatan sangatlah penting untuk para nelayan sebagai salah satu sumber untuk keberlangsungan ekonomi bagi masyarakat pesisir. Diharuskan untuk para nelayan untuk dapat mengoperasikan dan merawat alat keselamatan yang ada diatas kapal, sehingga jika terdapat kecelakaan dilaut awak kapal bisa menolong diri sendiri dan orang lain dengan cepat. Khususnya para nelayan di tuntut untuk memiliki sertifikat BST (*basic safety training*) sesuai ketentuan STCW 78 amandement 2010, hendaklah menjalankan tugasnya sesuai ketentuan yang berlaku. Sehubungan dengan upaya tercapainya manusia yang cekatan dan terampil menghadapi situasi atau keadaan darurat, maka pengelola sarana transportasi laut harus membina sumber daya manusia agar siap menghadapi situasi.

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) berperan penting dalam dunia pelayaran kapal penumpang atau kapal perikanan, sebagai Negara Kepulauan Indonesia sangat membutuhkan navigasi sebagai penunjuk keadaan alur pelayaran yang akan dilalui oleh nelayan. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari. Kapal senantiasa berlayar di alur pelayaran sehingga musibah kecelakaan kapal seperti tubrukan, kandas, tenggelam

kemungkinan dapat terhindari disekitar alur pelayaran. Lokasi keberadaan kapal yang mengalami musibah, dapat menimbulkan gangguan keselamatan berlayar bagi kapal-kapal lainnya sehingga perlu diadakan pengangkatan dan/usaha penyingkiran kerangka kapal. Diperlukan sarana penunjang keselamatan pelayaran melalui pemasangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran melalui pemasangan Menara suar, rambu suar dan pelampung suar sebagai alat pengirim informasi kepala kapal sehingga nelayan dapat membaca situasi alur pelayaran tersebut.

Salah satu upaya untuk penegakan hukum di laut adalah pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan di Indonesia. Kapal yang memenuhi syarat laik laut yang dapat berlayar di wilayah laut di Indonesia. Dalam pasal 1 ayat 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi pesyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat dan manajemen kapal untuk berlayar di perairan tersebut. Pentingnya SPB secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun sudah ada aturan yang mengatur tentang keselamatan kapal tidak jarang juga dapat ditemui beberapa kecelakaan kapal yang disebabkan lalainya pemberian ijin berlayar. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam, pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seorang dalam menjalankan tugas dalam memberikana surat kelaiklautan kapal, SPB keselamatan dan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan indonesia.

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk mengambil judul skripsi yaitu **“Kelaiklautan Kapal Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Di Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung”.**

1.2 Rumusan Masalah

Perumusan masalah digunakan untuk memudahkan penyusunan skripsi sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan kelaiklautan kapal di PPS Bitung?
2. Bagaimana tingkat penerapan kelaiklautan kapal di PPS Bitung?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan dalam penelitian yang ada, maka penulis bertujuan melakukan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui penerapan kelaiklautan kapal di PPS Bitung
2. Mengetahui tingkat penerapan kelaiklautan kapal di PPS Bitung

1.4 Manfaat Penelitian

Penulisan penelitian ini memberikan manfaat ke beberapa pihak, antara lain:

1. Manfaat bagi penulis

Manfaat penelitian bagi penulis yaitu dapat menambah wawasan bagi peneliti dan dapat dijadikan sebagai pedoman dalam penusunan skripsi.

2. Manfaat bagi perguruan tinggi

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat dijadikan referensi akademis untuk perkembangan Prodi Pengelolaan Pelabuhan Perikanan Politeknik Pertanian Negeri Pangkep selanjutnya.

3. Manfaat bagi PPS Bitung

Dapat menyediakan serta meningkatkan pelayanan di kesyahabandaran PPS Bitung sehingga dapat memuaskan para pengguna pelayanan penerbitan SPB tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan Perikanan

A. Pengertian Pelabuhan Perikanan

Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pemerintahan dan kegitan sistem bisnis perikanan yang digunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas (Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.8/PERMEN-KP/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan).

Pembangunan pelabuhan perikanan dimaksudkan untuk menjadi penggerak utama perekonomian masyarakat nelayan, sehingga berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat nelayan. Pengembangan pelabuhan perikanan harus didasarkan pada:

1. *Resouces based* yaitu adanya ketersediaan sumberdaya ikan secara berkesinambungan.
2. *Market oriented* yaitu bahwa hasil tangkapan yang didaratkan haruslah memiliki nilai ekonomi penting dan industri pengolahan yang memberikan nilai tambah yang besar.
3. *Community based* development yaitu pelibatan masyarakat dalam proses perencanaan dan pemanfaatannya sehingga memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi masyarakat khususnya stakeholder perikanan.
4. Keterkaitan antar sektor dimana keberadaan pelabuhan perikanan harus memberikan *multiplier effect* secara lintas sektor, lintas wilayah dan lintas pelaku bagi pengembangan industri yang terkait baik industri hulu maupun hilir sehingga keberadaannya akan mampu mendorong pertumbuhan industri perikanan yang bermanfaat bagi peningkatan devisa negara (lewat komoditas ekspornya), alternatif saluran baru bagi produksi perikanan yang selama ini masih didominasi oleh pemasaran ikan segar dan memberikan insentif bagi masuknya investasi modal swasta ke dalam sector perikanan.

Sebagai pusat aktifitas ekonomi perikanan, pelabuhan perikanan selayaknya mampu men-*generate* pendapatan untuk pelabuhan itu sendiri yang berasal dari pemberian pelayanan jasa pelabuhan perikanan. Imbalan pelayanan jasa ini dapat berasal dari penggunaan fasilitas, jasa dan barang yang dihasilkan pelabuhan perikanan. Di samping itu pelabuhan perikanan pun dapat mengenerate pendapatan masyarakat nelayan dan sekitar pelabuhan yang terbuka peluang usahanya akibat adanya aktifitas di pelabuhan.

B. Klasifikasi Pelabuhan Perikanan

Ditinjau dari aspek teknis, berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.8 tahun 2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan, klasifikasi pelabuhan perikanan adalah :

1. Pelabuhan perikanan samudera (kelas A) dengan kriteria
   a. Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan penangkapan ikan wilayah laut teritorial, ZEEI dan perairan internasional.
   b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 60 GT.
   c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 300 m, dengan kedalaman sekurang-kurangnya minus 3 m.
   d. Mampu menampung sekurang-kurangnya 100 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 6000 GT kapal perikanan sekaligus.
   e. Jumlah ikan yang didaratkan rata-rata 60 ton/hari.
   f. Ikan yang dudaratkan sebagian untuk diekspor
   g. Memiliki lahan sekurang-kurangnyaseluas 30 Ha.
   h. Memiliki laboraturium pengujuan mutu hasil perikanan.
   i. Terdapat industri perikanan
2. Pelabuhan perikanan nusantara (kelas B) dengan kriteria:
   a. Melayani kapal perikanan yang melakukan kegiatan penangkapan ikan di wilayah teritorial dan wilayah ZEEI.
   b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurangkurangnya 30 GT.

c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 150 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 3 m.
d. Mampu menampung sekurang-kurangnya 75 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 2.250 GT kapal perikanan sekaligus.
e. Jumlah ikan yang didaratkan rata-rata 30 ton/hari.
f. Ikan yang didaratkan sebagian untuk ekspor.
g. Memiliki lahan sekurang-kurangnya seluas 15 Ha.
h. Memiliki laboratorium pengujian mutu hasil perikanan.
i. Terdapat industri perikanan.

3. Pelabuhan Perikanan Pantai (Kelas C) dengan kriteria:
   a. Melayani kapal perikanan yang mencakup kegiatan perikanan di wilayah perairan pedalaman, kepulauan, laut teritorial dan wilayah ZEEI
   b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurangkurangnya 10 GT
   c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 100 m, dengan kedalaman kolam sekurang-kurangnya minus 2m
   d. Mampu menampung sekurang-kurangnya 30 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 300 GT kapal perikanan sekaligus
   e. Memiliki lahan sekurang-kurangnya seluas 5 Ha.
4. Pangkalan Pendaratan Ikan (Kelas D) dengan kriteria:
   a. Melayani kapal perikanan yang mencakup kegiatan perikanan di wilayah pedalaman dan kepulauan
   b. Memiliki fasilitas tambat labuh untuk kapal perikanan berukuran sekurangkurangnya 3 GT
   c. Panjang dermaga sekurang-kurangnya 50 m, dengan kedalaman kolam sekurangkurangnya minus 2 m
   d. Mampu menampung sekurang-kurangnya 30 kapal perikanan atau jumlah keseluruhan sekurang-kurangnya 90 GT kapal perikanan sekaligus
   e. Memiliki lahan sekurang-kurangnya seluas 2 Ha.

2.2 Kelaiklautan Kapal

A. Pengertian Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal di atur secara tegas dalam pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran menjelaskan kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan kapal keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Pentingnya SPB secara khusus di atur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada paraturan yang mengatur tentang SPB, tidak jarang juga dapat ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh lalainya pemberian ijin pelayaran. Masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhanan. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan indonesia (Sonhaji, 2018).

B. Syarat-Syarat Kelaiklautan Kapal

Keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan pasal 166 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan hukum maritim, keselamatan dan keamanan angkutan perairan apabila memenuhi syarat kelaiklautan kapal wajib dipenuhi oleh setiap kapal yang meliputi:

a. Keselamatan kapal
b. Pencegahan pencemaran kapal
c. Pengawakan kapal
d. Sarana bantu navigasi pelayaran
e. Radio komunikasi
f. Garis muat kapal dan pemuatan
g. Status hukum kapal

h. Alur dan perlintasan

i. Manajemen keamanan kapal

2.3 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan penelitian terdahulu sebagai tolak ukur dan acuan untuk menyelesaikan, penelitian terdahulu memudahkan penulis dalam menentukan langkah-langkah yang sistematis untuk menyusun penelitian dari segi teori maupun konsep.

Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran kapal penangkap ikan di pelabuhan Tasikagung Rembang. Hasil penelitian ini menunjukan bahwa: (1) hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linear berganda diperoleh hasil bahwa variabel alat-alat keselamatan kapal mempunyai faktor yang berpengaruh terhadap kecelakaan pelayaran kapal ikan, hal ini dibuktikan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,306 paling tinggi dibanding faktor yang lain. (2) Sumber daya awak kapal ikan dan kelaiklautan kapal memiliki pengaruh yang relative lebih kecil terhadap keselamatan pelayaran kapal ikan jika dibandingkan dengan pengaruh faktor alat-alat keselamatan kapal terhadap keselamatan kapal ikan (Samekto, 2019).

Kajian Keselamatan Kerja Nelayan *purse seine* di PPS Kutaraja, Banda Aceh. Dalam upaya melindungi dan menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan kerja awak kapal perikanan, maka faktor keselamatan operasional kapal perikanan di laut sangatlah penting untuk diprioritaskan, terutama ketersediaan alat keselamatankerja di kapal siap digunakan. Hasil penelitian ini menunjukan bahwa dari seluruh sampel kapal 11-61 GT (n = 21) keberadaan atau penerapan alat-alat keselamatan pada kapal *Purse Seine* adalah sebesar 63%, pada kapal 11 GT-20 GT adalah sebesar 45% (n = 3), pada kapal 21 GT-30 GT penggunaan alat Keselamatan adalah sebesar 60% (n=6), kapal 31 GT-50 GT penggunaan alat keselamatan adalah sebesar 65% (n=7), pada kapal 51 GT-60 GT penggunaan alat tangkapkeselamatan adalah sebesar 57% (n=3) dan pada ukuran lebih besar 61 GT penggunaan alat keselamatan adalah sebesar 86% (n=2), artinya rata-rata penerapannya adalah sebesar 62,6%. nelayan sudah memehami arti

penting peralatan keselamatan kerja di atas kapal yang belum memadai. Alat keselamatan (independen) kerja mempunyai pengaruh terhadap persepsi nelayan (dependen) hanya sebesar 1,83%, selebihnya sebesar 98,17% dipengaruhi oleh faktor lain diluar kesediaan alat keselamatan kerja. Keberadaan alat-alat keselamatan yang tersedia dikapal *Purse Saine* terdiri dari alat GPS, radio SSB, kompas, *life jacket*, *life bouy*, kacamata, sarung tangan, sepau kerja, P3K dan alat pemadam api ringan (Rinaldi, dkk 2018).

Dualisme Kebijakan Pelayaran dan Perikanan (Studi tentang Implementasi Kepmen Perhubungan No KM 46 Tahun 1996 tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Permen Kelautan dan Perikanan No 07 Tahun 2010 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan di PPP Mayangan, Kota Prbolinggo. Hasil Penelitian Kelaiklautan kapal penangkap ikan merupakan suatu hal yang perlu diperhatikan karena menyangkut keselamatan dan keamanan pelayaran. Keselamatan dan keamanan tersebut meliputi keselamatan dan keamanan kapal, nelayan, dan lingkungan maritim. Kapal yang diberikan izin untuk berlayar adalah kapal yang telah memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis kapal yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah memenuhi Surat Laik Operasi. Fakta dilapangan, terdapat dua instansi yang mempunyai tugas dan kewenangan yang sama dalam pemeriksaan operasional kapal perikanan di PPP Mayangan Kota Probolinggo, yaitu Departemen Perhubungan dan Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Kedua lembaga tersebut memiliki hak karena memiliki landasan hukum yang sah sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran oleh Departemen Perhubungan, dan Undang-Undang No 45 Tahun 2009 tentang Perikanan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Adanya kewenangan yang sama dari kedua instansi berdampak kepada pelaku perikanan, antara lain banyaknya perijinan membuat biaya yang dikeluarkan oleh pelaku usaha meningkat, dan banyaknya perijinan juga berpengaruh terhadap kinerja para nelayan dalam mencari ikan (Karim, 2013).

Kelaiklautan Kapal Sebagai Syarat Penerbitan Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa Kapal sangat berperan untuk pengangkutan ke

pulau ataupun ke pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya karena di samping murah juga dapat mengangkut muatan yang banyak sehingga mendapatkan biaya yang ekonomis. Untuk kapal yang akan berlayar perlu diterbitkan SPB agar ada jaminan bagi Syahbandar terhadap keselamatan berlayar sampai di pelabuhan yang dituju, untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) maka perlu adanya pemeriksaan kelaiklautan kapal berupa pemeriksaan adminstratif dan kondisi fisik kapal oleh pejabat yang berwenang yang sesuai dengan pernyataan Nakhoda saat mengajukan permohonan Penerbitan SPB di Kantor Syahbandar (KSOP). Tahun 2011 tepatnya tanggal 10 februari, telah terjadi kecelakaan kapal di Alur Muara Jungkat Pontianak, dan juga pada tahun 2012 tepatnya tanggal 13 Desember di Alur Sungai Kapuas, kecelakaan tersebut mengakibatkan kapal tenggelam (Surahman, 2015).

2.4 Syahbandar

A. Pengertian syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undang untuk menjamin keselamatan dan keamanan (Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Tugas pokok kantor kesyahbandaran utama adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta peraturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahan secara komersial.

B. Tugas dan Fungsi Syahbandar

Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki tugas dan wewenangan berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor PER.3/MEN/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan antara lain:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air.
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
7. Mengawasi pengisian bahan bakar.
8. Mengawasi pengerukan dan reklamasi
9. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu pelaksanaan Penelitian dilaksanankan pada tanggal 18 Januari sampai 18 Maret 2021 di PPS Bitung Kelurahan Aertembaga 1 Kecamatan Aertembaga Kota Bitung Sulawesi Utara.



Gambar 3.1 Tata Letak Lokasi PPS Bitung (PPS Bitung, 2020).

3.2 Alat dan Bahan Penelitian

Alat dan bahan penelitian yang digunakan dalam penelitan ini adalah:

1. Kamera

Kamera digunakan dalam penelitian ini untuk mengambil gambar atau dokumentasi kegiatan.

2. Alat tulis

Alat tulis digunakan dalam penelitian ini untuk mencatat hasil wawancara dari fakta yang diperoleh di lokasi penelitian.

3. Kuesioner

Kuesioner digunakan untuk memperoleh hasil responden dari sampel yang ditentukan. Kuesioner (Lampiran 7) ini berisi ketentuan dan persyaratan kelaiklautan kapal perikanan sebelum diterbitkan SPB.

3.3 Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan keseluruhan sumber data yang diperlukan dalam suatu penelitian. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah kapal perikanan yang ada di PPS Bitung sebanyak 49 kapal perikanan.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti (Arikunto, 2010). Untuk menentukan besarnya sampel dalam penelitian ini digunakan Purposive Sampling. Menurut (Sugiyono, 2008) Purposive sampling adalah teknik pengambilan sampel dengan menentukan kriteria-kriteria tertentu. Dimana sampel ini dipilih diantara populasi sesuai dengan yang dikehendaki oleh peneliti, sehingga sampel tersebut dapat mewakili karateristik populasi yang di inginkan.

Kriteria inkslusi:

a. Kapal perikanan dengan jenis alat tangkap *purse saine*.
b. Kapal yang berukuran 11-30 GT.

Kriteria Ekslusi:

Kapal yang tidak bersedia menjadi responden.

Dalam penelitian ini besar sampel di tentukan dengan rumus Slovin yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+N}(d^2)$$
$$= \frac{56}{1+56}(0{,}05)^2$$
$$= \frac{56}{1{,}14}$$
$$n = 49$$

Keterangan:

n: Sampel Penelitian

N: Populasi

d: Jumlah signifikan (0,05)

Jadi sampel yang digunakan yaitu sebagian kapal perikanan dengan jenis alat tangkap purse saine, dan ukuran 11-30 GT yang ada di PPS Bitung sebanyak 49 kapal perikanan.

3.4 Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggabungkan dua metode penelitian yaitu metode kualitatif dan metode kuantitatif. Model pertama ini menggunakan metode kualitatif dengan pengumpulan data observasi dan wawancara. Obsevasi dan wawancara ini merupakan salah satu teknik pengumpulan data utama dalam pendekatan kualitatif yang berfungsi sebagai bahan dalam melakukan analisis data secara mendalam. Dari analisis tersebut, diharapkan muncul praduga penulis terhadap fenomena yang selama ini terjadi. Untuk melakukan hal itu, maka peneliti membuat sebuah hipotesis, yang menunjukan dugaan hubungan antara fakta yang satu dengan fakta yang lainnya berdasarkan data emperik dari lapangan yang berhasildikumpulkan, dianalisis dan disintesiskan dalam bentuk hipotesis. Model kedua menggunakan metode

kuantitaf dengan teknik pengumpulan data angket atau kuesioner. Angket atau kuesioner ini merupakan salah satu teknik pengumpulan data utama dalam pendekatan kuantitatif yang berfungsi sebagai bahan dalam melakukan analisis data, baik data statistik deskriptif maupun data statistik inferensial. Dari hasil analisis tersebut, peneliti melakukan tahap kedua, yaitu berusaha memberikan makna yang mendalam terhadap data statistik yang diperoleh melalui instrumen wawancara terhadap informan yang mengetahui secara persis objek peneliti (Mulyadi, 2011).

3.5 Metode Pengambilan Data

A. Data Primer

Data diperoleh melalui data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari sumber data secara langsung, diamati dan dicatat, seperti wawancara, observasi dan dokumentasi. Pengumpulan data primer merupakan bagian internal dari proses penelitian dan yang sering kali diperlukan untuk tujuan pengambilan keputusan. Data primer dianggap lebih akurat, karena disajikan secara terperinci (Nurwanda dan Badriah, 2020).

Data identitas sampel (Identitas sampel meliputi nama kapal, GT, nama nahkoda, ABK, jenis Kapal yang diperoleh dengan wawancara dengan mengisi kuesioner.

Untuk data mengenai pemeriksaan kelaiklautan kapal perikanan yang meliputi nautis, teknis, dan radio (Lampiran 1), pengawakan (Lampiran 5, dan alat penangkapan ikan (Lampiran 6) menggunakan kuesioner (Lampiran 7).

B. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapatkan dari suatu sumber dan data biasanya data yang sudah dikompilasi. Data sekunder dalam penelitian ini adalah literatur yang terkait dengan penelitian. Disamping itu juga data sekunder ini diperoleh dari Pelabuhan perikanan, buku-buku, jurnal, skripsi yang berhubungan dengan penelitian (Riyanto, 2010).

3.6 Analisis Data

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

Berbekal pengetahuan tentang diterapkannya kelaiklautan kapal perikanan di PPS Bitung, dimana kelaiklautan kapal di tentukan dari tingkat penerapan kelaiklautan kapal perikanan pada setiap kapal perikanan yang ada di PPS Bitung yang akan mengajukan permohonan penerbitan SPB, maka melalui penerapan kelaiklautan kapal dilakukan analisis guna mengetahui sejauh mana tingkat penerapan kelaiklautan kapal itu di terapkan oleh kapal perikanan yang ada di PPS Bitung.

Analisis data kuantitatif selanjutnya disusun dengan menggunakan skala lingkert dengan 4 interval (Sugiyono, 2016). Pembobotan skor tiap butirnya dapat di lihat pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Pembobotan Skor Tiap Butir

Kriteria	Skor	Persentase (%)
Sangat Baik	4	75% - 100%
Baik	3	50% - 74%
Kurang Baik	2	25% - 49%
Tidak Baik	1	0% - 24%

Pengkalian jumlah kapal dengan bobot masing-masing kriteria yang telah di berikan berdasarkan variabel kelaiklautan kapal. Nilai bobot masing-masing kriteria dilakukan penjumlahan sehingga diperoleh nilai bobot, selanjutnya nilai total bobot maksimal yang bisa di capai dikali dengan 100%.

Berikut rumus perhitungan persentase nilai:

$$Presentase\ Nilai = \frac{Yi}{Yt} 100\%$$

Keterangan: Yi = Total Hasil Penilaian

Yt = Penelaian Maksimal Yang Bisa dicapai