

Pengaruh Tingkat Pengetahuan Keselamatan Pelayaran Terhadap Pemenuhan Fasilitas K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) di Atas Kapal

Dedeh Suryani¹, Indriyani², Andi Hendrawan[✉], Sri Pramono⁴

^{1,2,3}Akademi Maritim Nusantara Cilacap, ⁴Universitas Ivvet Semarang

DOI: <https://doi.org/10.31331/maristec.v4i1>

Info Articles

Sejarah Artikel:
Disubmit Juni 2023
Direvisi Juli 2023
Disetujui Agustus 2023

Keywords:
Shipping safety, Knowledge, ABK (ship crew)

Abstrak

Keselamatan pelayaran merupakan keharusan, adalah kewajiban bagi setiap untuk melaksanakannya. Dan pemenuhan fasilitas keselamatan menjadi suatu keharusan yang harus dilakukan atau dipenuhi oleh perusahaan perkapalan. Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari manusia yang ada di dalamnya yaitu Anak Buah Kapal (ABK), yaitu orang yang menjadi kru kapal dan Nakoda sebagai pemimpinnya. Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan hubungan antara tingkat pengetahuan dengan pemenuhan fasilitas keselamatan pelayaran. Penelitian menggunakan 5 kapal dan 61 orang sampel dan dianalisa dengan menggunakan kai kuadrat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan pemenuhan fasilitas keselamatan pelayaran dan signifikan.

Abstract

Shipping safety is a must, it is an obligation for everyone to carry it out. And the fulfillment of safety facilities is a must that must be carried out or fulfilled by shipping companies. Shipping safety is inseparable from the people on board, namely the Ship's Crew (ABK), namely people who become the crew of the ship and the Nakoda as its leader. This study aims to prove the relationship between the level of knowledge and the fulfillment of shipping safety facilities. . The study used 5 ships and 61 samples and analyzed using kai squared. The results of the study show that there is a significant relationship between the level of knowledge and the fulfillment of shipping safety facilities.

✉Alamat Korespondensi: E-mail:
andi_hendrawan@amn.ac.id

PENDAHULUAN

Keselamatan pelayaran bagi nelayan adalah yang sangat urgen dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia kemaritiman. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran yang melekat pada pekerja sektor adalah pengetahuan sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya keselamatan pelayaran. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung akan menimbulkan insiden yang tidak diinginkan bahkan kecelakaan dan meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat diakibatkan oleh lemahnya sumber daya manusia (pendidikan, pengetahuan, kompetensi) [1]–[3]

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. [2], [4], [5] 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. (Jasman, 2015) Kecelakaan kerja tidak saja menimbulkan korban jiwa maupun kerugian materi bagi nelayan dan pengusaha perikanan, tetapi juga dapat mengganggu proses produksi secara menyeluruh, merusak lingkungan yang pada akhirnya akan berdampak pada masyarakat luas. Penyakit Akibat Kerja (PAK) dan Kecelakaan Kerja (KK) di kalangan tenaga kerja termasuk nelayan di Indonesia belum terekam dengan baik. Jika kita pelajari angka kecelakaan dan penyakit akibat kerja di beberapa negara maju (dari beberapa pengamatan) memperlihatkan kecenderungan peningkatan prevalensi. Sebagai faktor penyebab adalah karena kurangnya kesadaran nelayan terhadap kesehatan [6]

Hal ini sudah diatur tentang alat-alat keselamatan dalam SOLAS (Safety of Life At Sea) yang seharusnya diaplikasikan pada semua kapal, apabila alat keselamatan diatas kapal tidak dilengkapi maka ketika terjadi sesuatu keadaan darurat yang tidak diinginkan seperti kapal bocor, tenggelam, kebakaran maka alat yang akan digunakan tidak ada dan hal ini berakibat sangat fatal bagi keselamatan jiwa manusia yang berada di atas kapal tersebut. Pada penelitian terdahulu telah dilakukan analisa mengenai aplikasi peraturan SOLAS (Safety of Life At Sea) pada kapal. Menjelaskan keselamatan sangatlah penting bagi suatu perusahaan untuk mencapai sebuah tujuan. Peralatan keselamatan sangat berpengaruh bagi aktifitas produksi suatu perusahaan, untuk itu ditentukan cara yang tepat guna mengoptimalkan peralatan keselamatan pada kapal secara tepat dan efisien [7]

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari perilaku selamat dari ABK yang bekerja di atas kapal. Jika mereka mematuhi segala prosedur yang ada dan pemenuhan fasilitas K3 maka kecelakaan akibat kerja dan kecelakaan lainnya dapat diminimalkan dan keselamatan pelayaran dan keselamatan kerja dapat dioptimalkan. Salah satu cara untuk meningkatkan perilaku ABK adalah dengan meningkatkan pengetahuan. Peningkatan pengetahuan salah satu cara meningkatkan perilaku sehingga akan terpenuhinya fasilitas K3 di atas kapal. Berdasarkan latar belakang maka akan dikaji pengaruh pengetahuan keselamatan pelayaran pemenuhan fasilitas K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) di atas kapal.

PERATURAN KESELAMATAN PELAYARAN

Dalam UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa:

1. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
2. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen

keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

3. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. International Convention for the Safety of Live at Sea (SOLAS), 1974, sebagaimana yang telah disempurnakan dan aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
 - a. Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api,
 - b. detektor api dan pemadam kebakaran);
 - c. Komunikasi radio, keselamatan navigasi;
 - d. Perangkat penolong, seperti pelampung, sekoci, rakit penolong; Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan International Safety Management (ISM Code, dan International Ship and Port facility Security (ISPS) Code.
2. International Convention on Standards of Training, Certification, and Watch keeping for Seafarers, tahun 1978 dan terakhir diubah tahun 1995.
3. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.
4. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR).

International Maritime Organization (IMO), yang secara umum mengatur keamanan angkutan laut, pencegahan polusi serta persyaratan, pelatihan dan pendidikan awak kapal. Dengan adanya IMO tiap negara anggota (flag state) mempunyai tanggung jawab untuk melakukan berbagai konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya. Namun hingga saat ini kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang tidak mampu memenuhi ketentuan IMO, bahkan banyak terjadi pelanggaran regulasi. Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi seaworthiness atau laik laut. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai case atau kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan Anak Buah Kapal (ABK)-nya. Kelayakan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik[8]

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat diakibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia (pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses. Keselamatan merupakan bagian integral pada manajemen perusahaan pelayaran secara umum untuk mendukung kondisi kerja di atas kapal yang lebih baik[9]

Pengetahuan menjadi dasar dari orang bersikap sikap akan mengakibatkan perilaku. Pengetahuan tentang keselamatan pelayaran menjadi dasar agar nelayan berperilaku selamat dalam berlayar. Pengetahuan yang baik dan benar tentang keselamatan pelayaran diharapkan akan meningkatkan perilaku selamat sehingga berusaha menyediakan fasilitas K3 di atas kapal.

METODE

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan mengambil populasi 5 kapal yang abk berjumlah 61 orang. Kemudian 61 orang tersebut diberi kuesiner secara bersamaan (*cross-sectional study*) dimana variabel bebas dan terikat ditentukan secara bersamaan. Hasil yang diperoleh dianalisa menggunakan analisa *Chi-square* untuk menentukan seberapa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisa penelitian tentang Tingkat Pengetahuan (X_1) dan Pemenuhan fasilitas K3 (X_2) diperlihatkan pada tabel 1 dan 2.

Tabel 1 Tingkat Pengetahuan * Pemenuhan Crosstabulation

			Pemenuhan			Total
			lengkap	Kurang Lengkap	tidak lengkap	
Tingkat Pengetahuan	Baik	Count	38	4	0	42
		% of Total	62.3%	6.6%	.0%	68.9%
	Cukup	Count	8	7	4	19
		% of Total	13.1%	11.5%	6.6%	31.1%
Total	Count	46	11	4	61	
	% of Total	75.4%	18.0%	6.6%	100.0%	

Berdasarkan tabel 1 memperlihatkan bahwa tingkat pengetahuan berpengaruh terhadap pemenuhan fasilitas keselamatan pelayaran, Semakin baik pengetahuannya maka fasilitas pelayaran makin lengkap tersedia hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan yang baik akan meningkatkan upaya dan pemenuhan fasilitas. Fasilitas yang memadai tentunya akan meningkatkan keselamatan pelayaran [10], [11].

Tabel 2 Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18.315 ^a	2	.000
Likelihood Ratio	18.746	2	.000
Linear-by-Linear Association	17.944	1	.000
N of Valid Cases	61		

a. 3 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,25.

Berdasarkan tabel 2 nilai hitung chi-square adalah 18.316 dan nilai chi square tabel adalah 5,992. Karena nilai hitung chi-square lebih besar dari nilai chi square tabel maka berdasarkan statistik disimpulkan terdapat hubungan yang positif antara tingkat pengetahuan dan pemenuhan fasilitas keselamatan pelayaran. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan akan mengakibatkan peningkatan perilaku sehingga tingkat pengetahuan menjadi suatu hal yang perlu ditingkatkan [10]–[12]. Peningkatan pengetahuan bisa dilakukan dengan berbagai cara antara lain, pelatihan, pendidikan, literasi dan sharing knowledge [1], [13]–[15].

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan tenaga kerja tentang keselamatan pelayaran dengan pemenuhan fasilitas keselamatan. Semakin baik tingkat pengetahuan maka owner kapal berusaha memenuhi fasilitas keselamatan pelayaran. Peningkatan pengetahuan dapat dilakukan dengan pelatihan, pendidikan, penyuluhan dan kognitif antar tenaga kerja atau kru kapal. Kesadaran pemenuhan fasilitas keselamatan yang layak merupakan kewajiban bagi setiap perusahaan perkapalan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] I. Nurhayati Efendi, D. Suryani, and A. Hendrawan, "Tingkat Pengetahuan Nelayan Tentang Keselamatan Pelayaran," *Maj. Ilm. Bahari Jogja*, vol. 20, no. 2, pp. 187–194, 2022, doi: 10.33489/mibj.v20i2.306.

- [2] A. Hendrawan, "ANALISA KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA NELAYAN," *J. Marit. Nusantara.*, vol. 1, no. ISSN : 2528-6676, pp. 12–23, 2017.
- [3] A. Hendrawan, L. H. Pratomo, and Siswad, "Perawatan Electro Motor Oil Max Pump pada Mesin Induk KM Dharma Kartika IX," *Saintara J. Ilm. Ilmu-Ilmu Marit.*, vol. 5, no. 2, pp. 28–35, 2021, doi: 10.52488/saintara.v5i2.104.
- [4] H. Suchayowati and A. Hendrawan, "Perspektif, Transpotasi global, Perspektif Transportasi Maritim Global dan Transpotasi Maritim Indonesia dalam Menghadapi Kenormalan Baru," *Saintara J. Ilm. Ilmu-Ilmu Marit.*, vol. 6, no. 1, pp. 45–51, 2022, doi: 10.52475/saintara.v6i1.144.
- [5] A. Hendrawan, "Kebisingan di Kapal KN Parajapati," *Maj. Ilm. Bahari Jogja*, vol. 18, no. 2, pp. 19–25, 2020.
- [6] A. Hendrawan and A. K. Hendrawan, "Analisa Kebisingan di Bengkel Kerja Akademi Maritim Nusantara," *J. Saintara*, vol. 5, no. 1, pp. 1–5, 2020.
- [7] A. Hendrawan and A. Yulianeu, "THE IMPACT OF PHYSICAL ENVIRONMENT OF WORK STRESS IN ABK (CREW) FISHING BOAT IN CILACAP," *Proceeding ICSTIEM*, pp. 1–21, 2017.
- [8] M. A. Andry and F. Yuliani, "Implementasi Kebijakan Keselamatan Pelayaran," *J. Adm. Pembang.*, vol. 2, no. 3, pp. 259–264, 2014.
- [9] D. Lasse and D. Darunanto, "PELATIHAN KESELAMATAN BAGI ANAK BUAH KAPAL," *J. Manaj. Bisnis Transp. Dan Logistik*, vol. 2, no. 2, pp. 257–266, 2016.
- [10] A. Hendrawan, H. Suchayawati, K. Cahyandi, Indriyani, and Lusiani, "HUBUNGAN PENDIDIKAN DAN ORGANIZATIONAL CITIZENSHIP BEHAVIOR (OCB) TERHADAP INDIKATOR KESELAMATAN NELAYAN," *Semin. Nas. Univ. PEKALONGAN*, pp. 1–9, 2018.
- [11] A. Hendrawan, H. Suchayawati, A. Reyendra, and Indriyani, "Organizational Citizenship Behavior (Ocb) Dan Kelelahan Kerja Pada Nelayan," *AmaNU J. Manaj. dan Ekon.*, vol. 2, no. 2, pp. 135–155, 2019.
- [12] D. Suryani, A. Y. Pratiwi, Sunarji, and A. Hendrawan, "PERAN SYAHBANDAR DALAM KESELAMATAN PELAYARAN," *J. Saintara*, vol. 2, no. 2, 2018.
- [13] A. Hendrawan, H. Suchayowati, A. Rayendra, A. Maritim, and N. Cilacap, "BERBAGI PENGETAHUAN DAN PEMBELAJARAN ORGANISASI," *J. Ilmu Komun. dan Bisnis*, vol. 5, no. 2, pp. 172–186, 2020.
- [14] A. Hendrawan and S. M. Setyawati, "The Effect Of Work Motivation And Work Fatigue On The Performance Of Lecturers Mediated By Ocb (Organizational Citizenship Behavior)(Survey At Universities In ...," *Balt. J. Law &Politics*, vol. 15, no. 7, pp. 624–637, 2022, doi: 10.2478/bjlp-2022-007044.
- [15] D. Suryani, A. Hendrawan, S. Pramono, and A. Kusumastuti Hendrawan, "Keselamatan Pengelasan di Kapal Kalimantan Jaya Karya pada Samudra Fishing Industri Cilacap," *Mar. Sci. Technol.*, vol. 3, no. 2, pp. 32–38, 2023, [Online]. Available: <http://e-journal.ivet.ac.id/index.php/maristec>.