

Aspek Keselamatan Kerja Kapal *Purse Seine* di Tempat Pelelangan Ikan Pelabuhan Kota Tegal

Thimotius Jasman

thimotius.jasman@yahoo.com

Progran Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan
Universitas Pancasakti Tegal

ABSTRAK

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 keselamatan kapal harus tersedia dan kondisinya baik, sehingga bila terjadi kecelakaan kapal alat keselamatan kerja di kapal siap digunakan. Dengan terciptanya keselamatan dan kesehatan kerja dengan baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang dapat menunjang terjadinya pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas kerja bagi anak buah kapal, serta dapat memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial dilingkungan masyarakat ketenagakerjaan.

Nelayan *purse seine* sudah memahami arti penting peralatan keselamatan kerja namun dari kesiapan alat keselamatan kerja di atas kapal belum memenuhi persyaratan pelayaran kapal. Ketersediaan dan kesiapan alat keselamatan kapal pada armada penangkapan *purse seine* di TPI Pelabuhan sudah tersedia, namun keberadaanya hanya sebagai pemenuhan persyaratan laik laut. Alat keselamatan kapal yang digunakan pada kapal *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal terdiri dari peralatan. navigasi : kompas, GPS, dan radio; keselamatan perorangan : *life jacket*, *life bouy*, ban dalam, derigen; peralatan kesehatan (P3K); perlengkapan kerja : kacamata kerja, sarung tangan, sepatu kerja; peralatan kerja : derek, capstan, perkakas, tali-tali dan alat bengkel

Key word : Keselamatan Kerja, Kapal Purse Seine, Tempat Pelelangan Ikan Pelabuhan

Pendahuluan

Keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu kegiatan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman dan cara peningkatan serta pemeliharaan kesehatan tenaga kerja baik jasmani, rohani dan sosial. Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja, dan produk hasil tangkapan. Komponen terpenting dalam menjaga keselamatan jiwa dan keselamatan peralatan

kerja adalah pengetahuan tentang penggunaan perlengkapan keselamatan kerja bagi awak kapal, utamanya adalah awak kapal bagian mesin. Penggunaan alat perlengkapan keselamatan kerja ini telah di standarisasi baik secara nasional maupun internasional, sehingga wajib digunakan ketika akan melaksanakan kegiatan kerja utamanya adalah kegiatan kerja di ruang mesin. Terdapat beberapa macam perlengkapan keselamatan kerja, mulai dari pelindung kepala, badan hingga kaki telah disiapkan. Dengan demikian kenyamanan

kerja pada lingkungan kerja dapat tercipta, dan kecelakaan yang diakibatkan karena faktor kelalaian manusia maupun faktor karena kelelahan bahan resiko yang ditimbulkannya dapat diperkecil atau dihindari.

Departemen Perhubungan (2002) menyatakan bahwa kecelakaan kapal penangkap ikan terus meningkat dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini terutama ketika menghadapi gelombang laut yang tinggi. Kapal penangkap ikan di bawah ukuran 50 GT sangat sensitif dan riskan ketika berlayar pada kondisi laut ini karena di samping ukurannya yang kecil juga tidak mampu menghadapi terpaan ombak besar sehingga kapal itu tenggelam. Dari data kecelakaan kerja awak kapal perikanan di Indonesia pada tahun 2001-2008 telah terjadi sebanyak 607 kecelakaan, dengan penjelasan yaitu data yang diperoleh dari Subdit Pengawasan Kapal Perikanan menyebutkan bahwa pada tahun 2001-2002 terjadi 584 kecelakaan karena cuaca buruk, kurangnya kesadaran awak kapal, konflik nelayan, kapal yang tidak laik laut, tidak adanya informasi kondisi cuaca dan penyebab lainnya. Jumlah korban dalam kecelakaan tersebut sebanyak 75 orang. Pada tahun 2003-2005 Masyarakat Pemerhati Pelayaran, Pelabuhan dan Lingkungan Maritim (MAPPEL) melaporkan telah terjadi 9 kecelakaan kapal perikanan karena kebakaran, tenggelam dan perompakan dengan korban jiwa sebanyak 24 orang. Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2007-2008 melaporkan telah terjadi 204 kecelakaan kapal dengan korban jiwa 306 orang, dimana kecelakaan kapal ikan sebanyak 14 kasus.

Alat tangkap purse seine merupakan salah satu alat tangkap yang dominan dioperasikan di Kota Tegal. Alat tangkap *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal terdiri dari dua, yaitu alat tangkap *mini purse seine* dengan GT antara 20 – 30 GT berjumlah 167 unit dan alat tangkap *purse seine* besar dengan GT antara 30 – 50 GT

berjumlah 29 unit. Alat tangkap *purse seine* memiliki *fishing ground* dari laut jawa sampai laut cina selatan. Dengannya cakupan *fishing ground* alat tangkap purse seine yang luas maka perlunya kajian mengenai keselamatan kerja di kapal *purse seine* khususnya kesediaan perlengkapan keselamatan kerja di kapal *purse seine* guna memperkecil resiko korban pada saat kapal *purse seine* melakukan operasi penangkapan di laut.

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 keselamatan kapal harus tersedia dan kondisinya baik, sehingga bila terjadi kecelakaan kapal alat keselamatan kerja di kapal siap digunakan. Dengan terciptanya keselamatan dan kesehatan kerja dengan baik dan tepat akan memberikan ketenangan dan kegairahan kerja yang dapat menunjang terjadinya pertumbuhan dan perkembangan produksi dan produktivitas kerja bagi anak buah kapal, serta dapat memberikan iklim yang baik dalam menimbulkan stabilitas sosial dilingkungan masyarakat ketenagakerjaan.

Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui aspek keselamatan kerja di kapal perikanan purse seine di TPI Pelabuhan Kota Tegal
2. Untuk mengetahui kelengkapan peralatan keselamatan kapal yang tersedia di armada penangkapan purse seine di TPI Pelabuhan Kota Tegal

Kegunaan penelitian ini untuk keilmuan adalah sebagai bahan masukan bagi pengembangan ilmu perikanan khususnya aspek keselamatan kapal alat tangkap purse seine sedangkan kegunaan bagi nelayan dapat memberikan informasi bagi nelayan purse seine tentang arti

pentingnya perlengkapan keselamatan kapal.

Materi

Materi yang dalam penelitian ini adalah armada penangkapan *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal

Metode

Metode yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi kasus. Kasus yang dikaji dalam penelitian ini adalah aspek keselamatan kerja di kapal perikanan *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal. Menurut Marzuki (2002), metode studi kasus adalah metode penelitian yang dilakukan dengan cara mengambil beberapa elemen dari suatu kasus tunggal yang representatif dan masing-masing elemen tersebut dianalisis secara mendalam.

Metode pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi, yaitu dengan melakukan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap fenomena yang diselidiki (Marzuki, 2002). Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer, berupa kelengkapan alat keselamatan kerja di kapal perikanan *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal yang diperoleh melalui kuesioner. Skoring dalam kuesioner didasarkan pada pendapat Hadi (2001) yang menyatakan bahwa dalam penulisan kuesioner kualitatif dapat dibuat skor berdasarkan peringkat sebagai berikut :

- SS : Sangat Setuju (skor 4)
- S : Setuju (skor 3)
- TS : Tidak Setuju (skor 2)
- STS : Sangat Tidak Setuju (skor 1)

Data sekunder berupa perkembangan perikanan Kota Tegal, khususnya perkembangan armada penangkapan *purse seine* di Kota Tegal yang diperoleh pada Dinas Kelautan dan Pertanian Kota Tegal.

Alat tangkap *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal terdiri dari 2 jenis, yaitu alat tangkap mini *purse seine* dengan GT antara 20 – 30 GT dan alat tangkap *purse seine* besar dengan GT antara 30 – 50 GT. Berdasarkan data tahun 2010, jumlah alat tangkap *purse seine* besar sebesar 29 unit dan alat tangkap mini *purse seine* sebesar 167 unit. Berdasarkan perumusan jumlah sampel diperoleh sampel untuk jumlah sampel keseluruhan diperoleh 17 sampel. Namun dalam penelitian ini digunakan sampel sebanyak 20 sampel, sehingga sampel yang dipergunakan telah mewakili seluruh kapal *purse seine* yang ada di Kota Tegal

Analisis Data

Analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini, adalah analisis deskriptif dengan menganalisis keberadaan alat keselamatan kapal pada armada penangkapan *purse seine* di TPI Kota Tegal berdasarkan hasil kuesioner yang diajukan pada nelayan *purse seine*, melalui pengujian multivarian (*Multiple Response Set*) dan regresi linier dengan program SPSS (Santoso, 2002).

Hasil Penelitian

Alat Keselamatan Kapal

Alat keselamatan kapal yang digunakan pada kapal *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal terdiri dari peralatan navigasi : kompas, GPS, dan radio; keselamatan perorangan : life jacket, life bouy, ban dalam, derigen; peralatan kesehatan (P3K); perlengkapan kerja : kacamata kerja, sarung tangan, sepatu kerja; peralatan kerja : derek, capstan, perkakas, tali-tali dan alat bengkel. Keberadaan alat keselamatan kapal di armada penangkapan *purse seine* di TPI Pelabuhan tersaji pada Tabel 1.

Tabel 1. Keberadaan Alat Keselamatan Kapal di Armada Penangkapan Purse Seine di TPI Pelabuhan

| No | Perlengkapan Keselamatan | Jumlah | Prosen | Rata-rata keberadaan dalam setiap kapal |
|----|--------------------------|--------|--------|---|
| 1 | Peralatan Navigasi | | | |
| | - Kompas | 20 | 2.43 | 1 |
| | - GPS | 20 | 2.43 | 1 |
| | - Radio SSB | 20 | 2.43 | 1 |
| 2 | Keselamatan Perorangan | | | |
| | - <i>Life Jacket</i> | 37 | 4.49 | 2 |
| | - <i>Life bouy</i> | 15 | 1.82 | 1 |
| | - Ban Dalam | 74 | 8.98 | 4 |
| | - Jerigen | 317 | 38.47 | 16 |
| 3 | Kesehatan (P3K) | 20 | 2.43 | 1 |
| 4 | Perlengkapan Kerja | | | |
| | - Kacamata kerja | 47 | 5.70 | 2 |
| | - Sarung tangan | 81 | 9.83 | 4 |
| | - Sepatu Kerja | 73 | 8.86 | 4 |
| 5 | Peralatan Kerja | | | |
| | Derek | 20 | 2.43 | 1 |
| | Capstan | 20 | 2.43 | 1 |
| | Perkakas | 20 | 2.43 | 1 |
| | Tali-tali | 20 | 2.43 | 1 |
| | Alat bengkel | 20 | 2.43 | 1 |
| | Jumlah | 824 | 100.00 | |

Sumber : Data Hasil Penelitian yang telah Diolah (2012)

Berdasarkan Tabel di atas terlihat bahwa keberadaan alat keselamatan di atas kapal hampir disetiap kapal ada, hanya keselamatan perorangan keberadaanya sangat kurang, dari 20 sampel hanya 5

sampel saja yang tersedia *life jacket* dan *life bouy*.

Hasil wawancara dengan para nelayan di TPI Pelabuhan dari kuesioner tentang arti penting peralatan keselamatan kerja tersaji pada Tebel 2.

Tabel 2. Hasil Pengisian Kuesioner yang Diajukan pada Nelayan tentang Arti Penting Peralatan Keselamatan Kerja

| Pertanyaan | SS | % | S | % | TS | % | STS | % | Jumlah Responden |
|------------|----|------|----|------|----|------|-----|------|------------------|
| 1 | 7 | 35.0 | 13 | 65.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 20 |
| 2 | 5 | 25.0 | 15 | 75.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 20 |
| 3 | 5 | 25.0 | 9 | 45.0 | 1 | 5.0 | 5 | 25.0 | 20 |
| 4 | 0 | 0.0 | 16 | 80.0 | 3 | 15.0 | 1 | 5.0 | 20 |
| 5 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 16 | 80.0 | 4 | 20.0 | 20 |
| 6 | 0 | 0.0 | 14 | 70.0 | 0 | 0.0 | 6 | 30.0 | 20 |
| 7 | 6 | 30.0 | 13 | 65.0 | 1 | 5.0 | 0 | 0.0 | 20 |
| 8 | 6 | 30.0 | 14 | 70.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 20 |
| 9 | 5 | 25.0 | 15 | 75.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 20 |
| 10 | 6 | 30.0 | 14 | 70.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 20 |
| 11 | 9 | 45.0 | 11 | 55.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 20 |

Sumber : Data Hasil Penelitian yang telah Diolah (2012)

Keterangan :

- SS : Sangat Setuju
 S : Setuju
 TS : Tidak Setuju
 STS : Sangat Tidak Setuju

Berdasarkan Tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa :

- Nelayan mengerti tentang arti penting alat keselamatan kerja di kapal dan sangat dibutuhkan dalam setiap operasi penangkapan (sangat setuju = 35 % dan setuju 65 %).
- Perlengkapan keselamatan kapal yang nelayan siapkan hanya sekedar untuk memenuhi persyaratan berlayar (sangat setuju = 25 % dan setuju 75 %).
- Nakhoda bertanggungjawab atas apa saja yang terjadi di atas kapal pada saat operasi penangkapan ikan (sangat setuju = 25 %, setuju 45 %, tidak setuju 5 % dan sangat tidak setuju 25 %).
- Dalam setiap operasi penangkapan anda menggunakan alat keselamatan seperti : sepatu karet, sarung tangan dan jaket keselamatan (*life jacket*) (setuju 80 %, tidak setuju 15 % dan sangat tidak setuju 5 %)
- Peralatan pemadam kebakaran, *life jacket*, *GPS*, radio *SSB*, kompas, jerigen, ban dalam, sepatu bot dan sarung tangan selalu tersedia dalam kondisi baik di kapal saudara (tidak setuju 80 % dan sangat tidak setuju 20 %)
- Bila hendak melakukan operasi penangkapan (pelayaran) anda selalu mengecek kesiapan (penggunaan) alat keselamatan kerja di kapal (setuju 70 %, dan sangat tidak setuju 30 %)
- Nelayan mengerti tentang prosedur keselamatan kerja di atas kapal (sangat setuju = 30 %, setuju 65 %, dan tidak setuju 5 %)
- Setiap orang yang ada di atas kapal yang mengetahui di kapalnya terjadi kecelakaan, dalam batas-batas kemampuannya wajib memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat yang berwenang terdekat atau pihak lain (sangat setuju = 30 % dan setuju 70 %).
- Nakhoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal itu kepada pihak lain (sangat setuju = 25 % dan setuju 75 %)
- Nakhoda atau pemimpin kapal yang sedang berlayar wajib memberikan pertolongan dalam batas kemampuannya kepada setiap orang atau kapal yang

ditemukan berada dalam bahaya di perairan dan orang-orang yang berada di menara suar (sangat setuju = 30 % dan setuju 70 %).

11. Nakhoda atau pemimpin kapal yang terlibat dalam tubrukan dengan kapal lain wajib memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal, dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut (sangat setuju = 45 % dan setuju 55 %).

Berdasarkan penilaian terhadap kuesioner yang diajukan selama pelaksanaan

penelitian diperoleh bahwa jumlah penilaian (skor) berkisar antara 29 – 39 skor. Hal ini berarti bahwa respon terhadap pertanyaan yang diajukan dikategorikan yang menjawab setuju sebanyak 3 orang responden sedangkan 17 orang menjawab sangat setuju.

Analisis statistik dengan menggunakan program SPSS *Multiple Response Set* penilaian terhadap kuesioner tentang kriteria arti penting peralatan keselamatan kerja tersaji pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Analisis Statistik dengan Menggunakan Program SPSS *Multiple Response Set* Penilaian terhadap Kuesioner tentang Kriteria Arti Penting Peralatan Keselamatan Kerja

| No | Kategori | Jumlah (point) | Prosentase (%) |
|-----------------|----------|----------------|----------------|
| 1 | SS | 16 | 7.3 |
| 2 | TS | 21 | 9.5 |
| 3 | S | 134 | 60.9 |
| 4 | SS | 49 | 22.3 |
| Total responses | | 220 | 100.0 |

Sumber : Data Hasil Penelitian yang telah Diolah (2012)

Berdasarkan Tabel 3, diperoleh bahwa dari 20 orang responden terhadap 11 pertanyaan yang diajukan diperoleh bahwa : menyatakan S (setuju) tentang arti penting peralatan keselamatan kerja memperoleh 134 point (60,9 %), SS (sangat setuju) sebesar 49 point (22,3 %), TS (tidak setuju) sebesar 21 point (9,5 %), dan STS (sangat tidak setuju) sebesar 16 point (7,3 %). Hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya nelayan sudah memahami arti penting peralatan keselamatan kerja namun dari kesiapan alat keselamatan kerja di atas kapal belum memenuhi persyaratan pelayaran kapal.

Berdasarkan tabel di atas alat navigasi yang terdiri dari kompas dan GPS sudah memenuhi standar alat keselamatan kapal, hampir semua kapal *purse seine* menggunakannya. Radio SSB digunakan sebagai alat komunikasi antar kapal pada saat operasi penangkapan di laut dan

memberikan informasi antar kapal pada saat terjadi musibah di atas kapal (cuaca buruk, ABK sakit dan lainnya).

Alat keselamatan perorangan yang terdiri dari life jacket, life bouy, ban dalam dan derigen. Alat penolong tersebut yang mempunyai standar keselamatan hanya *life jacket* dan pelampung sedangkan jerigen sebenarnya bukan merupakan alat keselamatan kapal, namun dapat digunakan sebagai alat keselamatan kapal sebagai pengganti pelampung. Berdasarkan jumlah alat keselamatan kapal khususnya alat penolong dengan jumlah ABK kapal purse seine berkisar antara 8 – 12 orang telah belum penuhi dalam kebutuhan akan alat keselamatan perorangan yang tersedia di kapal.

Berdasarkan hasil regresi linier antara persepsi nelayan tentang kriteria arti penting peralatan keselamatan kerja dengan

kesediaan alat keselamatan kerja di kapal *purse seine* menunjukkan bahwa hasil perhitungan analisa regresi linier sederhana antara persepsi nelayan (Y) dengan kesediaan alat keselamatan kerja (X), diperoleh persamaan garis regresi $y = 32,022 + 0,019x$ dengan koefisien korelasi (r) = 0,038 dengan nilai determinan sebesar 0,001 atau 0,1 %. Dengan demikian kesediaan alat keselamatan kerja mempunyai pengaruh sangat kecil terhadap persepsi nelayan hanya sebesar 0,1 % selebihnya sebesar 99,9 % dipengaruhi oleh faktor lain di luar kesediaan alat keselamatan kerja. Sedangkan berdasarkan uji F diperoleh F hitung $0,026 > F$ tabel $_{0,05} (19;19) = 2,12$ dengan tingkat signifikansi 0,873 lebih besar dari 0,05, sehingga model regresi tidak dapat digunakan untuk memprediksi persepsi nelayan (Y) berdasarkan nilai kesediaan alat keselamatan kerja (X).

Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa ketersediaan dan kesiapan alat keselamatan kapal pada armada penangkapan *purse seine* di TPI Pelabuhan sudah tersedia, namun keberadaannya hanya sebagai pemenuhan persyaratan laik laut. Keberadaan alat keselamatan di atas kapal hampir disetiap kapal ada, hanya keselamatan perorangan keberadaannya sangat kurang, dari 20 sampel hanya 5 sampel saja yang tersedia *life jacket* dan *life bouy*. Sedangkan alat penolong yang tersedia berupa : *life jacket*, *life bouy*, ban dalam dan derigen. Alat penolong tersebut yang mempunyai standar keselamatan hanya *life jacket* dan *life bouy*, sedangkan ban dalam dan derigen sebenarnya bukan merupakan alat keselamatan kapal, namun dapat digunakan sebagai alat keselamatan kapal sebagai pengganti pelampung. pemakaian ban dalam digunakan sebagai pengganti *life bouy*, hal ini dilakukan untuk menghemat biaya. Hal ini menunjukkan bahwa nelayan alat tangkap *purse seine*

kurang memahami arti penting alat keselamatan kapal terutama pemilik kapal.

Berdasarkan hasil regresi antara persepsi nelayan tentang kriteria arti penting peralatan keselamatan kerja dengan kesediaan alat keselamatan kerja di kapal *purse seine* diperoleh tidak terdapat hubungan sebab akibat/regresi antara persepsi nelayan (Y) berdasarkan nilai kesediaan alat keselamatan kerja (X). Hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya nelayan sudah mengerti arti penting keselamatan di atas kapal, namun kesediaan alat keselamatan kapal kurang mendukung.

Kesiapan alat keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal sebenarnya sudah disyaratkan dalam suatu pelayaran oleh syahbandar. Namun nelayan alat tangkap *purse seine* di TPI Pelabuhan tidak memperhatikan perawatan sehingga kelengkapan alat keselamatan kapal kurang diperhatikan kesiapannya. Walaupun berdasarkan wawancara dengan nelayan *purse seine* menyatakan bahwa peralatan keselamatan tersebut terawat dan berfungsi dengan baik, namun pada kenyataannya di lapangan menunjukkan bahwa peralatan yang terawat dengan baik hanya berupa jerigen, pelampung, sepatu bot dan sarung tangan sedangkan alat berupa tabung pemadam kebakaran tidak berfungsi dengan baik. Nelayan lebih mengandalkan pompa air dibandingkan dengan menggunakan tabung pemadam kebakaran jika terjadi kebakaran di atas kapal dan memang sejauh ini belum pernah terjadi kebakaran di atas kapal, sehingga nelayan enggan melengkapi kapalnya dengan tabung pemadam kebakaran.

Dalam pelayaran yang bertugas mengawasi kelengkapan kapal untuk melakukan pelayaran adalah syahbandar, termasuk memeriksa kelengkapan dan kesiapan peralatan keselamatan kapal. Menurut Budihardjo (2006), tugas syahbandar di pelabuhan perikanan tersebut selain menerbitkan surat ijin berlayar juga berkewenangan memeriksa ulang

kelengkapan dan keabsahan dokumen kapal perikanan, memeriksa ulang alat penangkapan ikan yang ada di kapal perikanan, memeriksa persyaratan teknis dan nautis kapal dari aspek keselamatan pelayaran, mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan serta mengatur pergerakan dan lalu lintas kapal di pelabuhan perikanan.

Sesuai ketentuan Pasal 4 ayat (2) huruf i Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor : PER.16/MEN/2006 tentang Pelabuhan Perikanan, pelabuhan perikanan memiliki fungsi pelaksanaan kesyahbandaran dalam upaya keselamatan pelayaran terhadap kapal-kapal perikanan sehingga dalam pelaksanaannya diperlukan petugas khusus di Pelabuhan Perikanan yakni syahbandar perikanan.

Disamping ketersediaan alat keselamatan kapal tak kalah pentingnya dalam suatu pelayaran kapal di laut adalah kelaiklautan kapal. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal; pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu

Industri perkapalan memang lebih kompleks dibandingkan dengan industri darat lainnya, hal ini dikarenakan menyangkut unsur keselamatan (*safety*) baik terhadap orang, barang (kapal dan muatannya), dan lingkungan. Disamping itu kecenderungan dari industri maritim ini adalah seperti investasi jangka panjang, padat modal dan lambat dalam pengembaliannya. Sehingga mengakibatkan banyak *investors* yang 'enggan' untuk terjun kedalam bisnis maritim tersebut. Dilain pihak tingkat ketergantungan industri perkapalan / galangan kapal terhadap peran investor adalah sangat besar (Adji, 2004).

Faktor-faktor yang mempengaruhi desain suatu kapal penangkap ikan adalah tujuan penangkapan ikan, alat dan metode

penangkapan, kelaiklautan dan keselamatan awak kapal, peraturan-peraturan yang berhubungan dengan desain kapal, pemilihan material yang tepat untuk konstruksi, penanganan dan penyimpanan hasil tangkapan, serta faktor-faktor ekonomis

Rahardjo (2002) menyatakan bahwa untuk dapat menghasilkan hasil laut, telah dibutuhkan pula sejumlah perahu/kapal perikanan laut yang terdiri dari berbagai ukuran. Peralatan berupa perahu/kapal itu, asli kreasi masyarakat nelayan, oleh sebab itu setiap aspek peralatan tersebut bagi masyarakat nelayan sangat strategis bagi kehidupan mereka. Perahu/kapal tidak hanya dilihat sebagai benda fisik saja, tetapi ia adalah bagian kehidupan nelayan, dan dia dipandang mempunyai dimensi dan ruang yang lain. Perlu diperlakukan sebagai bagian integral dari kehidupan kelompok nelayan. Melihat, betapa pentingnya peralatan hidup itu, maka setiap perubahan atau penambahan atribut tertentu padanya, nelayan menuntut perlakuan-perlakuan khusus yang harus serasi dengan dinamika kehidupan kelompok nelayan. Tuntutan itu erat kaitannya dengan keselamatan, ketenteraman dan kepercayaan terhadap keunggulan secara fisik, dan selanjutnya kepasrahan pada kekuatan supra natural yang berada diluar kelompoknya.

Umar (2003) menyatakan bahwa tanggungjawab atas keselamatan kapal dan navigasi di laut dan perairan pelabuhan di mana tersangkut keselamatan jiwa manusia dan harta benda di laut, pengaturan tentang pencegahan dan pencemaran laut, pengawasan atas sistem sertifikasi pelaut, keamanan di laut seyogyanya berada di tangan pemerintah pusat. Disebutkan pula bahwa konvensi-konvensi hukum maritim berupa ketentuan-ketentuan hukum publik (antara lain : yang menyangkut navigasi dan keselamatan pelayaran), dan mengenai hukum perdata (seperti tentang tanggung jawab pengangkut/pemilik kapal, tubrukan kapal, serta pencemaran laut).

Nelayan tidak mengetahui dan memahami bahwa keselamatan kerja tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Noegroho (2005) menyatakan bahwa peningkatan keselamatan kapal di laut tertuang dalam strategi pengembangan potensi kelautan nasional yang meliputi :

1. Mengembangkan industri kelautan secara terpadu melalui keterkaitan antara industri utama dengan industri yang memasok bahan baku (Peningkatan dan Pengembangan).
2. Mendorong iklim yang kondusif bagi penanaman modal untuk penyebaran pembangunan industri kelautan di kawasan timur Indonesia (Peningkatan dan Pengembangan).
3. Menambah jumlah dan mengembangkan kapasitas galangan kapal (Peningkatan).
4. Mengembangkan industri kelautan sesuai pola wilayah terpadu dan komoditas terpadu (Peningkatan dan Pengembangan).
5. Mengembangkan sistem transportasi kelautan nasional dalam upaya meningkatkan aksesibilitas dan mengaitkan dengan pusat-pusat ekonomi regional dan nasional, serta mengembangkan jalur lalu lintas antar samudera dan antar pulau (Pengembangan).
6. Mengembangkan kapasitas daya tampung pelabuhan, pergudangan, dan lapangan penumpukan serta meningkatkan mutu pelayanan jasa kepelabuhanan (Peningkatan dan Pengembangan).
7. Meningkatkan keselamatan pelayaran melalui peningkatan pelayanan navigasi dan peningkatan kegiatan pemetaan laut (Peningkatan dan Pengembangan).

Syamsuddin (2007) menyatakan bahwa tujuan diselenggarakannya keselamatan dan kesehatan kerja, hendak

melindungi tenaga kerja dalam melakukan pekerjaannya agar memperoleh kesejahteraan hidup, untuk dapat meningkatkan produksi serta produktivitas nasional. Perlindungan itu tidak ditujukan terhadap tenaga kerja saja, akan tetapi termasuk setiap orang lain yang berada di tempat kerja, perusahaan dan segala harta kekayaannya.

Berdasarkan tanggapan terhadap pernyataan dalam koesioner diperoleh bahwa nelayan cantrang memahami tentang tanggung jawab nakhoda bila terdapat kecelakaan kerja di kapal. Umar (2003) menyatakan hak dan kewajiban nakhoda selaku pemimpin kapal adalah :

1. Nakhoda harus mentaati ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin keselamatan kapal, pelayaran-pelayaran dan muatan
2. Nakhoda wajib meminta pertolongan seorang pandu dalam kepentingan keamanan kapal
3. Nakhoda tidak diijinkan meninggalkan kapal, kecuali kehadirannya di kapal tidak diperlukan untuk menyelamatkan jiwanya
4. Nakhoda berwenang untuk membuang muatan-muatan, perlengkapan kapal untuk menyelamatkan kapal atau muatan serta berwenang mempergunakan muatan demi keselamatan kapal dan muatannya
5. Nakhoda wajib memberikan pertolongan kepada orang-orang yang berada dalam bahaya, selama tidak membahayakan kapal dan penumpangnya
6. Nakhoda tidak boleh menyimpang dari haluan kecuali guna menolong jiwa manusia

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa :

1. Nelayan *purse seine* sudah memahami arti penting peralatan keselamatan kerja namun dari kesiapan alat keselamatan

- kerja di atas kapal belum memenuhi persyaratan pelayaran kapal.
2. Ketersediaan dan kesiapan alat keselamatan kapal pada armada penangkapan *purse seine* di TPI Pelabuhan sudah tersedia, namun keberadaannya hanya sebagai pemenuhan persyaratan laik laut
 3. Alat keselamatan kapal yang digunakan pada kapal *purse seine* di TPI Pelabuhan Kota Tegal terdiri dari peralatan navigasi : kompas, GPS, dan radio; keselamatan perorangan : *life jacket*, *life bouy*, ban dalam, derigen; peralatan kesehatan (P3K); perlengkapan kerja : kacamata kerja, sarung tangan, sepatu kerja; peralatan kerja : derek, capstan, perkakas, tali-tali dan alat bengkel.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat disarankan perlu adanya penyuluhan dan pembinaan kepada nelayan alat tangkap *purse seine* tentang arti penting keselamatan kerja di kapal sehingga nelayan dapat melengkapi perlengkapan keselamatan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Adji, SW. 2004. **Industri Perkapalan Indonesia : Menyongsong Masa Depan**. Jurusan Teknik Sistem Perkapalan. Fakultas Teknologi Kelautan. Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Budihardjo, S. 2006. **Tingkatkan Pelayanan Prima, DKP Angkat Syahbandar Perikanan**. Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. <http://www.dkp.go.id/> yang direkam pada 16 Desember 2007 02:12:38 GMT.
- Departemen Perhubungan. 2002. **The Study for The Maritime Traffic Safety Development Plan in The Republic of Indonesia**. Departemen Perhubungan –JICA, Jakarta.

- Marzuki. 2002. **Metodologi Riset**. Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi. Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta.
- Noegroho, N. 2005. **Pengembangan Kapasitas Kelembagaan sebagai Tema Pokok "Ocean Governance" Guna Mewujudkan Sistem Negara Kepulauan**. Makalah disampaikan dalam Lokakarya "Towards Ocean Summit 2005" yang diselenggarakan oleh Badan Riset Kelautan dan Perikanan. Departemen Kelautan dan Perikanan pada tanggal 14 Juli 2005 di Hotel Bidakara, Jakarta.
- Hadi, S. 2001. **Metodologi Research**. Penerbit Andi, Yogyakarta.
- Santoso, S. 2002. **SPSS Versi 10 Mengolah Data Statistik secara Profesional**. PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Syamsuddin, MS. 2007. **Perkembangan Keselamatan dan Kesehatan Kerja**. Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Jakarta. http://www.nakertrans.go.id/majalah_buletin/
- Umar, M.H. 2003. **Masalah Pembangunan dan Penegakan Hukum Kelautan di Indonesia**. Forum Pemerhati Perhubungan Laut, Jakarta.