

TUGAS AKHIR PROGRAM MAGISTER (TAPM)

**ANALISIS KESELAMATAN KERJA PENGAWAKAN
PADA KAPAL PENANGKAP IKAN ALAT TANGKAP
LONG LINE DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA
(PPN PALABUHANRATU)**



**TAPM Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
Gelar Magister Sains Dalam Ilmu Kelautan
Bidang Minat Manajemen Perikanan**

Disusun Oleh :

ABE BARKAH AGUNG RIANTO

NIM. 015636015

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS TERBUKA
JAKARTA**

2013

ABSTRAK

Analisis Keselamatan Kerja Pengawakan Pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN Palabuhanratu)

Abe Barkah Agung Rianto

Universitas Terbuka

abebarkah@gmail.com

Tingkat kesadaran pemilik kapal dan kapten dianggap memiliki peran penting untuk memotivasi seseorang yang bekerja pada kapal untuk memahami pentingnya prosedur keselamatan atau Training Keselamatan Dasar (BST). Mayoritas responden, 72% mengatakan tidak baik dan hanya 25% mengatakan sangat baik. Berdasarkan hasil kuesioner diketahui bahwa untuk posisi pada awak kapal penangkap ikan dengan alat tangkap long line pernyataan analisis taat atau tidak taat dan mematuhi peraturan keselamatan dengan tingkat kepercayaan 0.05 atau 95%. yang berarti bahwa jika nilai signifikan kurang dari 0,05 maka hubungan yang signifikan antara kedua variabel, ada korelasi yang hampir sempurna sangat kuat dengan nilai 0,976 tingkat kepercayaan dan nilai yang signifikan dari 0,01 atau 99% terjadi korelasi antara tingkat pemahaman penerapan peraturan keselamatan yang relevan dengan keselamatan alat penangkap ikan long line.

Hasil perhitungan korelasi responden yang pernah mengikuti pelatihan dasar keselamatan di atas kapal penangkap ikan (BST-F) dengan kecelakaan yang disebabkan oleh pengoperasian alat tangkap untuk nilainya kurang dari 0,5 hubungan yang renggang dengan nilai signifikan 0,677 yang berarti tidak pernah ikut BST belum besar berpengaruh terhadap pengoperasian alat tangkap

Penulis dapat menyimpulkan bahwa "Hubungan Kepatuhan terhadap Peraturan dan Pemahaman Keselamatan dan penerapan Basic Safety Training terhadap tingkat kecelakaan di kapal penangkap ikan yang menggunakan alat tangkap long line cukup mempengaruhi akan tetapi pengaruh tersebut tidaklah signifikan atau dengan kata lain seorang ABK yang tidak taat peraturan akan tetapi mempunyai pemahaman Keselamatan kerja yang baik maka memiliki tingkat kecelakaan yang minim, begitu juga seorang ABK yang tidak paham dengan keselamatan kerja akan tetapi sangat patuh terhadap peraturan maka tingkat kecelakaan juga bisa dikatakan minim.

ABSTRACT

*Safety Analysis Manning On Fishing Vessels of Long Line Fishing Gear In
Nusantara Fishing Port (PPN Palabuhanratu)*

Abe Barkah Agung Rianto

Universitas Terbuka

abebarkah@gmail.com

Key Word : Level of awareness ship owners and captains are considered to have an important role to motivate someone who works on the ship to understand the importance of safety procedures or Basic Safety Training (BST). The majority of respondents, 72% said no good and only 25% said very good. Based on the results of the questionnaire is known that for a position on the crew of fishing vessels yield long line fishing gear statement analysis obedient or disobedient and comply with safety regulations with a confidence level of 0.05 or 95%. which means that if the value is significantly less than 0.05 then a significant correlation between the two variables, there is an almost perfect correlation is very strong with a value of 0.976 confidence level and a significant value of 0.01 or 99% occurred correlation between the level of understanding of the application of relevant safety regulations with the safety on board fishing long line fishing gear

Results of the correlation calculations respondents who had attended basic training safety on fishing vessel (BST-F) with accidents caused by the operation of fishing gear to a value less than 0.5 tenuous relationship with a significant value of 0.677 which means never participated BST has not been a big influence to the operation of fishing gear

The authors conclude that "the application of Safety Regulations relations work on fishing vessels with accident rates in high effect but the effect was not significant in other words, that the crew did not comply with the rules, but have a good understanding of the level of work safety accidents to a minimum, and crew are not familiar with security but adherence to the rules of the said accident rates could also minimal.

UNIVERSITAS TERBUKA
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI ILMU KELAUTAN
BIDANG MINAT MANAJEMEN PERIKANAN

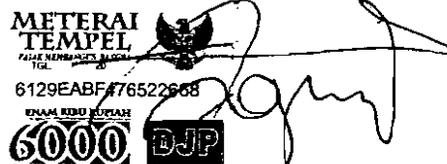
PERNYATAAN

TAPM Yang Berjudul “ Analisis Keselamatan Kerja Pengawakan Pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN Palabuhanratu) “ adalah hasil karya saya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Apabila dikemudian hari ternyata ditemukan adanya penjiplakan (plagiat), maka saya bersedia menerima sanksi akademik

Jakarta, 29 Juni 2013

Yang Menyatakan



Abe Barkah Agung Rianto
NIM. 015636015

LEMBAR PERSETUJUAN TAPM

Judul TAPM : Analisis Keselamatan Kerja Pengawakan pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap *Long Line* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN Pelabuhan Ratu)

Penyusun TAPM : Abe Barkah Agung Rianto

NIM : 015636015

Program Studi : Magister Ilmu Kelautan Bidang Minat Manajemen Perikanan

Hari/Tanggal : Sabtu / 29 Juni 2013

Menyetujui :

Pembimbing I,

Prof. Dr. Ir. John Haluan, M.Sc
NIP. 19460527 197412 1 001

Pembimbing II,

Dr. Nuraini Soleiman, M.Ed
NIP. 19540730 198601 2 001

Mengetahui,

Ketua Bidang Ilmu/
Program Magister Ilmu Kelautan
Bidang Minat Manajemen Perikanan

Dr. Ir. Nurhasanah, M.Si
NIP. 19631111 198803 2 002

Direktur Program Pascasarjana,

Suciati, M.Sc, Ph.D
NIP. 19520213 198503 2 001



**UNIVERSITAS TERBUKA
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI ILMU KELAUTAN
BIDANG MINAT MANAJEMEN PERIKANAN**

PENGESAHAN

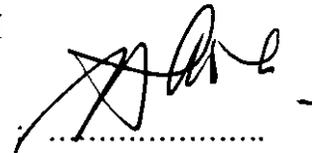
Nama : Abe Barkah Agung Rianto
 NIM : 015636015
 Program Studi : Magister Ilmu Kelautan Bidang Minat Manajemen Perikanan
 Judul TAPM : Analisis Keselamatan Kerja Pengawakan pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap *Long Line* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN Pelabuhan Ratu)

Telah dipertahankan di hadapan Sidang Panitia Penguji Tugas Akhir Program Magister (TAPM) Program Pascasarjana, Program Studi Ilmu Kelautan Bidang Minat Magister Manajemen Perikanan, Universitas Terbuka pada:

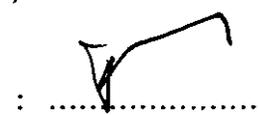
Hari/ Tanggal : Sabtu / 29 Juni 2013
 Waktu : 15.00 – 17.00
 Dan telah dinyatakan : LULUS

PANITIA PENGUJI TAPM

Ketua Komisi Penguji : Ir. Adi Winata, M.Si

: 

Penguji Ahli : Prof. Dr. Ari Purbayanto, M.Sc

: 

Pembimbing I : Prof. Dr. Ir. John Haluan, M.Sc

: 

Pembimbing II : Dr. Nuraini Soleiman, M.Ed

: 

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa. karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan penulisan TAPM (Tesis) ini. Penulisan TAPM ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Sains Program Magister Ilmu Kelautan Bidang Minat Manajemen Perikanan Pascasarjana Universitas Terbuka. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, mulai dari perkuliahan sampai pada penulisan TAPM ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan TAPM ini. Oleh karena itu saya mengucapkan terima kasih kepada :

- (1) Direktur Program Pascasarjana Universitas Terbuka;
- (2) Kepala UPBJJ-UT Jakarta selaku penyelenggara Program Pascasarjana;
- (3) Pembimbing I Prof. Dr. Ir. John Haluan, M.Sc dan Pembimbing II ibu Dr. Nuraini S., M.Ed yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan TAPM ini;
- (4) Ketua Program Magister Ilmu Kelautan Bidang Minat Manajemen Perikanan Ibu. Dr. Ir. Nurhasanah, M.Si selaku penanggung jawab program;
- (5) Orang tua dan keluarga saya yang telah memberikan bantuan dukungan materil dan moral;
- (6) Pegawai PPN Palabuhanratu yang telah mendukung dalam proses pengumpulan data untuk penyelesaian TAPM ini; dan
- (7) Para rekan kerja di Direktorat Kapal Perikanan dan Alat Penangkap Ikan dan sahabat seperjuangan MMP Angkatan 2010 yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan penulisan TAPM ini.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga TAPM ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu

Jakarta, 29 Juni 2013

Penulis

DAFTAR ISI

	Hal
Abstrak.....	i
Lembar Persetujuan.....	iv
Lembar Pengesahan.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Lampiran.....	xii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	3
C. Tujuan.....	4
D. Kegunaan.....	4
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Kajian Tori.....	6
B. Kerangka Berpikir.....	50
C. Definisi Operasional.....	51
BAB III. METODE PENELITIAN.....	55
A. Desain Penelitian.....	55
B. Populasi dan Sampel.....	55
C. Instrumen Penelitian.....	56
D. Metoda Pengumpulan Data.....	57

D. Metoda Pengumpulan Data.....	57
E. Metoda Analisa Data.....	58
BAB IV. TEMUAN DAN PEMBAHASAN.....	60
A Temuan.....	50
B. Pembahasan.....	81
BAB V. KESIMPULAN	94
DAFTAR PUSTAKA	

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR TABEL

	Hal
Tabel.2.1. Persyaratan Minimum Untuk Keselamatan Dan Kondisi Kerja Kapal Ikan Kecil.....	35
Tabel.2.2. Standar Kerja Bagi Awa Kapal (<i>Working Standard</i>).....	36
Tabel.4.1. Komposisi Pegawai Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu.....	67
Tabel.4.2. Produksi Dan Nilai Ikan Yang Didaratkan Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Tahun 1993–2011.....	69
Tabel.4.3. Realisasi Jumlah Perahu Motor Tempel Dan Kapal Motor Tahun 1993-2011.....	71
Tabel.4.4. Frekuensi Masuk Kapal Motor Dan Motor Tempel Tahun 1993 – 2011.....	73
Tabel.4.5. Perkembangan Alat Tangkap Yang Beroperasi Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Tahun 1993 – 2011.....	75
Tabel.4.6. Jumlah Nelayan Yang Menggunakan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Sebagai <i>Fishing Base</i> Tahun 1993 S/D 2010.....	76
Tabel.4.7. Kapal Tempat Kerja Responden Yang Melengkapi Alat Keselamatan.....	79
Tabel.4.8. Responden Yang Memiliki Sertifikat Awak Kapal.....	79
Tabel.4.9. Responden Yang Sesuai Prosedure Pengawakan Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line.....	80
Tabel.4.10. Pernyataan Awak Kapal Akan Pentingnya Peraturan Dan Keselamatan Kerja Sesuai Jabatan.....	81
Tabel.4.11. Statistik Ketaatan Awak Kapal Terhadap Factor Keselamatan.....	85
Tabel.4.12. Tabel Korelasi Hubungan Ketaatan Awak Kapal Terhadap Penerapan Keselamatan Diatas Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line.....	85
Tabel.4.13. Perhatian Responden Berdasarkan Jabatan Terhadap Perhatian Pada Keselamatan Kerja.....	87
Tabel.4.14. Responden Yang Bekerja Di Kapal Pernah Mengalami Kecelakaan Karena Pengoperasian Alat Tangkap Seperti : (tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API).....	87
Tabel.4.15. Hasil Penghitungan Korelasi Berdasarkan Pada Jabatan Responden.....	88
Tabel.4.16. Responden Yang Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan.....	88

Tabel.4.17. Hasil Penghitungan Korelasi Pelatihan Pengoperasian Alat Tangkap Terhadap Kecelakaan Karena Pengoperasian Alat Penangkap Ikan.....	89
Tabel.4.18. Responden Yang Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan Diatas Kapal (BS1).....	89
Tabel.4.19. Korelasi Responden Yang Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan Diatas Kapal (BST) Dengan Kecelakaan Karena Pengoperasian Alat Penangkap Ikan.....	90

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR GAMBAR

	Hal
Gambar.2.1. Bagan Leveling/Tingkatan Penerapan Peraturan Nasional Maupun Internasional.....	28
Gambar.2.2. Bagan.Prinsip Dasar Isi Konvensi ILO <i>Fishing Sector</i>	29
Gambar.2.3. <i>Bone Fish</i> Permasalahan Pemerintah RI Dalam Ratifikasi STCW 1978 DAN STCW-F 1978.....	30
Gambar.2.4. Bagan Standar Konvensi Internasional Yang Mengatur Perikanan.....	31
Gambar.2.5. Bagan Sistim Pencatatan Kecelakaan Kapal Ikan	34
Gambar.2.6. Standar Perlengkapan Untuk Melindungi Awak Kapal.....	37
Gambar.2.7. Kerangka Penelitian.....	51
Gambar.4.1. Koordinat PPN. Palabuhanratu = 06° 59' 47,156" LS Dan 106° 32' 61, 884"BT.....	65
Gambar.4.2. Bagan Struktur Organisasi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu.....	66
Gambar.4.3. Produksi Ikan Yang Didaratkan Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Tahun 1993-2011.....	69
Gambar 4.4. Kolam Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu.....	72

DAFTAR LAMPIRAN

	Hal
Lampiran.4.1. Quesioner Pertanyaan Responden.....	116
Lampiran.4.2. Grafik Ketaatan Dan Pemahaman Tentang Keselamatan Kerja Di Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line Responden Berdasarkan Jabatan.....	119
Lampiran.4.3. Tabel Tabulasi Pernyataan Sikap Responden Terhadap Pertanyaan Quesioner.....	120
Lampiran.4.4. Tabel Cross Tabulasi Pernyataan Sikap Pada Setiap Jabatan Responden Terhadap Pertanyaan Quesioner.....	125
Lampiran.4.5. Tabel Rekapitulasi Quesioner Responden.....	129

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sumber daya manusia adalah merupakan suatu aset kegiatan usaha penangkapan ikan yang utama. selain didukung oleh sumber daya manusia yang mempunyai keahlian dan keterampilan juga didukung oleh penggunaan alat penangkap ikan yang canggih dan ramah lingkungan. Sebab ke dua hal tersebut sangat mutlak diperlukan dalam rangka pencapaian nilai produktivitas hasil tangkapan yang maksimal.

Pelaksanaan manajemen keselamatan kerja di atas kapal penangkap ikan alat tangkap long line merupakan bagian dari perlindungan awak kapal . Guna mengurangi tingkat resiko kecelakaan, yang dilakukan oleh management di atas kapal terdiri dari : identifikasi bahaya, perkiraan akibat bahaya, sarana pengawasan operasional, perencanaan tindakan darurat. Penyebarluasan informasi kepada awak kapal sehingga dapat dijadikan acuan bagi mereka agar dapat memahami betapa pentingnya penerapan program keselamatan kerja bagi awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line.

Dampak perkembangan pasar dunia bebas, keselamatan kerja telah menjadi isu global, dan mempunyai kedudukan startegis, karena selain menyangkut aspek perlindungan tenaga kerja, lingkungan kerja, cara kerja, proses produksi, sangat erat pula kaitannya dengan pelaksanaan keselamatan kerja juga merupakan salah satu pilar tegaknya hak asasi manusia (HAM). Oleh kerena itu dengan diadakannya program keselamatan, keamanan dan kenyamanan (K3) sangat mendorong dalam penciptaan lingkungan kerja yang nyaman dan sehat, yang menjadi salah satu

penentu daya saing perusahaan. Karena itu pelaksanaan keselamatan, keamanan dan kenyamanan (K3) jangka panjang sangat berpengaruh terhadap kualitas manajemen, serta efisiensi kerja dan produktivitas perusahaan.

Upaya mendorong peningkatan penerapan standarkeselamatan kerja bagi awak kapal, selain merupakan tugas fungsi instansi ketenagakerjaan, juga merupakan tugas dan fungsi berbagai instansi. Antara lain bidang perikanan tangkap. Salah satu daerah pelabuhan perikanan yang rentan dengan kecelakaan di atas kapal penangkap ikan adalah Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu, khususnya awak kapal ikan yang bekerja pada kapal ikan alat tangkap long line yang berpangkalan di pelabuhan perikanan nusantara (PPN) Palabuhanratu, karena mereka langsung berhadapan dengan alam setiap mereka kerja. Oleh sebab itu setiap awak kapal yang ada di kapal penangkap ikan harus ada sertifikat terkait keselamatan yaitu sertifikat *basic safety training* (BST).

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu adalah salah satu pelabuhan perikanan nasional. Dimana pelabuhan tersebut telah ikut meramaikan kegiatan perikanan di Kabupaten Sukabumi. Armada atau kepemilikan kapal penangkap ikan yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu sangat beraneka ragam jenis alat tangkap. Begitu beragamnya, sehingga peneliti tertarik untuk membahas Tesis dengan judul **“Analisa Keselamatan Kerja Pengawakan Pada Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu.”**

kecelakaan kendaraan. Hanya 17% dari korban non-kerja yang tenggelam saat berperahu mengenakan *Flotasi Device Pribadi* (PFD).

Berdasarkan penjelasan diatas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah :

- 1) Apakah variabel Penerapan Peraturan pengawakan kapal dan Keselamatan Kerja Diatas Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line *Basic Savety Training-Fishing* (BST-F) secara serentak mempunyai pengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja kapal ?
- 2) Apakah variabel Penerapan Peraturan pengawakan kapal dan Keselamatan Kerja Diatas Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line *Basic Savety Training-Fishing* (BST-F) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan kerja kapal ?

C. Tujuan

Sesuai dengan latar belakang yang telah dijabarkan di atas maka tujuan dari studi ini adalah, untuk menganalisa penerapan peraturan pengawakan kapal terhadap keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan antara lain *Basic Savety Training-Fishing* (BST-F) baik secara serentak maupun parsial pada kapal penangkap ikan alat tangkap long line melalui pemahaman aturan nasional dan internasional yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu.

D. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada Berbagai pihak yang berkaitan dengan penelitian ini adalah :

- 1) Bagi peneliti

Menambah pengetahuan dan wawasan mengenai kenyataan di dunia usaha penangkapan ikan akan pentingnya keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan yang selama ini kurang diperhatikan oleh awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line Indonesia sesuai dengan prinsip-prinsip konvensi internasional yang menyangkut keselamatan, keamanan dan kesejahteraan serta kelestarian sumberdaya ikan yang bertanggung jawab.

2) Bagi perusahaan

Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran dan acuan bagi pihak pimpinan perusahaan dalam mengambil keputusan dan kebijakan khususnya dalam meningkatkan keselamatan, keamanan dan kesejahteraan serta kelestarian sumberdaya ikan yang bertanggung jawab

3) Bagi umum

Penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk mengadakan penelitian yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan dan kesejahteraan serta kelestarian sumberdaya ikan yang bertanggung jawab pada kapal-kapal penangkap ikan alat tangkap long line.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Pengawakan Kapal

Berkaitan dengan para pekerja di kapal, menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II dikenal beberapa terminologi, antara lain : *Awak kapal, Nakhoda, Pelayar, Penumpang, Pekerja sementara, Pekerja bongkar muat, Pelaut dan Anak buah kapal*. Adapun pengertiannya diuraikan sebagai berikut:

Secara umum pengertian "*awak kapal*" adalah orang yang bekerja di kapal atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam Buku Sijil, tidak termasuk Nakhoda. Berdasarkan kedudukannya di atas kapal awak kapal dapat dibedakan atas 2 (dua) kelompok jabatan Perwira (*officer*) dan Bawahan (*rating*).

Di atas kapal dikenal pula istilah penumpang. "*Penumpang*" adalah para pelayar yang membayar uang tambangan (*ticket*). Istilah penumpang tidak hanya terbatas pada kapal pengangkut orang (kapal penumpang). Dalam keadaan mendesak kapal niaga ataupun kapal lainnya dapat pula mengangkut penumpang.

Selain awak kapal dan penumpang, ada pula istilah "*Pekerja sementara*" adalah para pekerja yang bekerja di atas kapal *tetapi tidak tercantum* di dalam Buku Sijil awak kapal. Berdasarkan pengertian tersebut, maka para nelayan yang bekerja di atas kapal tanpa didaftarkan pada Buku Sijil awak kapal termasuk kedalam kategori Pekerja sementara.

"*Pekerja Bongkar Muat*" adalah para pekerja yang melakukan pekerjaan bongkar muat barang di atas kapal yang pada umumnya dikenal dengan Buruh

Bongkar Muat. Sedangkan Pengertian Pelaut adalah semua awak kapal termasuk Nakhoda dan Pengurus muatan yang ikut di dalam pelayaran

Pengertian "*Pelayar*" menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), adalah semua orang yang berada di atas kapal kecuali Nakhoda. Dari pengertian tersebut maka semua orang yang berada di atas kapal mengikuti pelayaran dinamakan "pelayar", termasuk pula, buruh bongkar muat, penumpang, pekerja sementara, pelaut, kecuali "Nakhoda."

Pengertian *awak kapal* sebagaimana dimaksud di dalam *Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang*, sebagai berikut : "*Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum di dalam Buku Sijil*"

Dalam upaya menjaga keselamatan pelayaran khususnya dalam kelancaran lalu lintas kapal dan operasi penangkapan ikan, pengawakan kapal merupakan salah satu kriteria persyaratan dari kelakuan kapal penangkap ikan.

Sedemikian pentingnya peran pengawakan kapal maka negara-negara yang telah meratifikasi (turut menandatangani) *Safety Of Live At Sea (SOLAS) 1974* wajib menerbitkan dan memberlakukan "Sertifikat perlengkapan dan pengawakan kapal (*Fishing Vessel Safety and Manning Sertificate*)" khususnya terhadap kapal-kapal yang berlayar lintas Negara (ke luar negeri).

Sertifikat tersebut menerangkan bahwa Kapal yang memiliki sertifikat tersebut telah diawaki oleh awak kapal yang cakap memiliki keahlian dan ketrampilan. Jumlah awak kapal yang menduduki jabatan dikapal tersebut cukup (tidak kurang dari) yang tertera di dalam sertifikat untuk melayarkan kapal dengan aman sesuai dengan ketentuan pelayaran yang berlaku

Dilihat dari cara kerjanya, nelayan atau awak kapal penangkap ikan dikategorikan menjadi nelayan tradisional dan nelayan yang bekerja di kapal penangkap ikan modern. Nelayan tradisional. Secara umum, dicirikan sebagai berikut :

- 1) Bekerja dikapal-kapal/perahu-perahu perikanan tradisional berukuran isi kotor dibawah 75 *Gross Tonnage (GT)* dengan menggunakan perlengkapan/peralatan tradisional, yang umumnya milik sendiri atau ikatan keluarga
- 2) Tidak wajib memiliki sertifikat formal (*non Standard Training Certificate Of Watchkeeping (STCW)/ Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*)
- 3) Tidak memiliki identitas kepelautan (*non Seafarers Identity*)
- 4) Daerah operasinya diwilayah perairan lokal (maksimum 60 mill laut dari pantai)
- 5) Tidak adanya sistim pengupahan normatif bulanan (bagi hasil)

Sedangkan nelayan atau awak kapal yang bekerja di kapal penangkap ikan modern dicirikan sebagai berikut :

- 1) Bekerja dikapal-kapal penangkap ikan berukuran isi kotor 75 *Gross Tonnage (GT)* keatas, dengan menggunakan perlengkapan / peralatan modern.
- 2) Memiliki sertifikat formal keahlian navigasi / permesinan sesuai ketentuan Konvensi International Maritime Organization (IMO) (*Standard Training Certificate Of Watchkeeping (STCW)/ Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*).
- 3) Memiliki identitas kepelautan (Buku Pelaut)

- 4) Beroperasi dilaut bebas (diatas 60 mill termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).
- 5) Menggunakan sistim pengupahan sesuai standar normatif bulanan
- 6) Bekerja pada majikan/pengusaha pemilik kapal.

2. Penggolongan Kapal Penangkap Ikan

Pengertian "Kapal" pada *Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Pelayaran* adalah:

"kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah ".

Di dalam penjelasan dari *Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Pelayaran* tersebut dijelaskan sebagai berikut : "Kapal penangkap ikan adalah kapal yang sedang menangkap ikan dengan jaring dogol yang terbatas kemampuan olah geraknya"

Menurut KM. 70 tentang Pengawakan (1998:12). "Kelaik-lautan awak kapal adalah syarat mutlak bagi awak kapal yang akan bekerja di atas kapal dengan memenuhi dan memiliki sertifikat keahlian pelaut (*Certificate of Competence-COC*) dan sertifikat keterampilan khusus pelaut (*Certificate of Proficiency-COP*)". Dalam *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 Tentang Pelayaran*: "Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji".

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 70 tentang pengawakan kapal niaga, pasal 3 menyatakan bahwa : "Setiap awak kapal harus memiliki sertifikat keahlian pelaut (COC) dan sertifikat keterampilan pelaut (COP)". Dari beberapa pengertian kelaik-lautan awak kapal diatas dapat diambil kesimpulan bahwa kelaik-lautan awak kapal merupakan syarat mutlak dan harus dimiliki oleh awak kapal apabila bekerja diatas kapal serta untuk menjamin keselamatan transportasi laut ditinjau dari kelaik-lautan awak kapal.

Sedangkan pengertian kapal perikanan sebagaimana tercantum pada *Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan*, sebagai berikut : "*kapal penangkap ikan adalah kapal, perahu atau alat apung lain yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudi-dayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan dan penelitian eksplorasi perikanan.*"

Kapal perikanan dapat dibedakan berdasarkan fungsinya terdiri dari : (a) kapal penangkap ikan, (b) kapal pengangkut ikan, (c) kapal pengolah ikan, (d) kapal latihan perikanan, (e) kapal penelitian/ eksplorasi perikanan dan (f) kapal pendukung operasional penangkap ikan dan/atau pembudidayaan ikan.

Selain berdasarkan fungsinya kapal penangkap ikan dapat pula dibedakan menurut jenis alat tangkapnya antara lain: (a). kapal pukat cincin (*purse seiner*); (b). kapal huhate (*pole and liner*); (c). kapal pukat udang (*shrimp netter*) ; (d). kapal pukat ikan (*fish netter*); (e). kapal rawai hanyut (*drift long-liner*); (f). kapal rawai dasar (*bottom long-liner*); (g). kapal jaring insang (*gill-netter*).

3. Persyaratan menjadi awak kapal penangkap ikan

Persyaratan yang diberlakukan untuk menjadi awak kapal penangkap ikan merupakan salah satu metoda bagi pemerintah untuk melakukan pengawasan, pengendalian dan penempatan serta susunan awak kapal di atas kapal penangkap ikan.

Untuk memenuhi ketentuan keselamatan pelayaran khususnya dalam kelancaran lalu lintas kapal dan operasi penangkapan ikan, diperlukan awak kapal yang memiliki keahlian, kemampuan dan terampil sesuai dengan jabatan (kedudukannya) serta dengan mempertimbangkan besaran kapal dan daerah pelayaran.

Untuk bekerja menjadi awak kapal penangkap ikan harus dipenuhi persyaratan umum sebagai berikut:

a. Memiliki sertifikat keahlian pelaut kapal penangkap ikan

Sertifikasi keahlian pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) adalah sertifikat kompetensi yang merupakan pengakuan terhadap kompetensi untuk melakukan pekerjaan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) setelah lulus ujian kompetensi yang diselenggarakan oleh dewan penguji keahlian pelaut kapal penangkap ikan untuk semua jenjang pendidikan dan pelatihan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal). sertifikat tersebut ditandatangani dan dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang penyelenggaraannya pengujiannya bekerjasama dengan Sekolah Tinggi Perikanan, Akademi-Akademi Perikanan dan Unit-Unit Pendidikan Kelautan dan Perikanan Seperti Sekolah Umum Perikanan Menengah (SUPM) dibawah naungan Eselon Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kelautan Dan Perikanan (BPSDMKP) - Departemen Kelautan dan Perikanan dan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Perikanan baik

dibawah Kementerian Pendidikan Nasional (Kemendiknas) maupun Pemerintah Daerah

Sertifikat keahlian pelaut perikanan merupakan salah satu indikator bagi para pengguna awak kapal (perusahaan) yang mempekerjakan awak kapal dalam memilih awak kapal yang sesuai dengan kebutuhan pemanfaatannya. Melalui sertifikat tersebut dapat diketahui kecakapan dan kemampuan profesi para awak kapal penangkap ikan

Hingga saat ini rekrutment pengawakan kapal penangkap ikan belum dilengkapi sertifikat keahlian pelaut yang sesuai dengan penjenjangan jabatan di atas kapal berkaitan dengan tugas-tugas *profisiensi* di atas kapal. Sertifikat Keahlian yang diterapkan pada kapal penangkap ikan alat dapat dibedakan menjadi 3 jenis, yaitu :

- 1) Sertifikat Keahlian Nautika Kapal Penangkap Ikan (ANKAPIN),
- 2) Sertifikat Keahlian Teknik Kapal Penangkap Ikan (ATKAPIN)
- 3) Sertifikat Rating Kapal Penangkapan Ikan

Sertifikat Ahli Nautika Kapal Penangkap Ikan (ANKAPIN) menunjukkan bahwa seorang pelaut yang memilikinya telah teruji mampu menangani dan mengoperasikan kapal sesuai standard ukuran kapal dan jenis dan jangkauan pelayaran yang telah ditetapkan.

Sertifikat Ahli Teknik Kapal Penangkap Ikan (ATKAPIN) menunjukkan bahwa seorang pelaut yang memilikinya telah teruji mampu menangani dan mengoperasikan mesin kapal penangkap ikan sesuai standard ukuran kapal dan jangkauan pelayaran operasi penangkapan ikan yang telah ditetapkan.

- b. Memiliki Sertifikat Keterampilan Pelaut Kapal Penangkap Ikan

Sertifikasi keterampilan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) : adalah pengakuan terhadap keterampilan untuk melakukan pekerjaan tertentu di kapal penangkap ikan setelah lulus ujian keterampilan yang diselenggarakan oleh unit pelaksana teknis diklat keahlian pelaut kapal penangkap ikan yang terakreditasi. Sertifikat tersebut mulai dari pengakreditasi lembaga pelatihan, penyelenggaraan pelatihan, penandatanganan dan pembuatan sertifikat masih kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang bekerja sama dengan Unit Pendidikan dan Pelatihan (Diklat) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kelautan Dan Perikanan (BPSDMKP) yang telah terakreditasi oleh Ditjen Perhubungan laut untuk Pendidikan dan Pelatihan (Diklat) *Basic Safety Training (BST)-F*. Namun untuk sertifikat keterampilan dalam menggunakan atau mengoperasikan alat penangkapan ikan yang bertanggung jawab masih belum diterapkan pada diklat untuk pelaut kapal penangkap ikan

Berbagai jenis sertifikat keterampilan pelaut kapal penangkap ikan, antara lain:

- 1) Sertifikat pendidikan dan latihan (diklat) keselamatan dasar pelaut kapal penangkap ikan (*Basic Safety Training for All Fishing Personnel*)
- 2) Sertifikat diklat lanjutan penanggulangan kebakaran (*Advanced Fire Fighting*)
- 3) Sertifikat diklat keterampilan pertolongan medis darurat (*Medical Emergency First Aid*).
- 4) Sertifikat diklat keterampilan perawatan medis di atas kapal (*Medical Care on Board*)
- 5) Sertifikat diklat keterampilan simulasi radar (*Radar Simulator*)
- 6) Sertifikat diklat keterampilan simulasi ARPA (*ARPA Simulator*)

- 7) Sertifikat diklat keterampilan operator radio umum untuk GMDSS (*General Radio Operator Certificate GOC for the GMDSS*)
- 8) Sertifikat diklat keterampilan operator radio terbatas untuk GMDSS (*Restricted Radio Operator Certificate ROC for the GMDSS*)
- 9) Sertifikat diklat kecakapan pesawat luput maut dan sekoci penyelamat (*Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat*)
- 10) Sertifikat diklat keterampilan perwira keamanan kapal (*Ship Security Officer*)

Dari berbagai sertifikat keterampilan diatas pada dasarnya merupakan sertifikat nilai tambah yang berkaitan dengan prosedur darurat tentang keselamatan diatas kapal penangkap ikan. Oleh karena itu penulis menganalisa bahawa perlu adanya diklat untuk mendapatkan sertifikat yang berkaitan dengan keterampilan sebagai awak kapal penangkap ikan, sertifikat tersebut antara lain :

- 1) Sertifikat diklat penanganan ikan diatas kapal penangkap ikan bagi awak kapal yang bertanggung jawab dibidang mutu hasil tangkapan
- 2) Sertifikat keterampilan dasar alat penangkapan ikan, (*Basic Fishinggear and fishing method*) dan lain-lain.

c. Mendapatkan Pengukuhan (*endorsement*)

Sertifikasi pengukuhan (*Endorsement*) adalah legalitas pengesahan seseorang layak untuk menduduki jabatan di atas kapal sesuai dengan tingkat keahliannya menurut ijazah/sertifikat yang dimilikinya. Untuk pengukuhan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) selama ini belum diterapkan, sedangkan untuk kapal-kapal niaga sudah terlaksana dengan baik dan kewenangan tersebut di Indonesia ada pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

d. Mendapatkan Rekognisi (*Certificate Of Recognition*) Bagi Awak Kapal Asing

Rekognisi (*Certificate Of Recognition*) adalah pernyataan yang dikeluarkan oleh petugas pendaftaran awak kapal asing yang menyatakan sertifikat/ijazah keahlian/keterampilan yang dimiliki oleh pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) asing yang akan bekerja dan menempati suatu jabatan di atas kapal layak/setara dengan ketentuan yang berlaku untuk digunakan di Indonesia. Untuk pengukuhan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) asing yang bekerja diperairan Indonesia, selama ini belum diterapkan, sedangkan untuk kapal-kapal niaga sudah terlaksana dengan baik dan kewenangan serta penunjukan petugas pendaftaran awak kapal asing di Indonesia tersebut pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Namun untuk kapal penangkap ikan Kementerian Kelautan Dan Perikanan hanya mengeluarkan rekomendasi tenaga kerja atau rekom tenaga kerja asing (TKA).

e. Berbadan Sehat yang ditandai dengan memiliki Buku Kesehatan yang diterbitkan oleh Dinas Kesehatan di Pelabuhan atau rumah sakit yang ditunjuk

Surat keterangan kesehatan menerangkan bahwa awak kapal yang bersangkutan memiliki badan sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus tentang kesehatan pekerja di kapal yang diterbitkan oleh Rumah Sakit (RS) yang telah ditunjuk, antara lain: Rumah Sakit Pelabuhan Surabaya, Rumah Sakit Umum Daerah Serang, Rumah Sakit Petamburan Jakarta, Rumah Umum Belawan Bahagia, KPP Ujung Pandang,

Rumah Sakit Otorita Batani, Rumah Sakit Pelabuhan Cirebon, Dinas Kesehatan Kota Balik Papan, Rumah Sakit Samarinda, Rumah Sakit Umum Daerah Dumai. Kartu kesehatan (*Yellow book*) memuat beberapa informasi, tentang keterangan bahwa pelaut yang bersangkutan telah mendapatkan vaksinasi dan tidak mengidap penyakit menular (cacar, cholera dan yellow fever, dan berbagai penyakit menular lainnya). Khususnya bila singgah di pelabuhan yang menjadi daerah endemi/epidemi penyakit menular berbahaya tersebut. Kartu kesehatan diterbitkan oleh Kantor Kesehatan/Karantina Pelabuhan (*Port Health Service*).

f. Memiliki Buku Pelaut

Buku pelaut merupakan salah satu dokumen yang harus dimiliki para pelaut, mencerminkan identitas atau bukti serta riwayat diri bahwa yang bersangkutan adalah seseorang yang bekerja dan pengalaman sebagai pelaut. Buku pelaut disahkan oleh syahbandar atau petugas pendaftaran awak kapal yang berisikan catatan *track record* seorang pelaut. Buku pelaut tersebut masih dalam kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Buku Pelaut berlaku selama 3 (tiga) tahun dan dapat diperpanjang sebanyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 2 (dua) tahun oleh pejabat yang berwenang.

Selama Pelaut bekerja sebagai awak kapal, Buku Pelaut disimpan oleh Nakhoda Kapal. Jika pelaut turun dari kapal atau dipindahkan ke kapal lain atau karena hubungan kerja berakhir dan telah di coret dari Buku Sijil, maka Nakhoda wajib menyerahkan Buku Pelaut tersebut kepada yang bersangkutan setelah dilakukan "sign off" dan catatan Nakhoda mengenai kondite pelaut. *Sign Off* tersebut disahkan oleh pejabat yang berwenang. Masa kerja berlayar pelaut

dihitung dari saat tercatat dan disyahkan oleh pejabat yang berwenang di Buku Pelaut tersebut.

Sementara ini para pelaut di kapal penangkap ikan belum diwajibkan untuk menerapkan ketentuan penggunaan Buku Pelaut. Namun kepada para pelaut perikanan yang akan berlayar ke luar negeri harus dilengkapi dengan Buku Pelaut.

Dengan dilengkapi Buku Pelaut, maka para awak kapal penangkap ikan akan memiliki posisi tawar dalam menetapkan besarnya gaji disesuaikan dengan pengalaman kerja yang dimilikinya. Disamping itu Buku Pelaut pun memberikan manfaat bagi pengusaha pengguna awak kapal pada saat melakukan seleksi *recruitment* awak kapal.

g. Memiliki Perjanjian Kerja Laut

Perjanjian kerja laut. (PKL) adalah perjanjian antara pengusaha kapal dengan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) baik yang dilakukan perorangan maupun secara kolektif yang diketahui oleh pejabat pendaftaran awak kapal, dimana seorang pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) menyanggupi perintah pengusaha atau operator kapal untuk melakukan kerja dengan mendapat upah dan berbagai fasilitas lain, sebagai Nakhoda atau awak kapal. Di dalamnya tercantum kesepakatan atas besarnya gaji dan berbagai hak serta kewajiban awak kapal. Di Indonesia terdapat dua jenis PKL yaitu :

- 1) PKL nasional diberlakukan untuk para pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) Indonesia yang bekerja di kapal milik perusahaan dalam negeri (kapal berbendera Indonesia);

2) PKL asing berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) diberlakukan kepada pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) Indonesia yang akan bekerja pada kapal milik perusahaan asing (kapal berbendera asing)

Didalam implementasinya kewenangan atas penyelenggaraan pembuatan perjanjian kerja laut (PKL) tersebut dilaksanakan oleh petugas yang ditunjuk (antara lain: syahbandar) yang selama ini kewenangannya masih ada pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

h. Disijilkan pada Buku Sijil (*Monsterol*)

Sijil awak kapal Secara umum pengertian sijil awak kapal atau daftar awak kapal (*monsterrol*) adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak kapal yang didaftarkan pada pejabat pendaftaran awak kapal. Penyijilan tersebut untuk semua kapal penangkap ikan di Indonesia masih dikeluarkan oleh Syahbandar Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sijil awak kapal (*monsterol*) adalah salah satu dokumen kapal yang diterbitkan oleh petugas pendaftaran awak kapal atau Pejabat yang ditunjuk (antara lain: Syahbandar), berupa "buku pencatatan" para awak kapal pada saat pertama naik (mulai bekerja) dan pada saat turun (berhenti bekerja) di suatu kapal. Bagi pelaut yang akan didaftarkan pada buku sijil, yang bersangkutan harus memiliki perjanjian kerja laut yang masih berlaku.

Pada Buku Sijil tercatat daftar susunan awak kapal menurut jenjang jabatan dan jenjang sertifikat keahlian yang dimiliki setiap awak kapal. Susunan awak kapal tersebut menunjukkan bahwa para awak kapal yang tercatat di dalamnya

berkedudukan sebagai awak kapal yang syah dan mendapat perlindungan dan kekuatan hukum sesuai ketentuan nasional maupun internasional yang berlaku.

Sebagai contoh, apabila karena sesuatu hal Nakhoda berhalangan memimpin pelayaran (karena sakit atau hilang di laut atau sedang menjalani proses hukum), maka hanya Mualim-I (*Chief Officer*) yang terdaftar pada Buku Sijil sebagai perwira yang berhak/berwenang menggantikan kedudukan Nakhoda tersebut.

Penyijilan awak kapal diselenggarakan di setiap kapal penangkap ikan dan kapal niaga, namun tidak diwajibkan bagi : (a). Kapal motor berukuran kurang dari 35 *Gross Tonnage (GT)*; (b). Kapal layar berukuran kurang dari 105 *Gross Tonnage (GT)* ; (c). Kapal untuk pelayaran percobaan.

i. Memiliki Pasport dan visa kerja bagi yang berlayar lintas negara .

Buku paspor dan visa kerja. Buku paspor merupakan salah satu dokumen perjalanan warga negara Indonesia (WNI) yang harus dimiliki oleh pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) yang bekerja di luar negeri. Buku paspor menunjukkan identitas diri dan tanda kewarganegaraan. Pemilik paspor berhak mendapatkan perlindungan hukum berdasarkan hukum yang berlaku di negara pemberi paspor. Paspor diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Imigrasi-Departemen Kehakiman dan Hak Azasi Manusia. Buku paspor harus dimiliki oleh setiap warga Negara yang berlayar lintas negara (ke luar negeri) sedangkan Visa Kerja adalah izin tertulis yang diberikan oleh pejabat yang berwenang pada perwakilan suatu negara yang memuat persetujuan untuk masuk dan melakukan pekerjaan di negara yang bersangkutan

4. Management keselamatan kerja diatas kapal

Pada kapal penangkap ikan kelaiklautan kapal dan perawatan kapal menjadi faktor yang penting mengingat secara garis besar penyebab dari kecelakaan kapal yang menjadi kontributor baik terhadap keselamatan pelayaran maupun kegiatan operasi penangkapan ikan yaitu :

a. Aspek legalitas.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Pelayaran menjadi dasar dari pentingnya aspek legalitas bagi kapal yang akan berlayar antara lain dijelaskan bahwa kapal yang akan beroperasi harus dalam kondisi laik laut, karenanya kapal harus dalam keadaan layak operasi. Dan untuk kapal penangkap ikan selain laik laut juga harus laik tangkap dan laik simpan

b. Aspek perlengkapan kapal

Berdasarkan penjelasan *Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Pelayaran*, yang termasuk dalam kelengkapan kapal adalah fasilitas perlengkapan keselamatan kapal antara lain alat-alat penolong, pemadam kebakaran, radio, peta perlengkapan pengamatan meteorologi dan lainnya yang mendukung keselamatan kapal.

c. Aspek stabilitas kapal penangkap ikan

Menurut *Ari Gudmundsson* " Stability is the ability of a vessel to return to its upright position after being heeled by an external force, such as the wind, a wave or the strain from its fishing gear. It is determined by the characteristics of the vessel, such as hull form and weight distribution and how the vessel is operated. The stability of a fishing vessel is not a constant condition; it undergoes continuous changes during each voyage and through the vessel's

life. Stabilitas adalah kemampuan kapal untuk kembali ke posisi tegak lurus setelah bertumit oleh kekuatan eksternal, seperti angin, gelombang atau regangan dari memancing. Hal ini ditentukan oleh karakteristik kapal, seperti bentuk lambung dan distribusi berat dan bagaimana kapal tersebut dioperasikan. Stabilitas sebuah kapal nelayan bukan kondisi konstan, ia mengalami perubahan terus menerus selama setiap perjalanan. Sebuah kapal penangkap ikan awalnya stabil mungkin menjadi tidak stabil karena perubahan cuaca, karena cara itu dimuat dan dioperasikan, atau jika tata letak kapal atau peralatan berubah. Dengan demikian dapat berguna bagi pihak berwenang bertanggung jawab untuk menetapkan kriteria kestabilan, *framing booklet* stabilitas dan mendefinisikan cara yang dapat diterima untuk membawa *out tes stabilitas*. Pentingnya stabilitas di kaitkan dengan desain dan pengoperasian kapal dan akan menjadi bantuan di menyelesaikan pengaturan kontrak untuk konstruksi baru, *refitting* dan kemungkinan perubahan terhadap kapal yang ada. Ini juga akan menjadi referensi yang berguna untuk pemilik saat menyiapkan prosedur keselamatan operasional yang harus diikuti oleh awak baik di laut atau pelabuhan. Nelayan individu, kelompok nelayan dan keluarganya akan memiliki pemahaman yang lebih baik dari berbagai faktor yang dapat mempengaruhi stabilitas sebuah kapal nelayan ketika mempersiapkan untuk melaut, selama operasi penangkapan ikan dan ketika pemakaian alat tangkap di laut atau di pelabuhan.

d. Aspek koordinasi

Dalam rangka penanggulangan kecelakaan kapal penangkap ikan diperlukan dukungan pemerintah dan koordinasi semua pihak yang terkait sehingga

pengecegan kecelakaan dapat di upayakan secara maksimal dengan melakukan sosialisasi dan penerapan peraturan terkait keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan. (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia-*Japan International Cooperation Agency (JICA)*, 2002)

Menurut Bennett (2006:188) fungsi manajemen keselamatan dapat dilakukan Dengan 2 (dua) cara sebagai berikut :

- 1) Mengungkapkan sebab musabab dari kecelakaan, dan
- 2) Meneliti apakah ada pengendalian atau tidak Kesalahan operasional yang menimbulkan kecelakaan tidak terlepas dari perencanaan yang kurang lengkap, keputusan-keputusan yang tidak tepat, dan salah perhitungan dalam organisasi, pertimbangan, dan praktek manajemen yang kurang mantap.

Pengertian Keselamatan Pelayaran Hananto Soewedo (majalah Figur, edisi XIV/2007, hal 13) mengatakan bahwa : "Keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting ketika seorang Nakhoda menjalankan tugasnya menakhodai kapal pelayaran mengarungi samudera"

D.A. Lasse. (2006 :59) dalam bukunya keselamatan pelayaran di lingkungan teritorial pelabuhan mengatakan bahwa : "Kapal mempengaruhi keselamatan pelayaran harus dapat mengikuti setiap gerakan yang diperintahkan karena dilengkapi dengan mesin, baling-baling, kemudi, jangkar, tali tambat, alat-alat komunikasi, dan awak kapal yang keseluruhan memenuhi ketentuan kelaikan yang disyaratkan"

Berdasarkan pendapat-pendapat diatas, maka pengertian keselamatan pelayaran adalah keselamatan yang dipengaruhi beberapa faktor penunjang seperti

Nakhoda, Kapal, dan Prosedur sehingga kecelakaan kapal dapat dicegah untuk penyelenggaraan transportasi laut.

Keselamatan Kerja telah diatur oleh Pemerintah dalam Undang-undang No. 1 Th. 1970. Menurut Undang-undang No. 1 Th. 1970 pasal 1 menyebutkan tempat kerja yang memerlukan keselamatan kerja adalah ditiap ruangan atau lapangan baik yang terbuka maupun yang tertutup, dimana tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki oleh tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dimana terdapat sumber bahaya. Termasuk didalamnya semua ruangan, lapangan, halaman dan sekelilingnya yang memerlukan bagian-bagian yang berhubungan dengan tempat kerja tersebut.

Kecelakaan kerja pada intinya bersifat tidak pasti atau tidak dapat diprediksi kapan terjadinya, dimana tempatnya serta besar atau kecilnya kerugian yang ditimbulkan. Sehingga orang beranggapan bahwa kecelakaan itu berhubungan dengan nasib seseorang atau *force major*. Kecelakaan terjadi biasanya didahului oleh gejala-gejala yang menandakan adanya suatu bahaya.

Menurut Suma'mur (1993:8), Kecelakaan adalah kejadian tak terduga dan tak diharapkan, tidak terduga karena didalamnya tidak terdapat unsur kesengajaan serta tidak diharapkan karena peristiwa kecelakaan dapat menimbulkan kerugian baik ringan maupun berat.

Moekijat (1997:202) menyebutkan bahwa kecelakaan adalah suatu atau sesuatu peristiwa yang tidak diharapkan yang merintangai atau mengganggu jalannya kegiatan biasa. Peristiwa terjadinya kecelakaan harus diketahui secara tepat, bagaimana dan mengapa terjadi. Keterangan mengenai kecelakaan kerja misalnya oleh alat yang digunakan atau tertimpa oleh benda yang jatuh. Bila suatu

bagian dari rentetan suatu kejadian dihilangkan maka kecelakaan tidak akan terjadi. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan harta benda.(Siswanto, 2002:47)

5. Dasar Pengaturan Pekerja Kapal Penangkap Ikan

a. Hukum internasional

International Labour Organization (ILO) dan *Food And Agriculture Organization (FAO)* menyatakan bahwa 7% kecelakaan fatal terjadi di industri penangkapan ikan dan setiap tahun terjadi sekitar 24 ribu kecelakaan fatal. Selanjutnya 80% kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia dan kesalahan ini sebagai hasil dari kurangnya kualitas manajemen. Berkaitan dengan hal ini perlu pertimbangan untuk mencermati isu tersebut, seperti awak kapal harus berkecukupan dalam pendidikan dan pelatihan serta kompeten sejalan dengan aturan yang berlaku dan kondisi yang disepakati, prosedur dan sistem di kapal penangkap ikan harus dikelola dengan baik guna mencapai produksi yang diinginkan, dan semua bagian kapal harus dirawat dan dioperasikan sesuai dengan kapasitasnya. Bagaimanapun, solusi untuk meningkatkan keselamatan kapal akan linier dengan manajemen berorientasi keselamatan, kompetensi awak kapal dan kelaikan kapal. Kelaikan kapal penangkap ikan merupakan hal yang penting sehingga perlu untuk membuat standar disain, metode konstruksi dan bahan, maupun perlengkapan kapal yang memadai. Hal ini harus didukung oleh standar inspeksi dan perawatan atau dengan kata lain perlu sistem aturan keselamatan. Standar yang dapat diadopsi

secara universal untuk hal diatas adalah konvensi *safety of fishing vessel Torremolinos* dengan protokol 1993 (*Safety Fishing Vessel-SFV Protocol 1993*).

Sebagaimana standar kapal, disisi lain diperlukan juga standar kualifikasi dan sertifikasi bagi awak kapal penangkap ikan mengingat industri penangkapan ikan beroperasi di laut lepas dan berinteraksi dengan industri maritim lainnya secara global. Standar dimaksud adalah *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1995*.

Konvensi *Torremolinos 1977* dan Protokol 1993 adalah konferensi internasional tentang keselamatan kapal penangkap ikan yang pertama dilaksanakan di *Torremolinos* telah menghasilkan *Torremolinos Convention (1977)* yakni rejim keselamatan kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih. Konvensi ini menekankan pada standar konstruksi dan perlengkapan terkait dengan keselamatan sebagaimana konvensi *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*. Tahun 1993 tanggal 2 April diadopsi protokol terhadap konvensi *Torremolinos* guna memperbarui serta mengamandemen konvensi 1977 dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi serta pendekatan pragmatis dalam rangka menghimbau untuk ratifikasi konvensi tersebut. Cakupan protokol dimaksud terdiri atas 10 bab antara lain adalah konstruksi, stabilitas, permesinan, pemadaman kebakaran, perlindungan awak kapal, perlengkapan keselamatan, prosedur darurat, komunikasi radio, sertifikasi kapal dan *Port State Control (PSC)*. Dalam beberapa bab cakupan ditujukan untuk kapal dengan panjang 45 meter atau lebih. Sedang untuk kapal penangkap ikan dengan panjang 12 meter hingga kurang dari 24 meter dapat mengacu pada pedoman yang dibuat oleh *Food And Agriculture Organization (FAO)/International Labhour Organization*

(ILO)/International Maritime Organization (IMO) yaitu *Voluntary Guidelines For The Design, Construction And Equipment Of Small Fishing Vessel* 2005). Tindak lanjut protokol diawali dengan *conference on the Savety Fishing Vessel (SFV) operating in the East and South-east Asia region* tahun 1997 di Tokyo. Disini diadopsi standar regional (5 bab dari 10 bab protokol) untuk kapal penangkap ikan dengan panjang 24 meter atau lebih meter namun kurang dari 45 meter.

Protokol akan diberlakukan setelah 1 tahun diterima 15 negara dengan jumlah armada kapal penangkap ikan dengan panjang 24 meter atau lebih sebanyak 14 ribu unit. Terhitung 2 Oktober 2009 baru 17 negara meratifikasi protokol ini. Konvensi *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)* 1995 untuk melengkapi protokol *Torremolinos* dalam kerangka pelatihan dan sertifikasi awak kapal penangkap ikan. Konvensi ini ditujukan terhadap standar pelatihan dan sertifikasi nakhoda dan petugas jaga pada kapal penangkap ikan dengan panjang 24 meter atau lebih, kepala kamar mesin dan masinis pada kapal dengan tenaga 750 kilo Watt (kW) atau lebih serta awak kapal yang bertanggungjawab terhadap komunikasi radio. Demikian juga mengenai *Basic Savety Training (BST)*) bagi semua awak kapal. *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)* 1995 diadopsi 7 Juli 1995 dan akan diberlakukan 1 tahun setelah diterima oleh 15 negara. Saat ini terhitung 2 Oktober 2009 baru 13 negara yang meratifikasi konvensi tersebut. Panduan Pelatihan dan Sertifikasi *Document For Guidance On Training And Certification Of Fishing Vessel Personnel* direvisi tahun 2001 mengkombinasikan konvensi dan rekomendasi

dari *International Labour Organization* (ILO) dan *International Maritime Organization* (IMO) disamping pengalaman *Food And Agriculture Organization* (FAO) dibidang pelatihan. Dokumen ini memberikan kerangka sistem pelatihan sesuai dengan ukuran kapal penangkap ikan dan kondisi perikanan. Kerangka sistem tersebut mencakup metode pelatihan dan asesmen, isi dan durasi program pelatihan, kompetensi yang dinilai, persyaratan dan kualifikasi pendidik. Disini diberikan tekanan terhadap keberlanjutan perikanan *Code Of Conduct Resfonsible Fisheries* (CCRF), manajemen fatik, dan keterlibatan semua pemangku kepentingan dalam pengembangan pendidikan dan pelatihan. kondisi umum konsep *competency-based training* sudah diterapkan di banyak institusi pendidikan dan pelatihan di banyak negara. Peruntukan protokol dan konvensi tersebut untuk kapal penangkap ikan dengan ukuran panjang lebih besar dari 24 meter, perlu dibarengi dengan aturan nasional untuk mengaplikasikan kedua instrumen internasional tersebut terhadap kapal yang berukuran lebih kecil. Industri penangkapan ikan dan negara perlu menyadari dan paham mengenai ketentuan dalam kedua instrumen internasional tersebut guna tindak lanjut mempersiapkan ratifikasi. Bagaimanapun untuk menuju pada lingkungan kerja awak kapal yang aman, pilihan tempat kerja yang lebih luas dan keberlanjutan mata pencaharian awak kapal penangkap ikan akan berkonsekensi terhadap biaya yang muncul pada industri penangkapan ikan untuk meningkatkan sistem keselamatan, institusi pendidikan dan pelatihan serta administrator maritim berupa sertifikasi dan survei.

Berdasarkan analisa penulis istilah-istilah yang ada dari hasil konvensi baik yang diadakan oleh *International Maritime Organization* (IMO), *International*

Labhour Organization (ILO) dan *Food And Agriculture Organization (FAO)* dengan mencerbitkan buku-bukunya, penulis mencoba membuat leveling/tingkatan penerapan peraturan nasional maupun internasional dalam bentuk bagan.



**Gambar. 2.1. Bagan Leveling/Tingkatan Penerapan Peraturan Nasional
Maupun Internasional**

Dari gambar bagan diatas Organisasi yang telah mengeluarkan rumusan kertas kerja atau konvensi tersebut atau antara lain :

- 1) *Code of Conduct Responsible Fisheries* yang dikeluarkan oleh organisasi *Food And Agriculture Organization (FAO)* yang isinya mengatur tentang tatalaksana pengelolaan perikanan yang bertanggung jawab
- 2) *International Labhour Organization (ILO) Fishing Sector* yang dikeluarkan oleh *International Labhour Organization (ILO)*, yang isinya antara lain ; Pengaturan persyaratan penempatan tenaga kerja, kenyamanan, keamanan dan kesejahteraan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) melalui suatu

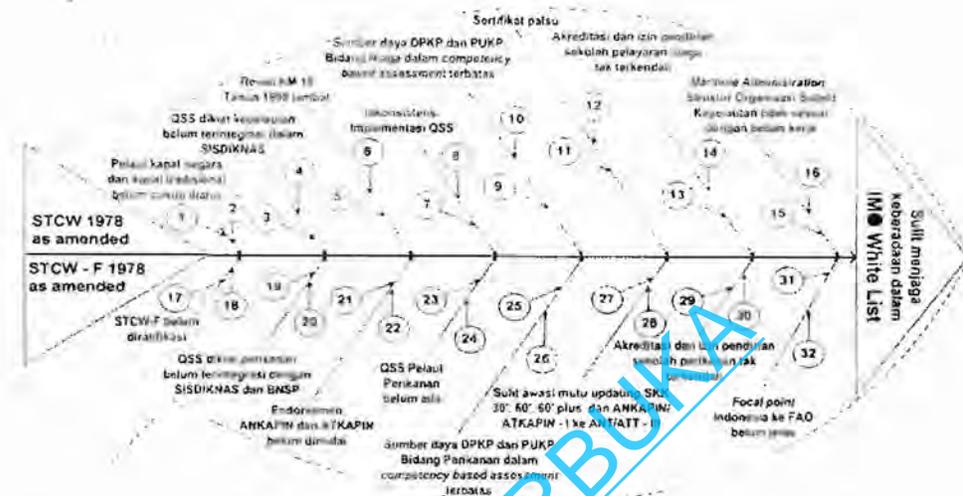
ikatan perjanjian kerja secara tertulis yang implementasi pelaksanaan pengawasan dituangkan dalam konvensi *Port State control Officer (PSCO)* seperti pada gambar bangan dibawah ini :



Gambar.2.2. Bagan.Prinsip Dasar Isi Konvensi *International Labhour Organization (ILO) Fishing Sector (Sumber: diambil dari Bahan Persentasi Dit, Pengembangan Usaha Penangkapan Ikan)*

- 3) *International Maritime Organization (IMO)* sebagai organisasi internasional yang berkompentensi mengatur dunia kemaritiman telah mengadakan konvensi internasional yang hasilnya dituangkan dalam sebuah buku antara lain :
- a) *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)* adalah hasil konvensi yang menitik beratkan pada pengatur personil kapal penangkap ikan melalui standar training bagi awak kapal tentang keselamatan kerja, hal ini merupakan permasalahan yang berat bagi pemerintah Republik Indonesia untuk meningkatkan kapasitas

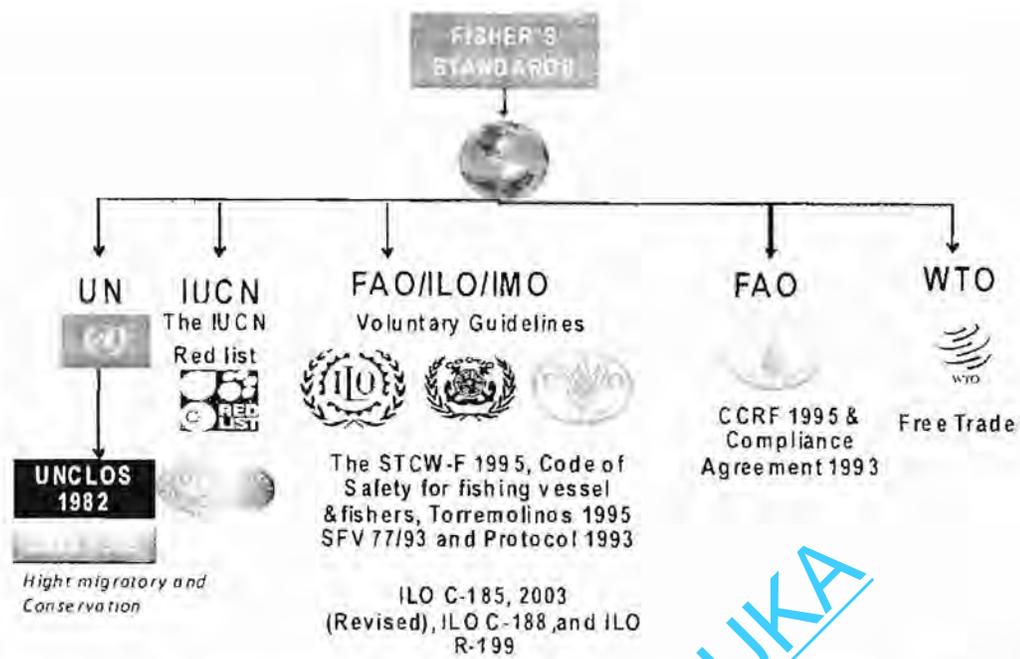
dan legalitas awak kapal penangkap ikan seperti pada bagan ikan dibawah ini.



Gambar. 2.3. Bone Fish Permasalahan Pemerintah RI dalam Ratifikasi *Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW) 1978* dan *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1978* (Sumber: diambil dari Bahan Persentasi powerpoint Subdit Kepelautan, Ditjen Perhubungan Laut)

- b) *Torremollinos protocol* adalah hasil konvensi yang menitik beratkan pada standar perlengkapan keselamatan bagi pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal)
- c) *Code Of Savety Fisherman And Fishing Vessel* adalah hasil konvensi yang menitik beratkan pada kode etik atau tatalaksana tentang kenelayanan dan pengaturan standar kontruksi kapal penangkap ikan.

Dapat digambarkan dalam bagan dibawah ini, bahwa usaha perikanan melibatkan banyak organisasi internasional sehingga diatur dengan banyak Instrument Nasional seperti pada gambar bagan 2.3. dibawah ini.



Gambar. 2.4. Bagan Standar Konvensi Internasional Yang Mengatur Perikanan (Sumber : diambil dari Bahan Persentasi powerpoint Subdit Kepelautan, Ditjen Perhubungan Laut)

- b. konsep standar keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan di kawasan Asia Tenggara

Standar keselamatan untuk kapal-kapal penangkap ukuran kecil dan sedang pada tingkat internasional masih belum di sepakati tentang konvensi standar keselamatan tersebut, namun pada tahun 2011 yang diprakarsai oleh organisasi perikanan di kawasan asia tenggara dalam hal ini *Southeast Asian Fisheries Development Center (SEAFDEC)* mencoba membuat konsep standar keselamatan untuk kapal-kapal penangkap ikan ukuran kecil, pertemuan atau lokakarya/*Workshop* tersebut dinamakan *3rd Regional Technical Workshop On Savety at Sea and Optimizing Energy Use For Small Fishing Boats*, tanggal 19-22 Desember 2011 di Thailand yang pada saat tersebut penulis merupakan anggota tim delegasi dari pemerintah Indonesia.

Lokakarya regional ketiga teknis keselamatan di laut diadakan di Departemen (TD) dari Asia Tenggara pusat pengembangan perikanan (*Southeast Asian Fisheries Development Center-SEAFDEC*) di Samut Prakan, sebagai tindak lanjut *Workshop* pertama tentang keselamatan di laut untuk kapal penangkap ikan skala kecil yang diselenggarakan oleh *Southeast Asian Fisheries Development Center (SEAFDEC)* pada Desember 2003. Menimbang bahwa keselamatan di laut merupakan masalah yang serius di negara-negara berkembang, *workshop* pertama direkomendasikan bahwa kemajuan inisiatif masing-masing negara Asia Tenggara dalam meningkatkan keselamatan di laut untuk kapal penangkap ikan skala kecil harus dikaji dengan mempertimbangkan inisiatif internasional dan regional pada keselamatan di laut. Dengan demikian dilanjutkan *workshop* teknis kedua diselenggarakan untuk meninjau inisiatif tersebut dengan fokus khusus pada pembentukan mekanisme rekaman kecelakaan di laut dari kapal penangkap ikan, dan kebutuhan untuk memperbaiki kondisi perahu nelayan di kawasan Asia Tenggara

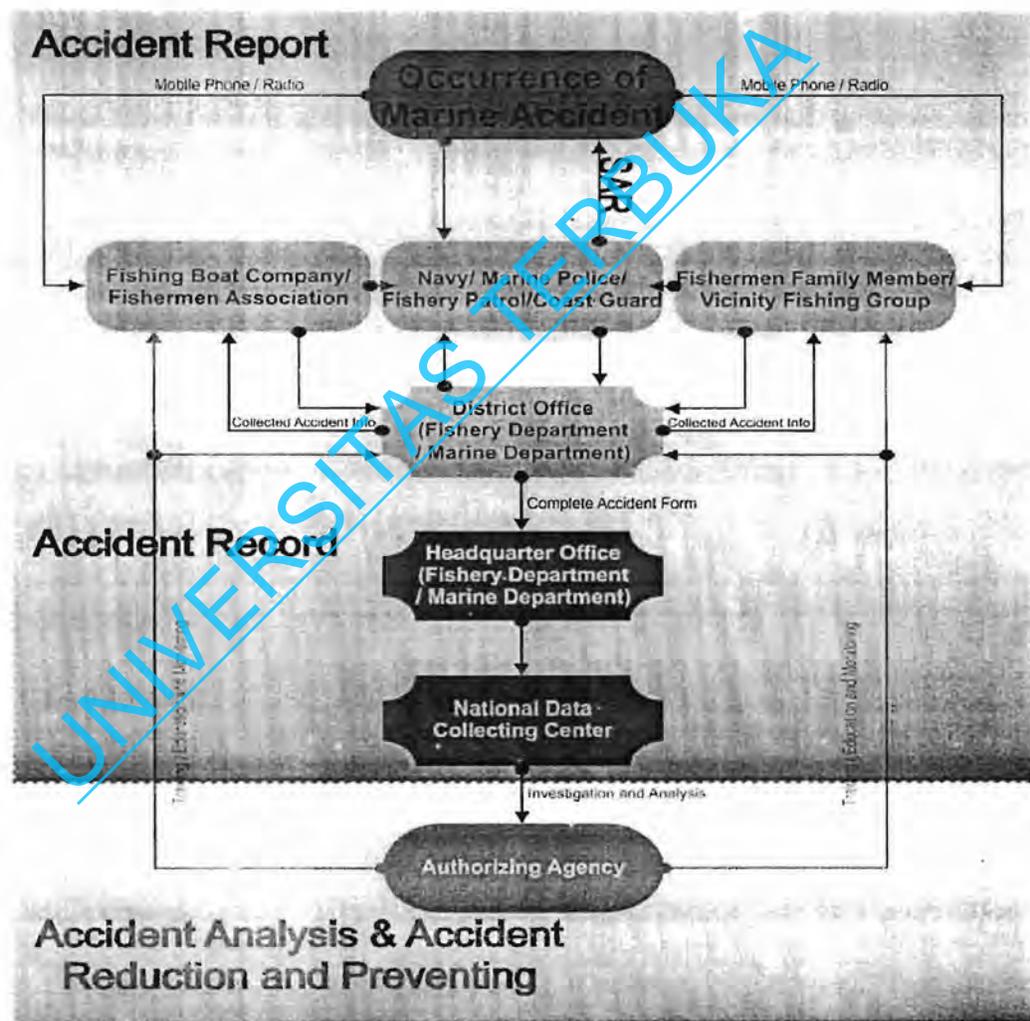
Secara umum *Workshop* III difokuskan pada 3 aspek; yaitu pembentukan sistem pencatatan kecelakaan kapal ikan, peningkatan kondisi kerja di atas kapal dalam rangka peningkatan keselamatan di laut serta pengenalan dan promosi penghematan bahan bakar fosil pada kapal ikan kecil di kawasan Asia Tenggara.

Dalam *Workshop* tersebut telah disepakati sistem pelaporan kecelakaan kapal ikan, secara umum sistem tersebut terlihat pada bagan 2 dan dapat dikembangkan sesuai dengan kondisi masing-masing negara anggota. Untuk

Indonesia. diusulkan *District Office* adalah pelabuhan perikanan, yang berfungsi untuk menerima, memvalidasi dan mengklarifikasi laporan kecelakaan kapal ikan yang diterima langsung dari nelayan, kelompok nelayan, serta berkoordinasi dengan instansi terkait untuk pencarian dan penanganan korban. Hal tersebut didasarkan atas pertimbangan bahwa data dan informasi tentang kapal ikan dan nelayan terdapat di pelabuhan perikanan serta hampir seluruh pelabuhan perikanan di tanah air telah dilengkapi dengan sistem online yang diperuntukan pelaporan hasil tangkapan. Untuk mendukung kerja *District Office*, loka karya telah menyepakati untuk memakai perangkat lunak yang telah diuji cobakan pada *Regional Fisheries Livelihood Programme (RFLP)* yang telah dilaksanakan di Indonesia provinsi Kupang, Kamboja, Filipina, Vietnam, Sri-Lanka dan Timor Leste. Sedangkan *Head Quarter Office* adalah Direktorat Kapal Perikanan dan Alat Penangkap Ikan Ditjen Perikanan Tangkap berfungsi untuk mengkompilasi data yang bersama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan (Litbandang) Kelautan dan Perikanan melakukan analisa untuk mendapatkan *root sources* setiap jenis kecelakaan sehingga dapat dihasilkan rekomendasi-rekomendasi untuk penanggulangan kejadian-kejadian sejenis. Tergantung pada tingkat intensitas dan kuantitas kecelakaan kapal ikan; data kecelakaan tersebut dapat distribusikan pada Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) yang bertindak sebagai *National Data Collecting Centre*.

Pada aspek peningkatan kondisi kerja diatas kapal ikan; *Workshop* telah sepakat menggolongkan kapal ikan kecil menjadi 2 kelompok; yaitu kapal dengan panjang lebih kecil 12 meter dan kapal dengan panjang lebih besar 12

meter tetapi kecil dari 24 meter. Definisi panjang kapal yang dipakai adalah merujuk pada peraturan-peraturan Internasional. Berdasarkan 2 kelompok tersebut, *Workshop* telah pula menyepakati persyaratan minimum peralatan keselamatan kapal/ awak kapal, jam kerja dan standar keterampilan awak kapal. Adapun persyaratan-persyaratan tersebut dapat dilihat pada tabel 2.1 dan tabel 2.2.



SOUTHEAST ASIAN FISHERIES DEVELOPMENT CENTER

Gambar. 2.5. Bagan sistim pencatatan kecelakaan kapal ikan hasil (Sumber : Hasil *Workshop* Penulis di Thailand)

Tabel. 2.1. Tabel. Persyaratan Minimum Untuk Keselamatan Dan Kondisi Kerja Kapal Ikan Kecil (Sumber : Hasil Workshop Penulis di Thailand)

Persyaratan	$L < 12$ meter	$12 \text{ meter} < L < 24$ meter
1. Navigation	<ul style="list-style-type: none"> a. Navigation light b. Magnetic compass c. Fishing Sign/light d. Anchor and mooring equipment 	<ul style="list-style-type: none"> a. Sound signal (horn) b. Anchor and mooring equipment c. GPS or Magnetic compass or Navigation light or Chart
Persyaratan	$L < 12$ meter	$12 \text{ meter} < L < 24$ meter
2. Safety Equipment	<ul style="list-style-type: none"> a. Lifejacket (or alternative) b. Flash light c. Handflare d. Whistle e. First aid kit f. Promotion of the safety culture (poster, information and communication materials, etc) g. Paddle 	<ul style="list-style-type: none"> a. Lifejacket b. Lifebuoy c. First aid kit d. Handflare e. Fire extinguisher (small size) f. Safety shoes and helmet g. Promotion of the safety culture (poster, information and communication materials, etc)
3. Design/condition of the fishing boat	<ul style="list-style-type: none"> a. Boat design (including sea worthiness, stability, buoyancy where appropriate) b. Boat materials c. Capacity of engine d. Periodical maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> a. Sea worthiness b. Deck arrangement c. Boat construction information d. Capacity of engine e. Check list for on board <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hull check ➤ Engine check ➤ Fuel check ➤ Fish hole check f. Periodical maintenance
4. Communication equipment	<ul style="list-style-type: none"> a. Mobile phone or wireless communication 	<ul style="list-style-type: none"> a. Wireless communication equipment (radio or transceiver, mobile phone)
5. Other	<ul style="list-style-type: none"> b. Promotion of the safety culture (poster, information and communication materials, etc) c. Logbook 	<ul style="list-style-type: none"> a. Promotion of the safety culture (poster, information and communication materials, etc) b. Insurance (boat and fishers) c. Local weather forecast d. Logbook
6. Fishing Crew	<ul style="list-style-type: none"> a. Competency certificate 	

Tabel. 2.2. Tabel. Standar kerja bagi awak kapal (Working Standard) Sumber : Hasil *Workshop* Penulis di Thailand

Persyaratan	Semua Ukuran Kapal
1. <i>Age and skill</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Minimum age: 16 or 18 yearsold</i> b. <i>Minimum education: primary school</i> c. <i>Health documentation. especially good eye-sight (include color blind)</i> d. <i>Fisher ID (to be issued by fisheries authority)</i> e. <i>Swimming</i> f. <i>Fishing gear proficiency certificate (fish handling and fishing operation)</i> g. <i>Competency certificate (skipper and engineer)</i>
2. <i>Hours of work</i>	a. <i>Minimum working hours (refer to International Labhour Organization-ILO)</i>
3. <i>Work agreement</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Sharing fair profit among fishers (also refer to International Labhour Organization-ILO)</i> b. <i>Working agreement contract (only applicable for the boat size 12-24m)</i>
4. <i>Living condition</i>	a. <i>Safe and hygienic standard</i>
5. <i>Sanitation and health</i>	<ul style="list-style-type: none"> b. <i>Sufficient facilities/sanitation</i> c. <i>Sufficient provision (food and water)</i>
6. <i>Others</i>	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Sufficient fishing equipment for fish handling and fishing operation</i> b. <i>Minimum tools for repair and maintenance of fishing boats</i>

6. Standar minimum perlengkapan keselamatan awak kapal

Keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang awak kapal penangkap ikan yang profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran atau penangkapan ikan memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal.

Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal penangkap ikan langkah dasar adalah memastikan bahwa semua crew kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal penangkap ikan.

Berikut ini adalah peralatan dasar peralatan pelindung diri yang harus ada di sebuah kapal untuk menjamin keselamatan para pekerja dikapal yang ditulis dari <http://www.maritimeworld.web.id> adalah sebagai berikut:



Gambar 2.6. Standar perlengkapan untuk melindungi awak kapal (Sumber : diambil dari <http://www.maritimeworld.web.id>)

- a. Pakaian pelindung, pakaian pelindung adalah *Coverall* yang melindungi tubuh anggota awak dari bahan berbahaya seperti minyak panas, air, percikan pengelasan dll. Hal ini dikenal sebagai, "*dangri*" or "*boiler suit*".
- b. Helm (*Helmet*): bagian yang paling penting dari tubuh manusia adalah kepala. Perlu perlindungan terbaik yang disediakan oleh helm plastik keras di atas kapal. Sebuah tali dagu juga disediakan dengan helm yang menjaga helm di tempat ketika ada perjalanan atau jatuh.
- c. Kaos Kaki (*Safety shoes*): maksimum dari ruang internal kapal digunakan oleh kargo dan mesin, yang terbuat dari logam keras dan yang membuatnya canggung untuk awak untuk berjalan di sekitar. *Safety*

Shoes memastikan bahwa tidak ada luka yang terjadi di kaki para pekerja atau crew di atas kapal

- d. Sarung Tangan (*Hand safety*) : berbagai jenis sarung tangan yang disediakan di kapal. sarung tangan ini digunakan dalam operasi dimana hal ini menjadi keharusan untuk melindungi tangan orang-orang. Beberapa sarung tangan yang diberikan sarung tangan tahan panas untuk bekerja pada permukaan yang panas, kapas sarung tangan untuk operasi normal, sarung tangan las, sarung tangan bahan kimia dll
- e. Kaca Mata (*Goggles*): Mata adalah bagian paling sensitif dari tubuh manusia dan dalam operasi sehari-hari pada kemungkinan kapal sangat tinggi untuk memiliki cedera mata. kaca pelindung atau kacamata yang digunakan untuk perlindungan mata, sedangkan kacamata las digunakan untuk operasi pengelasan yang melindungi mata dari percikan intensitas tinggi.
- f. Penutup Telinga (*Plug*): di ruang mesin kapal menghasilkan suara 110-120 db ini merupakan frekuensi suara yang sangat tinggi untuk telinga manusia. Bahkan beberapa menit paparan dapat menyebabkan sakit kepala, iritasi dan gangguan pendengaran kadang-kadang sebagian atau penuh. Sebuah penutup telinga atau steker telinga digunakan pada kapal yang mengimbangi suara yang dapat di dengar oleh manusia dengan aman,
- g. *Safety harness*: operasi kapal rutin mencakup perbaikan dan pengecatan permukaan yang tinggi yang memerlukan anggota kru untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak mudah diakses. Untuk menghindari jatuh dari

daerah tinggi seperti itu, maka menggunakan *Safety harness*. *Safety harness* adalah di kenakan oleh operator di satu ujung dan diikat pada titik kuat di ujung lainnya.

- h. Penutup Hidung (*Face mask*): bagi yang bekerja di permukaan insulasi, pengecatan atau membersihkan karbon yang melibatkan partikel berbahaya dan minor yang berbahaya bagi tubuh manusia jika dihirup langsung. Untuk menghindari hal ini, masker wajah diberikan hal ini di gunakan sebagai perisai muka dari partikel berbahaya.
- i. Baju Anti Kimia (*Chemical suit*): penggunaan bahan kimia di atas kapal sangat sering dan beberapa bahan kimia yang sangat berbahaya bila berkontak langsung dengan kulit manusia. *Chemical suit* dipakai untuk menghindari situasi seperti itu.
- j. Perisai Las (*Welding perisai*) : *welding* adalah kegiatan yang sangat umum di atas kapal untuk perbaikan struktural. Juru las yang dilengkapi dengan perisai las atau topeng yang melindungi mata dari kontak langsung dengan sinar *ultraviolet* dari percikan las, hal Ini Harus di perhatikan dan sebaiknya pemakaian *Welding shield* sangat di haruskan untuk keselamatan Pekerja
- k. Perlengkapan peralatan untuk pelindung awak kapal yang penulis sebutkan diatas. pada kenyataanya berdasarkan survei dan wawancara para awak kapal penangkap ikan yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu hampir semuanya tidak memenuhi standar dikarenakan keterbatasan modal usaha, sehingga yang sering kami jumpai para awak kapal penangkap ikan cukup disediakan

oleh pemilik kapal yaitu ; Sarung tangan, baju kerja sepatu kerja dan helm atau topi penutup kepala.

7. Study kasus kecelakaan kerja di atas kapal penangkap ikan

Pada tanggal 15 Maret 2010 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu merupakan hari yang naas bagi Darman seorang nelayan yang bekerja sebagai awak kapal penangkap ikan. KM Bintang Mas yang berbobot ± 24 *Gross Tonnage (GT)*, tewas terbakar di dalam ruang mesin. Kapal tersebut terbakar setelah memperbaiki mesin induk yang akan dipergunakan dalam operasi penangkapan ikan di Samudera Hindia. Kecelakaan ini merupakan salah satu berita yang dilansir oleh media elektronik Daerah.

Masih banyak kasus kecelakaan kerja yang tidak terdata apalagi terekspose dan seharusnya menjadi perhatian dari pihak yang terkait. Penangkapan ikan merupakan salah satu kegiatan yang paling berbahaya, seperti yang dijelaskan diatas dalam laporan *International Labor Organization (ILO)* bahwa per tahunnya terjadi 24 ribu kecelakaan fatal dan 24 juta kecelakaan non-fatal atau 79 kali lebih tinggi dibandingkan dengan seluruh tingkat kecelakaan kerja yang terjadi. Menurut *International Maritime Organization (IMO)* (2006) 80% kecekaan kapal terjadi karena kesalahan manusia dan untuk industri perikanan tangkap terjadi 7% kecelakaan kerja dari total kecelakaan yang terdata. Kecelakaan kerja awak kapal penangkap ikan yang terjadi di negara kita dari tahun 2005-2008 telah terjadi sebanyak 607 kecelakaan, dengan penjelasan yaitu data yang diperoleh dari Subdit pengawakan kapal penangkap ikan menyebutkan bahwa pada tahun 2005-2008 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 penangkap ikan 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.

Masalah keselamatan memang berat untuk diselesaikan, apalagi menyadarkan awak kapal penangkap ikan akan pentingnya keselamatan kerja, namun melalui Subdit Pengawakan Kapal Penangkap Ikan berusaha melakukan hal tersebut dengan telah 2 kali mengadakan kegiatan bimbingan teknis keselamatan kerja awak kapal penangkap ikan pada tahun 2006 dan tahun 2009. Melalui kegiatan ini diharapkan para awak kapal penangkap ikan dapat memahami dan menerapkan keselamatan kerja di kapal penangkap ikan. Karena adanya keterbatasan maka diharapkan tidak hanya Subdit Pengawakan Kapal Perikanan yang mengerjakan hal tersebut. Dalam upaya melindungi dan menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan kerja awak kapal penangkap ikan, maka faktor keselamatan operasional kapal penangkap ikan di laut sangatlah penting untuk diprioritaskan.

Kegiatan penangkapan ikan di laut mungkin kegiatan yang paling berbahaya di dunia, demikian yang disampaikan oleh *Par Danielsson, Food And Agriculture Organization (FAO) Consultan Safety For Fisherman* dalam

memberikan materi pada *Workshop* Nasional tentang Sistem pelaporan kecelakaan dan analisisnya untuk kapal penangkap ikan skala kecil pada tanggal 2-3 November 2010 di Jakarta.

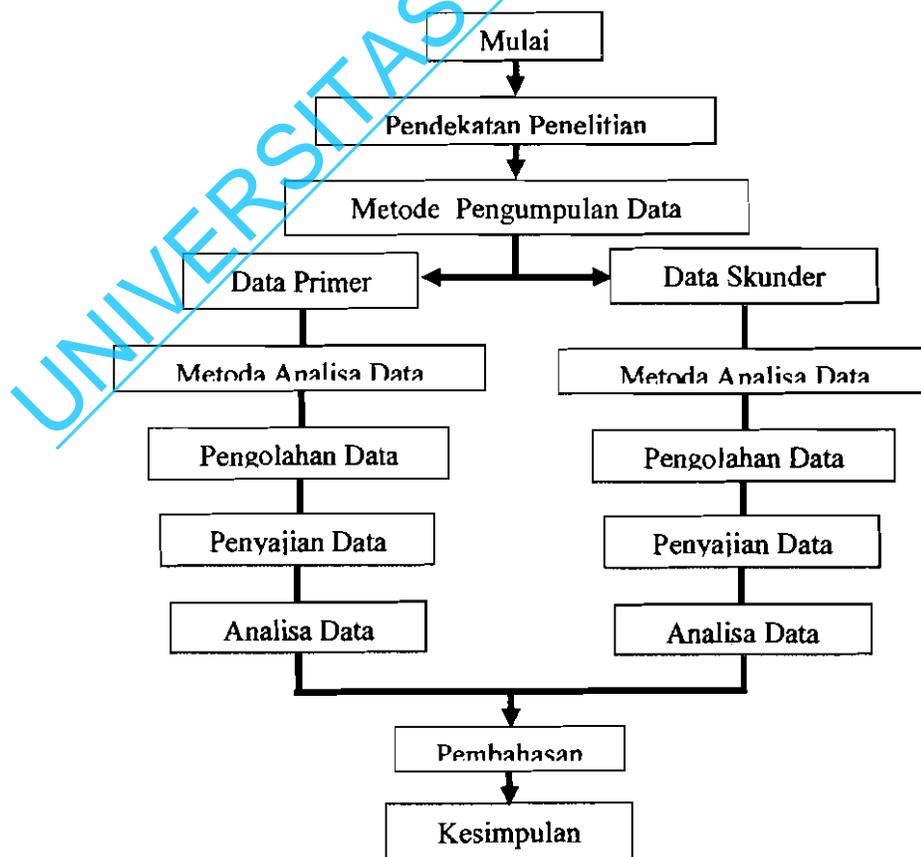
Berdasarkan data *Food And Agriculture Organization* (FAO) Tahun 2006, setiap tahun terdapat sekitar 200 kecelakaan per 100.000 nelayan. yang umumnya disebabkan oleh faktor ekonomi, faktor kelalaian manusia dan faktor teknis, seperti konstruksi dan desain kapal yang tidak standar. Tingginya kecelakaan nelayan tersebut menjadi perhatian *Food And Agriculture Organization* (FAO) untuk mengembangkan sistem pelaporan kecelakaan dan analisisnya untuk kapal penangkap ikan skala kecil di 3 (tiga) negara yakni, Kamboja, Indonesia (Provinsi NTT) dan Tomor Leste melalui bagian dari *Regional Fisheries Livelihood Program* (RFLP) di 6 (enam) negara kawasan Asia Selatan dan Tenggara.

B. Kerangka Berpikir

Kerangka penelitian ini dimulai dengan melakukan identifikasi permasalahan awak kapal, mengumpulkan referensi perangkat aturan internasional dan nasional, identifikasi peralatan keselamatan kapal ditempat responden bekerja, kepemilikan sertifikat terkait keselamatan yang dimiliki responden, pemahaman tentang pelatihan keselamatan kerja dan ketaatan terhadap aturan pengawakan kapal penangkap ikan. Identifikasi tersebut merupakan langkah awal dalam menganalisa keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan. Kegiatan keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan tidak hanya sekedar memberikan informasi penting mengenai tingkat kepatuhan

akan aturan nasional maupun internasional, tetapi juga sangat bermanfaat untuk korelasi dengan tingkat kecelakaan kerja diatas kapal penangkap ikan pada kapal-kapal dengan alat tangkap long line yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu.

Berdasarkan uraian konsepsional diatas, maka dapat dirumuskan hipotesis statistiknya, sebab berdasarkan data-data yang akan diperoleh akan diuji kebenaran dan diketahui berapa besar pengaruh pemahaman aturan internasional dalam hal ini penerapan *basic safety training* (BST) - terhadap keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu mempunyai pengaruh signifikan atau tidak. Secara sistematis penulis membuat kerangka penelitian dalam bentuk bagan di bawah ini.



Gambar. 2.7. Kerangka Penelitian.

C. Definisi Operasional

Dalam persepsi penempatan tenaga kerja diatas kapal penangkap ikan di Indonesia terdapat tiga kelompok utama yang terdiri dari : Nakhoda, anak buah kapal (ABK) dan Nelayan dengan penyederhanaan tugas jaga awak kapal penangkap ikan yang didasarkan pada ukuran diatas panjang 12 meter ekuivalen dengan diatas 60 *Gross Tonnage (GT)* dan dibawah 12 meter ekuivalen dengan dibawah 60 *Gross Tonnage (GT)*,

Dari pengelompokan tenaga kerja yang didasarkan pada tugas jaga dan sebutan jabatan yang ada diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line baik di atas 60 *Gross Tonnage (GT)* maupun dibawah 60 *Gross Tonnage (GT)* penulis mendefinisikan sebagai berikut :

- a. Nelayan : adalah orang yang mempunyai mata pencaharian menangkap ikan.
(Undang-Undang No. 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan)
- b. Awak Kapal : adalah orang yang dipekerjakan oleh pemilik kapal sebagai operator kapal yang disahkan didalam Sijil oleh pejabat pemerintah yang ditunjuk (Peraturan Pemerintah (PP) No. 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan).
- c. Pekerja Penangkapan Ikan : Adalah nelayan yang di pekerjakan oleh majikan ataupun perusahaan dan mendapatkan upah yang disahkan dengan adanya suatu ikatan kontrak kerja khusus yang menunjang pada kegiatan usaha penangkapan ikan.
- d. Personel Kapal Penangkap Ikan: Adalah setiap orang yang mempunyai keahlian dan atau keterampilan bekerja di kapal penangkap ikan terlibat dalam kapasitas apa pun atau melakukan suatu pekerjaan pada kapal penangkap ikan, termasuk

orang yang bekerja di kapal yang dibayar pada basis saham (Bagi hasil) dari hasil tangkapan tetapi tidak termasuk dalam aturan konvensi *International Labour Organization* (ILO), antara lain aparat keamanan dan pertahanan, pelayanan pemerintah, dan pengamat perikanan (*Observer*, Penelitian). Lebih hemat yang dikatakan personel kapal penangkap ikan adalah awak kapal, pekerja diatas kapal penangkap dan nelayan yang dipekerjakan diatas kapal tidak termasuk aparat keamanan dan pertahanan, pelayanan/ petugas pemerintah, dan pengamat perikanan. Definisi ini diadopsi dari *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)* yang mengistilahkan *Fishing Vessel Personel* dan *International Labour Organization (ILO) Fishing Sector* yang mengistilahkan *Fisher*, sehingga dapat mengakomodir dari istilah Nakhoda, anak buah kapal (ABK), (Pelaut), pekerja penangkap ikan lainnya dengan system bagi hasil serta Nelayan yang dipekerjakan diatas kapal penangkap ikan industri. Walaupun belum diratifikasi namun untuk mengadopsi hal tersebut diperbolehkan seperti contoh Kepmen Hub. KM. No 09 Tahun 2005 adalah peraturan yang mengadopsi dari isi konvensi *Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*.

- e. Pengawakan Kapal Penangkap Ikan adalah segala hal yang berhubungan dengan awak kapal pada waktu sebelum, selama dan sesudah menjadi awak kapal di kapal penangkap ikan.
- f. Laik pengawakan kapal penangkap ikan adalah keadaan kapal penangkap ikan yang memenuhi persyaratan jumlah awak kapal penangkap ikan yang cakap dalam jumlah yang cukup, memiliki keahlian dan ketrampilan, kesehatan dan

kesejahteraan awak kapal penangkap ikan serta status hukum kapal penangkap ikan untuk melakukan kegiatan di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia.

- g. Nakhoda di kapal penangkap ikan adalah salah seorang dari awak kapal penangkap ikan yang menjadi pimpinan tertinggi pemegang keselamatan pelayaran di atas kapal penangkap ikan serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. *Fishing Master* (Ahli penangkapan Ikan) salah seorang dari awak kapal penangkap ikan yang pernah menjadi nakhoda di atas kapal penangkap ikan dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertinggi dalam melakukan operasi penangkapan ikan.
- i. Operator kapal penangkap ikan adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal penangkap ikan.

UNIVERSITAS TERBUKA

BAB. III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Salah satu hal penting yang dilakukan dalam penelitian ini adalah menentukan desain penelitian dan pemilihan populasi penelitian. Penelitian ini menggunakan desain kasus kontrol (*case-control*). Penelitian kasus kontrol, sering disebut *case-compartion study*, *case-compeer study*, *case-referent study* atau *retrospective study* merupakan penelitian epidemiologik analitik obeservasi yang mengkaji hubungan antara efek pemahan *basic safety training (BST)* tertentu dengan faktor resiko tertentu dalam keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan.

Desain penelitian yang di ambil oleh penulis dengan menggunakan desain penelitian kualitatif yang pada umumnya masih memiliki tiga karakteristik seperti ; a) tidak dinyatakan secara detail, b) bersifat fleksibel, c) berkembang sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada di lapangan. Beberapa unsur yang diambil adalah : tentang tujuan, subyek yang diteliti, proses pengambilan data, sampel dan sumberdata. Desain yang didapat ditentukan secara pasti oleh peneliti setelah peneliti bertemu dan berinteraksi dengan responden.

Desain penelitian kualitatif pada umumnya tidak mengemukakan hipoteses yang harus dites, tetapi penulis lebih sering berupa pertanyaan penelitian yang lebih mengarahkan pada ketercapaian pegumpulan data secara langsung dengan menyiapkan bahan berupa quisioner.

B. Populasi Dan Sampel

Pengertian populasi yang akan diambil oleh penulis yaitu populasi sejumlah nelayan yang bekerja sebagai awak kapal penangkap ikan dengan alat tangkap long

Koleksi Perpustakaan Universitas Terbuka

line yang mempunyai *base camp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu terutama Nakhoda atau juru mudi. Sedangkan untuk sample diambil secara acak yang di kelompokkan berdasarkan Nelayan Sebagai Nakhoda, Nelayan Sebagai Mualim atau Juru Mudi dan Nelayan sebagai bawahan atau kiasi yang diambil berdasarkan:

- a. Kapal penangkap ikan dengan alat tangkap long line yang keluar masuk Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu baik yang berdomisili di Palabuhanratu atau nelayan andon
- b. Kapal penangkap ikan dengan alat tangkap long line yang awak kapalnya menggunakan pengupahan dengan system Perjanjian kerja laut atau bagi hasil perikanan
- c. Kapal penangkap ikan dengan alat tangkap long line yang ukurannya diatas 7 (tujuh) *Gross Tonnage* (GT)

C. Instrumen Penelitian

Instrumen pengumpulan data penelitian adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. “Instrumen penelitian” yang diartikan sebagai “alat bantu” merupakan saran yang dapat diwujudkan dalam benda, misalnya angket (*questionnaire*), daftar cocok (*checklist*) atau pedoman wawancara (*interview guide* atau *interview schedule*), lembar pengamatan atau panduan pengamatan (*observation sheet* atau *observation schedule*) soal tes (yang kadang-kadang hanya disebut dengan “ter” saja, inventors (*inventory*), skala (*scale*), dan lain sebagainya. (<http://skripsimahasiswa.blogspot.com/>).

Dalam penulisan TAPM penulis melakukan instrument penelitian didasarkan pada jenis instrument dengan menggunakan Non tes yaitu penulis membuat quisioner, melakukan wawancara, dan observasi dilapangan terhadap responden yang dituju dalam hal ini adalah awak kapal yang berdimisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhharatu

D. Metode Pengumpulan Data Penelitian

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan :

1. Riset kepustakaan

Penelitian kepustakaan ini dilakukan dengan cara mengambil literatur berbagai buku yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas untuk mendapatkan teori dan definisi yang dapat dipergunakan dalam penelitian ini.

2. Riset lapangan

Penelitian yang dilakukan langsung ke objeknya yaitu di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanharatu guna memperoleh data yang dibutuhkan melalui dua cara :

- a) Wawancara, yaitu bertanya jawab langsung dan lisan dengan pihak yang bersangkutan.
- b) Observasi, yaitu memperoleh data atau bahan dengan melakukan pengamatan dan pencatatan secara teliti mengenai permasalahan yang akan diteliti
- c) Penelitian ini akan diukur dengan menggunakan (1) yaitu skala yang digunakan untuk skala likert dalam bentuk *check list* (mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang

E. Metode Analisis Data Penelitian

1. Pengolahan data

Setelah mendapatkan data, maka langkah selanjutnya adalah mengolah data tersebut dan siap untuk disajikan atau dibuat, sedangkan disini peneliti menggunakan cara pengolahan data secara manual dan SPSS (*Statistical package for the social sciences*) Ver. 17.00

2. Penyajian data

Rencana penyajian data adalah dalam bentuk tabel untuk mempermudah perhitungan dan pemahaman dalam meneliti.

3. Analisa data

Sastroasmoro (1995) menjelaskan bahwa pada desain penelitian kasus kontrol, faktor resiko dan efek diperoleh secara tidak langsung, yaitu dengan menghitung rasio *odds* (*odds ratio*). Rasio *odds* adalah perbandingan antara peluang terjadinya kecelakaan kerja dan tidak terjadinya kecelakaan kerja dengan adanya pemahaman awak kapal terhadap peraturan tentang keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan dan penerapan *basic safety training*. rasio *odds* menunjukkan besarnya peran faktor resiko yang diteliti terhadap terjadinya kecelakaan kerja diatas kapal ikan.

- a) Rasio *odds* sama dengan satu ($RO = 1$) menunjukkan bahwa faktor yang diteliti bukan merupakan resiko untuk terjadinya efek.
- b) Rasio *odds* lebih besar dari satu ($RO > 1$) menunjukkan bahwa benar faktor tersebut menyebabkan efek.
- c) Rasio *odds* kurang dari satu ($RO < 1$) menunjukkan bahwa faktor yang diteliti bukan merupakan resiko, melainkan bersifat protektif.

d) Selain metoda analisis OR diatas, akan digunakan juga beberapa analisis korelasi dan uji signifikan pada masalah dalam yang terkait tentang keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan dengan menggunakan alat tangkap long line

4. Uji hipotesis

Pengujian ini untuk mengetahui apakah ada pengaruh variabel (X) terhadap variabel (Y). Pengujian hipotesis ini menggunakan *Pearson Correlation*. Adapun langkah dalam menentukan analisa uji hipotesis adalah sebagai berikut :

- a) $H_a = 0$: tidak ada pengaruh positif yang signifikan β a) H_o : pemahaman *basic savety trainning (BST)* terhadap kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap
- b) $H_a \neq 0$: ada pengaruh positif yang signifikan β : pemahaman *basic savety trainning (BST)* terhadap kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap

BAB IV.

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan

1. Tinjauan umum lokasi penelitian

Di dalam buku laporan tahunan, Tahun 2011. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu termasuk salah satu dari 21 Pelabuhan Perikanan yang menjadi pusat pengembangan Minapolitan. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu merupakan kawasan terpilih sebagai basis atau sentra pengelolaan perikanan untuk pengembangan ekonomi usaha perikanan yang dikembangkan secara terintegrasi oleh pemerintah pusat, pemerintah daerah, swasta, pelaku usaha dan masyarakat dengan menciptakan iklim usaha yang lebih baik untuk pertumbuhan ekonomi wilayah, penciptaan lapangan kerja dan pendapatan masyarakat, melalui penataan pusat pelayanan bisnis perikanan yang berfungsi melayani, mendorong, dan memacu pembangunan kawasan perikanan di wilayah Jawa Barat.

Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu berada pada Teluk Palabuhanratu yang merupakan bagian dari perairan Samudera Hindia (Peraturan Pemerintah - RI 573). Dengan pemikiran adanya potensi perikanan di sekitar Palabuhanratu, maka dibangunlah Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu pada tahun 1991 – 1993 dengan dana pembangunan pada tahap awal bersumber dari *Asian Development Bank* (ADB) dan *Islamic Development Bank* (ISDB) dan pada tanggal 18 Februari 1993 diresmikan operasionalnya oleh Presiden RI.

Pembangunan kelautan dan perikanan dilaksanakan dalam rangka mewujudkan tiga pilar pembangunan, yaitu *pro-poor* (pengentasan kemiskinan), *pro-job* (penyerapan tenaga kerja), dan *pro-growth* (pertumbuhan) sebagai *mainstream* dari pembangunan kelautan dan perikanan mengingat wilayah laut/pantai dimana kegiatan perikanan berada merupakan sumberdaya anugrah potensial (*potential endowed resources*) yang khas memiliki keterkaitan (*intervedency*) yang kompleks dengan bidang sosial-ekonomian-budaya masyarakat disekitarnya. Kesiapan komponen infrastruktur/ fasilitas/sarana penangkapan akan sangat diperlukan dalam rangka mengoptimalkan kegiatan eksploitasi sumberdaya tersebut.

Pelabuhan perikanan sebagai prasarana perikanan tangkap yang menunjang kegiatan produksi, pengolahan dan pemasaran hasil perikanan merupakan salah satu alat untuk mencapai visi dari pembangunan perikanan yang telah ditetapkan, sehingga dituntut untuk dapat menyelenggarakan fungsi pelabuhan perikanan dalam mendukung kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan Sumber Daya Ikan (SDI) sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 41A ayat (2) Undang-undang Nomor : 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan adalah sebagai berikut :

- a. Pelayanan tambat dan labuh Kapal Perikanan;
- b. Pelayanan bongkar muat;
- c. Pelayanan pembinaan mutu dan pengolahan hasil perikanan;
- d. Pemasaran dan distribusi ikan;
- e. Pengumpulan data tangkapan dan hasil perikanan;

- h. Tempat pelaksanaan pengawasan dan pengendalian sumber daya ikan;
- i. Pelaksanaan kesyahbandaran;
- j. Tempat pelaksanaan fungsi karantina ikan;
- k. Publikasi hasil pelayanan sandar dan labuh Kapal Perikanan dan kapal pengawas perikanan;
- l. Tempat publikasi hasil riset kelautan dan perikanan;
- m. Pemantauan wilayah pesisir dan wisata bahari; dan/atau
- n. Pengendalian lingkungan.

Fasilitas Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu yang telah ditingkatkan melalui dana SPL OECF INP-22 yaitu pembangunan Dermaga 2 dengan kedalaman - 4 (minus empat) meter pada tahun 1999-2002 dimanfaatkan juga oleh nelayan andon (pendatang) dari Cilacap dan Jakarta, yang pada umumnya menggunakan kapal berukuran lebih besar dari 30 *Gross Tonnage (GT)* dan berteknologi lebih (modern).

Mengacu pada fungsi-fungsi tersebut diatas, sebagai unit kerja, Pelabuhan Perikanan Palabuhanratu mempunyai tugas dan fungsi :

- a. Perencanaan, pembangunan, pengembangan, pemeliharaan, pengawasan dan pengendalian serta pendayagunaan sarana dan prasarana pelabuhan perikanan;
- b. Pelayanan teknis Kapal Perikanan, dan kesyahbandaran pelabuhan perikanan;
- c. Pelayanan jasa dan fasilitasi usaha perikanan;
- d. Pelaksanaan urusan keamanan, ketertiban, dan pelaksanaan kebersihan kawasan pelabuhan perikanan;

- e. Pengembangan dan fasilitasi penyuluhan serta pemberdayaan masyarakat perikanan;
- f. Pelaksanaan fasilitasi dan koordinasi di wilayahnya untuk peningkatan produksi, distribusi, dan pemasaran hasil perikanan;
- g. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian penanganan, pengolahan, pemasaran, dan mutu hasil perikanan;
- h. Pelaksanaan pengumpulan, pengolahan, dan penyajian data perikanan;
- i. Pengembangan dan pengelolaan sistem informasi dan publikasi hasil riset, produksi, dan pemasaran hasil perikanan di wilayahnya;
- j. Pelaksanaan fasilitasi pemantauan wilayah pesisir dan wisata bahari;
- k. Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga.

Secara khusus, Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu menampung kegiatan masyarakat perikanan, terutama terhadap aspek produksi, pengolahan dan pemasaran, serta pembinaan masyarakat nelayan. Pelayanan terhadap Kapal Penangkap perikanan sebagai sarana produksi meliputi; penyediaan basis (*home base*) bagi armada penangkapan, menjamin kelancaran bongkar ikan hasil tangkapan, menyediakan suplai logistik bagi kapal-kapal ikan seperti air tawar, BBM, dan es untuk perbekalan ke laut dan lain-lain sedangkan pelayanan terhadap nelayan sebagai unsur tenaga produksi meliputi: aspek fasilitasi pengolahan, aspek pemasaran, dan aspek pembinaan masyarakat nelayan atau kelompok usaha bersama. bukti keberhasilan pelayanan jasa yang telah diberikan oleh Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu dalam melayani kebutuhan nelayan dan masyarakat perikanan telah membuahkan hasil yang menggembirakan. Penghargaan yang diterima Pelabuhan Perikanan Nusantara

(PPN) Palabuhanratu adalah dari Menteri Pertanian Republik Indonesia pada tahun 1999 berupa Piala Abdibakti Tani, pada tahun 2005 yaitu Adibakti Mina Bahari sebagai unit kerja pelayanan publik terbaik di lingkup Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2007 dan pada tahun 2011 Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu mendapatkan kembali Piala Adibakti Mina Bahari bidang pelayanan terbaik lingkup Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Keberhasilan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu dalam pembangunan perikanan dan kelautan berkorelasi positif dengan kesejahteraan masyarakat pada umumnya. Oleh karena itu semua unsur perikanan dituntut berperan optimal untuk menggali, mengembangkan dan memberdayakan potensi sumberdaya perikanan dan kelautan yang dimiliki begitu juga dengan segala fasilitas yang harus dimiliki oleh Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu dan yang lebih penting lagi saat ini adalah perlunya areal Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu yang memadai dengan cara menambah luas areal yang saat ini sedang dalam proses pembebasan lahan. Besar kecilnya tingkat pencapaian keberhasilan pembangunan perikanan ditentukan oleh tingkat pengalokasian input yang terdiri dari sumberdaya alam, sumberdaya manusia, sarana dan prasarana perikanan serta kemampuan manajemen yang meliputi kemampuan dan keterampilan dalam penerapan teknologi dan unsur manajemen (perencanaan, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi).

Keberhasilan yang telah dicapai Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu bukan berarti tidak ada permasalahan yang dihadapi dalam operasionalnya. Saat ini ada beberapa masalah yang sedang dan akan dibenahi untuk lebih optimalnya peranan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN)

Palabuhanratu antara lain yaitu, degradasi sumberdaya ikan dan kualitas/mutu ikan yang didaratkan, usaha perikanan tangkap skala kecil kurang efisien dan terbatasnya akses modal, kurang memadainya luas areal industri perikanan serta pemanfaatan dan fasilitas pelabuhan yang belum optimal.



Gambar 4.1. Koordinat Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN). Palabuhanratu = 06° 59' 47,156" LS dan 106° 32' 61, 884" BT (Sumber: Buku Laporan Tahunan, Tahun 2011 PPN Palabuhanratu)

Organisasi dan tata kerja Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu masih mengacu pada keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No: PER.06/MEN/2007 tgl 25 Januari 2007 dan PERMEN Kelautan dan Perikanan No. PER.15/MEN/2010 tentang organisasi dan tata kerja Kementerian Kelautan dan Perikanan, dimana Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu sebagai UPT Kementerian Kelautan dan Perikanan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap.

Sedangkan tugas yang diemban oleh Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu adalah melaksanakan fasilitas produksi dan pemasaran hasil perikanan di wilayahnya, pengawasan pemanfaatan sumberdaya ikan untuk

pelestariannya, dan kelancaran kegiatan Kapal Perikanan, serta pelayanan kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan

Struktur organisasi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu yang belum diusahakan mengacu pada Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No: PER.06/MEN/2007 tanggal 25 Januari 2007 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Pelabuhan Perikanan. Adapun susunan organisasi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu terdiri dari Kepala Pelabuhan Perikanan, Sub Bagian Tata Usaha, Seksi Pengembangan, Seksi Tata Operasional, Kelompok Jabatan Fungsional



Gambar. 4.2. Bagan Struktur Organisasi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu ((Sumber. Buku Laporan Tahunan, Tahun 2011 PPN Palabuhanratu)

2. Kelembagaan

Pengembangan dan pembinaan terhadap pegawai Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu diarahkan untuk meningkatkan kemampuan dan ketrampilan pegawai melalui berbagai pendidikan / pelatihan sosialisasi dan apresiasi Sampai akhir bulan Desember 2011 jumlah pegawai Pelabuhan

Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu sebanyak 89 orang yang terdiri dari 57 orang PNS dan 32 orang Pegawai Tenaga Kerja Kontrak/Honorar. Secara terperinci komposisi pegawai Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu disajikan pada Tabel 4.1

Tabel. 4.1. Komposisi Pegawai Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu (Sumber. Buku Laporan Tahunan, Tahun 2011 PPN Palabuhanratu)

NO	UNIT KERJA	Pendidikan							JML
		S2	S1	D4	D3	SLTA	SLTP	D	
1	Kepala Pelabuhan	1							1
2	Subbag Tata Usaha		11			4	2		20
3	Seksi Tata Operasional		7	6		11	1		25
4	Seksi Pengembangan		2	2		5			10
5	Fungsional Humas		1						1
6	Honorar		1			8	7	5	32
JUMLAH			22	8		28	10	7	89

Dari tabel 4.1 tersebut terlihat bahwa komposisi pegawai Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu terdiri dari berbagai tingkat pendidikan, sesuai dengan fungsi sarana dan prasarana yang dioperasionalkan dalam melayani dan menunjang kegiatan nelayan maupun masyarakat perikanan pengguna jasa pelabuhan. Prosentasi pegawai untuk melayani kegiatan masyarakat tersebut umumnya adalah sebanyak 31,46 % pegawai lulusan SLTA, tenaga lulusan S2 2,25 %, S1 24,72 %, D4 8,99%, SLTP 11,24 % dan lulusan SD sebesar 19.10 %.

3. Kegiatan operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu
 - a. Produksi ikan

Produksi Ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN)

Palabuhanratu berasal dari hasil tangkapan kapal-kapal ikan domisili di

Palabuhanratu dan kapal-kapal ikan pendarat yang diantaranya berasal dari Cilacap, Jakarta dan Binuangeun. Daerah penangkapan ikan bagi nelayan yang menggunakan *fishing base port*-nya Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu antara lain perairan Teluk Palabuhanratu, Ciselok, Ujung Genteng, perairan sebelah Selatan Pulau Jawa dan sebelah Barat Pulau Sumatera.

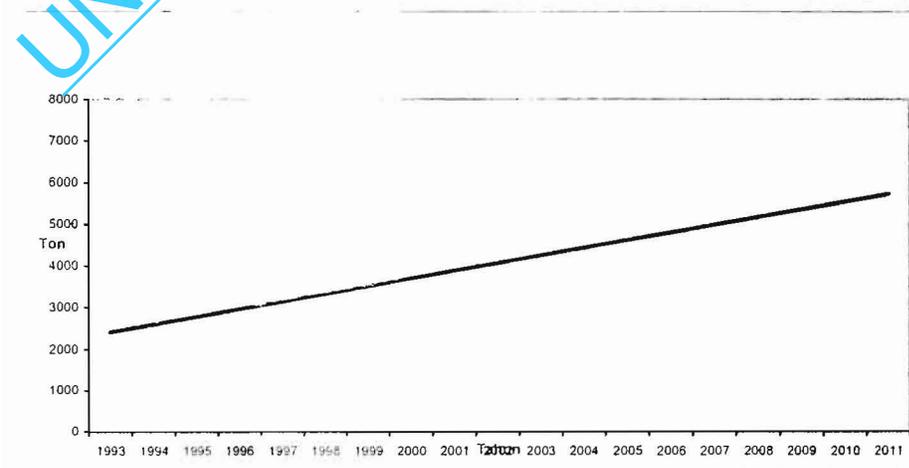
Dari Tabel 4.2. dan Grafik 4.3 berikut ini terlihat sejak tahun 1993 sampai tahun 2011. produksi ikan dan nilai produksi ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu mengalami fluktuasi. Produksi ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 3,04 % dibandingkan produksi tahun 2010. Secara umum rata-rata kenaikan produksi ikan sebesar 10% dan rata-rata nilai produksi sebesar 29 % setiap tahun.

Jumlah produksi ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu pada tahun 2011 sebesar 6.539.133 Kg dengan rata-rata produksi perbulan sebesar 544.928 Kg dan produksi terbanyak terjadi pada bulan Agustus. Hal ini disebabkan oleh pengaruh perubahan cuaca yang terjadi di Indonesia sehingga produksi ikan cenderung berubah-ubah pada setiap bulannya.

Terjadinya kunjungan kapal andon yang mendaratkan ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu khususnya jenis kapal motor yang menggunakan alat tangkap tuna long line yang relatif turun dan nilai produksinya sebesar Rp. 1.203.390.550.319,- dengan rata-rata nilai produksi per bulan sebesar Rp. 100.282.545.860,-

Tabel. 4.2. Produksi dan Nilai ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Tahun 1993–2011 (Sumber Data Statistik Pelabuhan Perikanan Nusantara –PPN Palabuhanratu 2011)

Tahun	Pendaratan Ikan		Fluktuasi	
	Produksi (Kg)	Nilai (Rp)	Produksi (%)	Nilai (%)
1993	3,118,782	3,570,169,020	-	-
1994	3,424,725	3,617,532,454	9.81	1.33
1995	3,521,745	3,724,407,663	2.83	2.95
1996	3,386,376	3,511,595,059	-3.84	-5.71
1997	4,134,871	3,784,958,974	22.10	7.78
1998	2,381,967	3,892,123,735	-42.39	2.83
1999	2,765,495	5,971,420,461	16.10	53.42
2000	2,505,091	3,857,799,500	-9.42	-35.40
2001	1,766,963	4,793,207,839	-29.47	24.25
2002	2,890,118	9,885,365,315	63.56	106.24
2003	4,105,260	15,273,292,568	42.04	54.50
2004	3,367,517	15,670,740,946	-17.97	2.60
2005	6,600,530	32,153,934,823	96.01	105.18
2006	5,461,561	32,550,912,620	-17.26	1.23
2007	6,056,256	38,695,760,654	10.89	18.88
2008	4,580,683	42,562,536,675	-24.36	9.99
2009	3,950,267	56,735,939,610	-13.76	33.30
2010	6,744,292	144,701,150,000	70,73	155,04
2011	6,539,133	1,203,390,550,319	-3.04	-16.84
Rata-rata	4.068.507	28.699.599.907	10	29



Gambar. 4.3. Produksi Ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Tahun 1993-2011 (Sumber Data Statistik Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu 2011)

Secara spesifik jenis ikan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu didominasi oleh jenis ikan cakalang, tongkol, tuna, layur, peperek dan tembang. Produksi ikan dominan yang didaratkan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu tersebut sejak tahun 1993 hingga tahun 2011 selalu mengalami fluktuasi.

Produksi ikan cakalang pada tahun 2011 mengalami kenaikan sebesar 147,19%, hal ini tidak diikuti dengan naiknya produksi ikan cakalang, nilai produksinya turut sebesar 189,91%. Harga rata-rata ikan cakalang selama periode tahun 2011 senilai Rp. 7.347,-/Kg. Sedangkan produksi jenis ikan tongkol mengalami kenaikan rata-rata pertahun sebesar 168 % kenaikan ini akibat aktivitas alat tangkap pancing tonda dan payang yang terus meningkat. Ikan tongkol yang tertangkap oleh alat tangkap pancing tonda dan jaring payang ini merupakan salah satu target penangkapan oleh nelayan di Palabuhanratu.

b. Aktifitas kapal / perahu perikanan

Jenis armada penangkapan ikan yang menggunakan *base fishing port*-nya Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu adalah jenis kapal motor dengan ukuran kapal < 10 *Gross Tonnage (GT)* s/d > 30 *Gross Tonnage (GT)* dengan berbagai macam alat tangkap seperti *gill net*, payang, jaring rampus, bagan, *purse seine*, pancing ulur, pancing tonda, tuna *longline*, pancing rawai lainnya. Realisasi operasional jumlah kapal/perahu motor tempel dan kapal motor lainnya yang beroperasi disajikan pada Tabel 4.3.

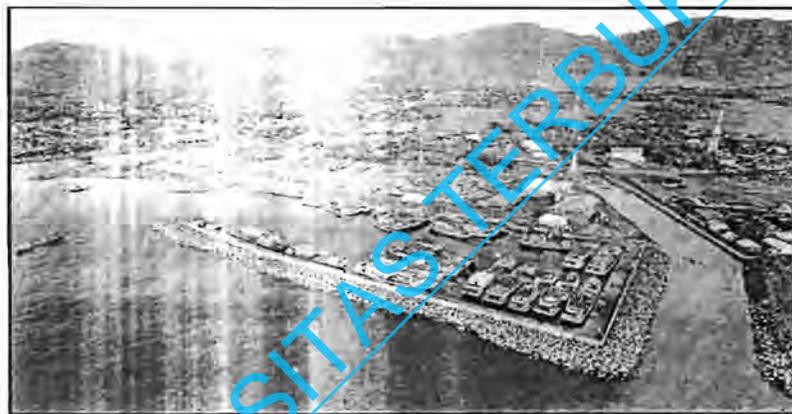
Dari tabel tersebut terlihat jumlah armada yang beroperasi didominasi oleh jenis kapal/perahu Motor sebanyak 610 unit kapal jumlahnya mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Tabel 4.3. Realisasi Jumlah Perahu Motor Tempel dan Kapal Motor Tahun 1993 – 2011 (Sumber Data Statistik Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu 2011)

NO	Tahun	Jenis Kapal/Perahu (Unit)						Sub Jumlah (Unit)	Fluktuasi (%)	Jumlah (Unit)	Fluktuasi (%)
		Motor Tempel	Fluktuasi (%)	Kapal Motor							
				10 (GT)	11 - 20 (GT)	21 - 30 (GT)	30 (GT)				
1	1993	342	-	42	9	14	13	78		420	
2	1994	344	0.58	40	23	22	16	101	29.49	445	5.95
3	1995	352	2.33	37	40	17	15	109	7.92	461	3.60
4	1996	356	1.14	51	30	30	12	123	12.84	479	3.90
5	1997	290	-18.54	60	30	14	12	116	-5.69	406	-15.24
6	1998	275	-5.17	112	13	12	9	146	25.86	421	3.69
7	1999	278	1.09	145	13	12	11	181	23.97	459	9.03
8	2000	275	-1.08	147	11	12	11	181	0.00	456	-0.65
9	2001	323	17.45	141	7	7	12	167	-7.73	490	7.46
10	2002	317	-1.86	106	3	13	13	135	-19.16	452	-7.76
11	2003	253	-20.19	106	3	8	11	128	-5.19	381	-15.71
12	2004	266	5.14	111	4	10	139	264	106.25	530	39.11
13	2005	428	60.90	143	9	28	68	248	-6.06	676	27.55
14	2006	511	19.39	155	4	53	77	287	15.73	798	18.05
15	2007	531	3.91	137	10	71	103	321	11.85	852	6.77
16	2008	416	-21.66	102	7	52	69	230	-28.35	646	-24.18
17	2009	364	-12.50	124	5	45	115	289	25.65	653	1.08
18	2010	346	-4.95	315	8	77	91	491	69.90	837	28.18
19	2011	461	33.24	456	3	63	88	610	24.24	1,071	27.96
Rata - Rata Kenaikan								15.64	575.42	6.60	

Dari tabel 4.3 tersebut apabila dari kapasitas daya tampung kolom I dan kolom II dari target operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu, perahu motor tempel dan kapal motor setelah Pelabuhan dioperasikan ternyata pada tahun 2011 jumlah perahu motor tempel dan kapal motor yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu adalah sejumlah 461 unit dengan fluktuasi sebesar 33,24 % dan sudah melebihi dari jumlah optimal yang ditargetkan yaitu 462 unit.

Jumlah armada yang beroperasi tersebut, juga berpengaruh pada daya tampung kolam pelabuhan. Kondisi jumlah armada tersebut mengakibatkan kolam pelabuhan sudah tidak mampu lagi untuk menampung seluruh jumlah kapal/perahu yang ada apabila sedang tambat namun secara keseluruhan penambahan Perahu/Kapal di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu rata-rata per tahun 6,60 %.



Gambar 4.4 Kolam Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu (Sumber: Buku Laporan Tahunan, Tahun 2011 PPN Palabuhanratu)

Sedangkan frekuensi masuk kapal motor dan motor tempel (Tabel 4.4.) selama 15 tahun (1993 s/d 2011) selalu mengalami fluktuasi tergantung pola musim ikan dan perubahan cuaca yang tidak menentu. Secara umum jenis perahu/kapal motor tempel yang menggunakan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya yaitu sebesar 3,65% tidak demikian dengan jenis kapal motor mengalami penurunan sebesar 35,24 %, Total frekuensi masuk kapal pada tahun 2011 yaitu sebesar 13.182 kali dengan rata-rata kapal yang

masuk kekolam Pelabuhan sebesar 1.099 kali per bulan. Total frekuensi masuk kapal motor tempel sebesar 9.790 kali dengan jumlah rata-rata 816 kali per bulan. Sedangkan frekuensi masuk kapal motor sebesar 3.392 kali dengan rata-rata 283 kali per bulan.

Tabel 4.4. Frekuensi Masuk Kapal Motor Dan Motor Tempel Tahun 1993 – 2011 (Sumber Data Statistik Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu 2011)

No	Tahun	Kapal Motor (Kali)	Motor Tempel (Kali)	Jumlah Total (Kali)	Fluktuasi	
					Kapal Motor (%)	Motor Tempel (%)
1	1993	17.112	1.711	18.823	-	-
2	1994	15.409	1.677	18.086	-4.11	-1.99
3	1995	27.639	1.764	29.403	68.44	5.19
4	1996	18.892	2.626	21.518	-31.65	48.87
5	1997	12.794	1.169	13.963	-32.28	-55.48
6	1998	8.890	3.426	12.316	-30.51	193.07
7	1999	16.121	4.831	20.952	81.34	41.01
8	2000	14.847	6.891	21.738	-7.90	42.64
9	2001	22.588	2.248	24.836	52.14	-67.38
10	2002	28.031	1.771	29.802	24.10	-21.22
11	2003	15.101	1.675	16.776	-46.13	-5.42
12	2004	12.738	2.857	15.595	-15.65	70.57
13	2005	11.505	5.005	16,510	-9.68	75.18
14	2006	19.905	3.891	23,796	73.01	-22.26
15	2007	34.919	5.279	40,198	75.43	35.67
16	2008	27.641	4.694	32,335	-20.84	-11.08
17	2009	17.679	3.646	21,325	-36.04	-22.33
18	2010	9.445	5.238	14,683	-46.58	43.66
19	2011	9.790	3.392	13,182	3.65	-35.24
	Rata-rata	18,002	3,357	21,360	5	17

Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu kapal yang akan melakukan operasi penangkapan ikan ada kewajiban harus menyelesaikan administrasi tambat labuh dan melaporkan jumlah logistik yang digunakan, kemudian baru diterbitkan "Port Clearence" dan Surat

Tanda Bukti Laporan Kapal Keluar (STBLKK). Pada umumnya penyelesaian administrasi di Pelabuhan Perikanan dilakukan oleh pengurus kapal yang seharusnya dilakukan oleh nakhoda / juru mudi yang bersangkutan.

Setelah kapal melakukan operasi penangkapan ikan, apabila akan melakukan kegiatan di Pelabuhan Perikanan antara lain membongkar hasil tangkapan, perbaikan jaring, perbaikan kapal maupun menangkap ikan, pengurus kapal/nakhoda harus melapor keinstansi terkait di pos pelayanan terpadu dan kapal penangkap ikan dapat melakukan kegiatannya setelah mendapatkan Surat Tanda Bukti Laporan Kedatangan Kapal (STBLKK).

c. Unit alat tangkap

Untuk mendapatkan hasil tangkapan yang diinginkan baik itu jenis ikan pelagis maupun demersal nelayan diperlukan pengetahuan tentang tingkah laku ikan, daerah penangkapan ikan (*Fishing Ground*) dan kemampuan menggunakan alat tangkap yang akan digunakan dalam operasional penangkapan ikan. Ada suatu konstruksi alat tangkap yang khusus digunakan untuk menangkap ikan tertentu seperti *gill net* yang merupakan salah satu alat tangkap untuk menangkap beberapa jenis ikan pelagis seperti ikan tongkol, cakalang, tuna dan jenis ikan pelagis lainnya. Adapun perkembangan jenis alat tangkap yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu disajikan dalam tabel 4.5.

Tabel 4.5. Perkembangan Alat Tangkap Yang Beroperasi Di Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu Tahun 1993 – 2011
(sumber data statistik Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu 2011)

No.	Tahun	Alat Tangkap (Unit)								Jumlah (Unit)	Fluktuasi (%)
		RMP	PCG	PYG	BGN	PRS	GNT	RWI	L.LN		
1	1993	-	180	84	34	2	295	32	-	627	
2	1994	3	179	65	13	1	294	60	-	615	-1.91
3	1995	3	188	62	13	1	284	67	-	618	0.49
4	1996	34	188	70	155	3	125	75	-	650	5.18
5	1997	30	174	85	97	5	81	56	-	528	-18.77
6	1998	14	126	98	97	5	92	65	-	497	-5.87
7	1999	-	242	64	102	-	141	103	-	652	31.19
8	2000	-	202	64	95	-	179	15	-	555	-14.88
9	2001	33	188	64	93	-	172	2	-	552	-0.54
10	2002	-	204	64	102	1	135	12	-	518	-6.16
11	2003	19	187	85	142	6	168	18	29	654	26.25
12	2004	48	244	89	96	8	147	25	36	693	5.96
13	2005	63	245	101	288	7	40	10	71	825	19.05
14	2006	46	280	166	263	2	94	7	34	892	8.12
15	2007	101	443	159	267	9	168	27	155	1.329	48.9
16	2008	35	294	45	200	3	80	7	110	774	-41.76
17	2009	110	235	121	23	8	38	7	33	575	-25.71
18	2010	56	241	54	65	4	22	2	47	491	-14.61
19	2011	24	255	18	270	5	25	6	46	679	38.29
Rata-Rata Kenaikan										2,96	

Ket: RMP = Rempis; PCG = Pancing; PYG = Payang; BGN = Bagan; PRS = Purse Saine; GNT = Gillnet; RWI = Rawai; L.LN = Long Line

Jenis alat tangkap yang digunakan oleh nelayan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu pada saat ini adalah pancing (pancing tonda, *handlaine*, *trolaine*, rawai cucut, rawai tuna) payang, bagan, *gill net*, dan *purse seine*. Alat tangkap yang dominan dipergunakan oleh nelayan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu pada Tahun 2011 adalah pancing, bagan, payang, dan *gill net*. adapun perkembangan jumlah alat tangkap yang digunakan dari Tahun 1993 s/d 2011 secara umum kecenderungan mengalami kenaikan sebesar 2,96 % per tahun.

d. Masyarakat perikanan

Masyarakat perikanan yang melakukan kegiatan usaha di lingkungan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu diantaranya adalah nelayan penangkap, pemilik kapal, pengurus kapal, tenaga bongkar muat, bakul dan lainnya. Adapun jumlah nelayan yang melakukan aktivitas penangkapan yang menggunakan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu sebagai *fishing base port*-nya sejak operasional sampai dengan tahun 2011 seperti yang tercantum pada tabel 4.6 di bawah ini.

Tabel 4.6. Jumlah Nelayan Yang Menggunakan Pelabuhan Perikanan Nusantara Palabuhanratu Sebagai *Fishing Base* Tahun 1993 S/D 2010 (Sumber Data Statistik Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu 2011)

No	Tahun	Nelayan (Orang)	Fluktuasi (%)
1	1993	3,028	-
2	1994	2,608	-13.87
3	1995	2,718	4.20
4	1996	2,418	-11.04
5	1997	2,589	7.07
6	1998	2,694	4.06
7	1999	2,565	-4.79
8	2000	2,354	-8.23
9	2001	2,377	0.98
10	2002	2,519	5.97
11	2003	3,340	32.59
12	2004	3,439	2.96
13	2005	3,498	1.72
14	2006	4,371	24.96
15	2007	5,994	37.13
16	2008	3,900	-34.93
17	2009	4,453	14.18
17	2010	4,474	0.47
18	2011	4,569	2.12
Rata - Rata			3.6

Dari tabel 4.6. tersebut dapat diuraikan bahwa selama ini jumlah nelayan yang melakukan aktivitas penangkapan dengan mempergunakan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu sebagai *fishingbase port*-nya

mengalami kenaikan sebesar 2.12 % pada tahun 2011 dengan jumlah maksimum sebanyak 4.569 orang.

4. Populasi penelitian

a. Pengelompokan responden

Populasi penelitian yang di observasi adalah awak kapal yang bekerja pada kapal-kapal ikan dengan alat tangkap long line yang mempunyai *basecamp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu secara keseluruhan baik yang sedang bekerja maupun yang belum atau libur melaut. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa populasi ini hanya bisa menggambarkan model persentase populasi awak kapal yang mengerti tentang standar procedure keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan. Keseluruhan jumlah responden yang diperiksa adalah 80 orang sebagai awak kapal dikapal penangkap ikan dengan alat tangkap long line yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu yang memiliki keahlian dan keterampilan dalam keselamatan diatas kapal dan perlengkapan keselamatan di kapal tempat responden bekerja, yang mempunyai arti setidaknya memiliki pengetahuan tentang keselamatan kerja diatas kapal ikan. Populasi penelitian ini dibagi ke dalam dua kelompok awak kapal, yaitu kelompok awak kapal yang mengetahui prosedur keselamatan kerja diatas kapal yang baik dan benar (*safety at sea*) selanjutnya disebut kelompok kontrol dan kelompok awak kapal yang tidak mengetahui prosedur keselamatan kerja yang disebut kelompok kasus. Pengertian kelompok awak kapal kasus yang tidak mengetahui prosedur keselamatan kerja diatas kapal

yang baik dan benar (*safety at sea*) adalah kelompok awak kapal yang tidak terlatih atau konvensional seperti cara dan kecepatan pemadaman kebakaran, cara dan kecepatan Pertolongan pertama, teknik penyelamatan dilaut, dan Sosialisasi dikapal dan bagaimana menggunakan peralatan keselamatan bahkan mereka tidak memiliki pengetahuan tentang pencegahan atau kecelakaan apa yang dapat timbul dalam pekerjaan mereka sebagai awak kapal. Pengertian kelompok awak kapal kontrol adalah kelompok awak kapal yang mengetahui prosedur keselamatan kerja diatas kapal yang baik dan benar (*safety at sea*) adalah kelompok yang memiliki pengetahuan tentang teknik-teknik keselamatan kerja yang baik dan benar seperti yang telah dijelaskan di atas walaupun populasi awak kapal kelompok kontrol ini mendapatkan pengetahuan secara turun-temurun dari generasi sebelumnya dan ditransfer sebagai nilai-nilai kearifan tradisional.

b. Kuisisioner

Cara mendapatkan data responden pada penelitian ini adalah dengan menggunakan kuisisioner. Kuisisioner tersebut terbagi dalam tiga bagian besar yaitu:

- 1) Data umum responden, data yang dikumpulkan adalah nama, alamat, jabatan dikapal, nama kapal, dan data kapal yang melengkapi alat keselamatan dimana responden bekerja pada kapal penangkap ikan long line diatas 7 GT seperti pada tabel hasil temuan penelitian dibawah ini.

Tabel 4.7. Kapal Tempat Kerja Responden Yang Melengkapi Alat Keselamatan

No	Uraian Penilaian	Pernyataan		
		Ya	Tidak	Ket (100 sample)
1	Kapal Responden yang memiliki Alat Bantu Navigasi Pelayaran (GPS, Kompas Kemudi, Radio Komunikas)	65	35	min.kompas dan radio
2	Tempat kerja di kapal responden yang memiliki Perlengkapan Keselamatan	81	19	minimal 2 <i>life jacket</i> dan <i>life buoy</i>
3	Tempat kerja di kapal responden yang memiliki Perlengkapan Komunikasi	84	16	HP

- 2) Responden yang memiliki pengetahuan dalam keselamatan diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line data yang dikumpulkan adalah responden yang memiliki sertifikat *basic safety training (BST)*, responden yang memiliki sertifikat kompetensi awak kapal, responden yang memiliki sertifikat proviciency (keterampilan keselamatan lainnya) awak kapal, seperti pada tabel hasil temuan penelitian dibawah ini

Tabel 4.8. Responden Yang Memiliki Sertifikat Awak Kapal

No	Uraian Penilaian	Pernyataan		
		Ya	Tidak	Ket (100 sample)
1	Responden yang memiliki sertifikat <i>basic safety training (BST)</i>	3	97	Minimal <i>basic safety training (BST)</i> Nelayan
2	Responden yang memiliki sertifikat kompetensi awak kapal	40	60	Minimal SKK, ANKAPIN/ATKAPIN
3	Responden yang memiliki sertifikat proviciency (keterampilan lainnya) awak kapal	4	96	Minimal Pengoperasian Alat Tangkap

- 3) Responden yang sesuai prosedur pengawakan dan keselamatan kapal penangkap ikan pada awak kapal yang menggunakan alat tangkap long line yang mempunyai *basecamp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara

(PPN) Palabuhanratu, seperti pada tabel hasil temuan penelitian dibawah ini

Tabel. 4.9. Responden Yang Sesuai Prosedure Pengawasan Kapal Penangkap Ikan

No	Uraian Penilaian	Pernyataan		
		Ya	Tidak	Ket (80 sample)
1	Responden yang memiliki jabatan dikapal	80	20	nakhoda atau perwira
2	Responden yang telah diendorst oleh syahbandar	3	97	
3	Responden yang memiliki ljasah	98	2	SD,smp 10
5	Responden yang penggajiannya dengan bagi hasil	96	4	
6	Responden yang penggajiannya dengan perjanjian kerja laut	5	95	
7	Responden yang memiliki asuransi	6	94	kekeluargaan
8	Responden yang memiliki sertifikat kompetensi awak kapal	40	60	SKK, ANKAPIN/AT KAPIN
9	Responden yang memiliki sertifikat <i>provinciency</i> (keterampilan) awak kapal	4	96	
10	Responden yang memiliki keanggotan sosial masyarakat	9	91	HNSI
11	Responden yang memiliki dokumen kepelautan (buku pelaut/ <i>passport</i>)	7	93	
12	Umur dan kemampuan (umur 16 or 18 tahun diatas responden	22	78	
13	Jam kerja responden yang tidak lebih dari 8 jam	97	3	

Dari tiga bagian kuisioner ini, penulis melakukan pengumpulan data pada responden berdasarkan jabatan yang dimilikinya dihubungkan dengan kepatuhan terhadap peraturan tentang keselamatan diatas kapal penangkap ikan seperti pada table. 4.10 dibawah ini.

Tabel.4.10. Pernyataan Awak Kapal Akan Pentingnya Peraturan Dan Keselamatan Kerja Sesuai Jabatan

Jabatan/Pernyataan	Nakhoda/Tekong (x1)	KKM/Juru Mesin (x2)	Mualim I Juru Mudi (x3)	Mualim II Wakil Juru Mudi (x4)	Masinis/Wakil Juru Mesin I (x5)	Kepala ABK Mando (x6)	ABK Dek Terampil/Juru Arus (x8)x7	A BK Mesin Terampil/Juru Ikan (x8)	Klasi Dek/ABK Bawahan (x9)	Klasi Mesin/ABK Bawahan (x10)	Kepala Koki/Juru Masak (x11)	Pembantu Koki/Pembantu Juru Masak (x12)
yang tidak taat Peraturan	97	95	60	94	91	93	98	99	56	78	82	44
yang mengerti akan keselamatan	80	98	65	96	97	70	70	81	77	84	97	66

B. Pembahasan

1. Analisis responden

a. Analisis responden lokasi penelitian

Karakteristik responden sebagai pekerja diatas kapal penangkap ikan dengan alat tangkap long line yang mempunyai *basecamp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu, sebagian besar responden telah mengikuti pendidikan formal, hanya 2% responden yang tidak sekolah. Sebanyak 38 % responden berpendidikan SLTP dan 30% responden berpendidikan SLTA. dengan demikian sebagian besar responden telah menempuh pendidikan tingkat menengah dan atas. Tingkat pemahaman prosedur keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan. Sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah tidak tahu (82%), sedangkan yang tahu sebanyak 18%. Hal ini disebabkan sebagian pekerja diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line yang mempunyai *basecamp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu sebagian besar nelayan kecil.

Pola kerja awak kapal atau pekerja diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line di daerah pesisir sering dinilai sebagai pekerjaan yang tidak mempunyai sistem dan prosedur kerja yang kurang baik. Kondisi lingkungan dan situasi kerja diatas kapal dinilai mempengaruhi pola hidup dan tatacara kerja diatas kapal dari satu generasi ke generasi berikutnya. Penelitian ini menelaah pola kerja atau system kerja kapal penangkap ikan alat tangkap long line di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu yang terkait dengan mekanisme kerja, hirarki kerja dan keselamatan serta kesehatan kerja lingkungan pekerjaan diatas kapal penangkap ikan, Seluruh responden menyatakan tidak tahu tentang *basic safety training* (BST) atau pelatihan dasar keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan *basic safety training* (BST)), akan tetapi sebagian besar merasa penting tentang pemahaman prosedur keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan. Sebanyak 19 % responden menyatakan telah ada dikapal tempat bekerja alat keselamatan seperti *life buoy*, sedangkan responden yang menyatakan diatas kapalnya tidak ada alat keselamatan sebanyak 81 %. Dilihat dari aspek kemampuan penyelamatan diri awak kapal atau nelayan sebagian besar menyatakan, belum menguasai menggunakan standar alat keselamatan. Sebanyak 52% hal ini mereka beranggapan bahwa saat terjadi kecelakaan kerja diatas kapal penangkap ikan mereka cukup pandai berenang di laut dengan dengan berpegangan pada alat yang mengapung diatas kapal seperti Ban dalam mobil atau Jerigen, responden menyatakan cukup bisa, 29% baik dan 5% sangat baik. Sedangkan responden pemilik kapal yang menyediakan standar alat keselamatan kerja diatas kapal minimal dua tiga jenis alat keselamatan

minimal yaitu *Life Buoy*, *Life Jacket* dan Pemadam Api Ringan *Portable*, yang belum mampu membeli 44%, sebanyak 24 % hanya mampu membeli 1 alat keselamatan, 18 % hanya mampu membeli 2 jenis alat keselamatan dan 14 % Mampu membeli 3 (tiga) alat keselamatan

Tingkat kepedulian pemilik kapal dan Nakhoda dinilai memiliki peran penting memotivasi seseorang yang bekerja diatas kapal miliknya untuk memahami pentingnya procedure keselamatan atau *basic safety training (BST)*. Sebagian besar responden menyatakan pola hubungan kenyamanan dan keselamatan kerja, baik dengan Pemilik dengan Nakhoda, Pemilik dengan anak buah kapal (*ABK*) atau pekerja, maupun Nakhoda dengan *anak buah kapal (ABK)* atau Pekerja, merasa cukup baik dan lingkungan kerja cukup nyaman. Tingkat kenyamanan dan keamanan serta keselamatan lingkungan kerja diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line. Sebanyak 72% merasa cukup baik dan hanya 25 % menyatakan sangat baik. Kondisi ini dinilai akan menjadi faktor yang mendukung untuk pemerintah agar selalu melakukan sosialisasi tentang pentingnya keselamatan dan kenyamanan kerja diatas kapal penangkap ikan alat tangkap long line

Kapal yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu mempunyai *Gross Tonage* paling besar sekitar 30 *GT* dengan jumlah rata-rata awak kapal paling banyak 14 (empat belas) orang jumlah keseluruhan nelayan yang bekerja sebagai awak kapal yang aktif baik yang sedang bekerja (melaut) dan yang belum berangkat melaut atau cuti semuanya berjumlah 320 (tiga ratus dua puluh) orang. Namun demikian

jumlah mereka ini tidak permanen karena sebagian adalah karyawan yang tetap dan tidak tetap di pekerjaan oleh juragan kapal

Populasi Nelayan yang bekerja sebagai awak kapal di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu Secara umum merupakan kelompok awak kapal yang mempunyai keahlian dan kerampilan untuk menangkap ikan dan mengoperasikan kapal yang memiliki pola dan cara hidup bekerja melakukan penangkapan ikan secara tradisional yang belum mengerti tentang pendidikan dan pelatihan mengenai keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan. Walaupun tidak didukung data akurat namun komunitas yang homogen ini dapat di terlihat pada pola hidup, pola kerja , dan inteligensia atau daya nalar mereka yang hampir seragam. Dari keseluruhan sampel yang diambil sebanyak 84 responden, sebanyak 89,5% memiliki tingkat pendidikan SD ke bawah (yang tamat dan tidak tamat SD), 4,7 % adalah lulusan SMP, serta 5.8 % yang lulusan SMA. Dari data itu juga tercatat sebanyak 30 orang yang masih buta aksara dan sebanyak 16 (enam belas) orang yang tidak tamat sekolah dasar.

Dari data pengalaman berlayar yang diambil dari Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu yang berhasil dikumpulkan ternyata jumlah awak kapal yang punya pengalaman diatas 5 (lima) tahun sebanyak 25 (dua puluh lima) orang. Jumlah ini lebih sedikit jika dibandingkan dengan jumlah awak kapal yang belum berpengalaman dibawah 5 (lima) tahun

b. Analisis kepatuhan responden pada semua jabatan

Berdasarkan kuisioner yang penulis kumpulkan diketahui bahwa untuk jabatan Nakhoda/Tekong, Kepala Kamar Mesin (KKM)/Juru Mesin, Muallim I/Juru Mudi, Muallim II/Wakil Juru Mudi, Masinis/Wakil Juru Mesin, Kepala Anak Buah Kapal (ABK) Mandor, Anak Buah Kapal (ABK) Dek Terampil/Juru Arus, Anak Buah Kapal (ABK) Mesin Terampil/Juru Ikan, Klasi Dek/Anak Buah Kapal (ABK) Bawaham, Klasi Mesin/Anak Buah Kapal (ABK) Bawaham, Kepala Koki/Juru Masak, Pembantu Koki/Pembantu Juru Masak dihasilkan analisis pernyataan taat dan tidak taat terhadap peraturan keselamatan kerja dengan tabel sebagai berikut :

Tabel.4.11. Statistik ketaatan awak kapal pada setiap jabatan terhadap Faktor keselamatan

Keterangan	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Tidak taat peraturan	12	44	99	82.42	18.961
Mengerti akan keselamatan	12	65	98	81.75	12.679
Valid N (listwise)	12				

Tabel. 4.12. Tabel Korelasi Hubungan Ketaatan Awak Kapal Terhadap Penerapan Keselamatan Diatas Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line

Pernyataan		Tidak Taat Peraturan	Mengerti akan keselamatan
Tidak Taat Peraturan	Pearson Correlation	1	0.481
	Sig. (2-tailed)		0.113
	N	12	12
Mengerti akan keselamatan	Pearson Correlation	0.481	1
	Sig. (2-tailed)	0.113	
	N	12	12

Korelasi dihitung dengan menggunakan SPSS v.17 yaitu *analyze correlation bivariate*

Korelasi menggunakan data Korelasi *Pearson Sig.(2-tailed)* atau dengan tingkat kepercayaan 0,05 atau 95%, yang artinya jika nilai signifikan < dari 0,05 maka hubungan kedua variable signifikan, begitu juga sebaliknya jika angka signifikansi hasil riset $\geq 0,05$, maka hubungan kedua variabel tidak signifikan

Koefisien korelasi ialah pengukuran statistik kovarian atau asosiasi antara dua variabel. Besarnya koefisien korelasi berkisar antara +1 s/d -1. Koefisien korelasi menunjukkan kekuatan (*strength*) hubungan linear dan arah hubungan dua variabel acak. Jika koefisien korelasi positif, maka kedua variabel mempunyai hubungan searah. Artinya jika nilai variabel X tinggi, maka nilai variabel Y akan tinggi pula. Sebaliknya, jika koefisien korelasi negatif, maka kedua variabel mempunyai hubungan terbalik. Artinya jika nilai variabel X tinggi, maka nilai variabel Y akan menjadi rendah (dan sebaliknya). Untuk memudahkan melakukan interpretasi mengenai kekuatan hubungan antara dua variable bisa kita lihat dalam tabel kriteria sebagai berikut (Sarwono:2006):

- 0 : Tidak ada korelasi antara dua variabel
- $>0 - 0,25$: Korelasi sangat lemah
- $>0,25 - 0,5$: Korelasi cukup
- $>0,5 - 0,75$: Korelasi kuat
- $>0,75 - 0,99$: Korelasi sangat kuat
- 1: Korelasi sempurna

dari tabel korelasi diatas, maka koefisien korelasi (*pearson correlation*) menunjukkan 0,481 ini bisa dikategorikan memiliki hubungan yang cukup akan tetapi signifikansi korelasi sangat lemah yaitu sebesar 0,113 karena lebih besar dari nilai 0,05. Penulis dapat menyimpulkan bahwa hubungan kepatuhan terhadap peraturan dan pemertanian keselamatan terhadap tingkat kecelakaan di kapal cukup mempengaruhi akan tetapi pengaruh tersebut tidaklah signifikan atau dengan kata lain seorang anak buah kapal (ABK) yang tidak taat peraturan akan

tetapi mempunyai pemahaman keselamatan kerja yang baik maka memiliki tingkat kecelakaan yang minim, begitu juga seorang anak buah kapal (ABK) yang tidak paham dengan keselamatan kerja akan tetapi sangat patuh terhadap peraturan maka tingkat kecelakaan juga bisa dikatakan minim.

- c. Analisis responden hubungan pemahaman keselamatan kerja dengan tingkat kecelakaan kerja

Tabel 4. 13. Perhatian Responden Berdasarkan Jabatan Terhadap Perhatian Pada Keselamatan Kerja

Jabatan		Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja	Total
		Ya	
Nama Jabatan	Tekong	28	30
	ABK	45	45
	KKM	3	5
	Juru Mudi	10	10
	Nakhoda	3	3
	Juru Mesin	7	7
	Total	96	100

Tabel 4.14 Responden Yang Bekerja Di Kapal Pernah Mengalami Kecelakaan Karena Pengoperasian Alat Tangkap Seperti : (mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API)

Jabatan		Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API	Total
		Ya	
Nama Jabatan	Tekong	2	30
	ABK	5	45
	KKM	0	5
	Juru Mudi	0	10
	Nakhoda	0	3
	Juru Mesin	0	7
	Total	7	100

Tabel. 4.15. Hasil Penghitungan Korelasi Berdasarkan Pada Jabatan Responden

Pernyataan Responden		Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API
Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja	<i>Pearson Correlation</i>	1	0.976**
	Sig. (2-tailed)		0.001
	N	6	6
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API	<i>Pearson Correlation</i>	0.976**	1
	<i>Sig. (2-tailed)</i>	0.001	
	N	6	6

Hubungan korelasi sangat kuat mendekati sempurna dengan nilai 0,976 dengan nilai significant 0,01 atau 99% terjadi korelasi antara tingkat pemahaman keselamatan dengan keselamatan kerja

Tabel. 4.16. Responden yang Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan

Pernyataan Responden		Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan	Total
		Ya	
Nama Jabatan	Tekong	2	30
	ABK	1	45
	KKM	2	5
	Juru Mudi	0	10
	Nakhoda	0	3
	Juru Mesin	1	7
Total		6	100

Tabel. 4.17. Hasil Penghitungan Korelasi Pelatihan Pengoperasian Alat Terhadap Kecelakaan Karena Pengoperasian Alat Penangkap Ikan

Pernyataan Responden		Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API
Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan	<i>Pearson Correlation</i>	1	0,219
	<i>Sig. (2-tailed)</i>		0,677
	N	6	6
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API	<i>Pearson Correlation</i>	0,219	1
	<i>Sig. (2-tailed)</i>	0,677	
	N	6	6

Hubungan korelasi lemah dibawah nilai 0,5 dengan nilai *significant* 0,677 yang berarti pernah ikut pelatihan belum menjadi faktor utama dalam keselamatan kerja.

Tabel 4.18. Responden Yang Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan Diatas Kapal (*Basic Safety Training -BST*)

Pernyataan Responden		Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas Kapal (<i>Basic Safety Training -BST</i>)	Total
		Ya	
Nama Jabatan	Tekong	4	30
	ABK	1	45
	KKM	0	5
	Juru Mudi	0	10
	Nakhoda	0	3
	Juru Mesin	1	7
Total		6	100

Tabel 4.19. Korelasi Responden Yang Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan Diatas Kapal (*Basic Safety Training -BST*) Dengan Kecelakaan Karena Pengoperasian Alat Penangkap Ikan

Pernyataan Responden		Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas kapal (<i>Basic Safety Training-BST</i>)	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API
Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas kapal (<i>Basic Safety Training -BST</i>)	<i>Pearson Correlation</i>	1	.379
	<i>Sig. (2-tailed)</i>		.458
	N	6	6
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : tertusuk mata pancing /Alat Tangkap Hilang/Luka akibat Pengoperasian API	<i>Pearson Correlation</i>	.379	1
	<i>Sig. (2-tailed)</i>	.458	
	N	6	6

Hubungan korelasi lemah dibawah nilai 0,5 dengan nilai significant 0,677 yang berarti pernah ikut *basic safety training (BST)* belum menjadi faktor utama dalam keselamatan kerja keselamatan dengan keselamatan kerja

Berdasarkan data yang penulis peroleh dari petugas pelayanan teknis di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu, bahwa dari tahun 2007 hingga 2011 di di wilayah perairan pantai Selatan Jawa khusus Palabuhanratu terjadi 15 kasus kecelakaan kerja, 4. orang di antaranya meninggal dunia karena tenggelam. Data yang diumumkan itu tidak terlalu mengejutkan banyak orang, karena pada dasarnya menurut hemat penulis aplikasi keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan secara umum di Indonesia

memang sangat buruk. Di kawasan *Association Of Southeast Asian Nations* (ASEAN) saja, Indonesia masih kalah dari Vietnam. Mungkin saja angka itu hanya yang tampak di permukaan atau yang sempat tercatat di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu. Tingkat kecelakaan kerja yang tidak dilaporkan mungkin jauh lebih banyak. Soalnya, pengawas keselamatan kerja tidak mungkin bisa mengawasi semua pekerja kapal penangkap ikan yang berisiko tinggi di seluruh pelosok tanah air.

Menurut persepsi penulis, lemahnya pengawasan berakibat meningkatnya kasus kecelakaan kerja. Keamanan, kesehatan, dan kenyamanan kerja di berbagai bidang usaha penangkapan ikan di Indonesia menjadi sesuatu yang dianggap biasa. Jaminan keselamatan dan kesehatan kerja sering terabaikan. Pada dasarnya perkembangan dan pertumbuhan suatu bangsa, baik sekarang maupun yang akan datang tentunya tidak bisa lepas dari peranan pemilik kapal penangkap ikan alat tangkap long line. Maju mundurnya suatu usaha penangkapan ikan sangat ditunjang oleh peranan tenaga kerja di atas kapal penangkap ikan alat tangkap long line dan pemilik kapal/juragan kapal. Dalam membangun tenaga kerja yang produktif, sehat, dan berkualitas perlu adanya manajemen yang baik, khususnya yang berkait dengan masalah keselamatan kerja di atas kapal penangkap ikan alat tangkap long line.

Keselamatan kerja termasuk dalam suatu kesatuan usaha penangkapan ikan terkadang terlupakan oleh para pengusaha atau pemilik kapal penangkap ikan alat tangkap long line, sebab mempunyai tujuan pokok dalam upaya memajukan dan mengembangkan usaha penangkapan ikan, terutama dalam mewujudkan kesejahteraan para pekerja di atas kapal penangkap ikan alat

tangkap long line atau awak kapal. Jika kita coba uraikan tujuan dari keselamatan yang terintegrasi dari semboyan manajemen keselamatan, keamanan dan kenyamanan (K3), antara lain; Pertama, sebagai alat untuk mencapai derajat kesehatan tenaga kerja yang setinggi-tingginya bagi para awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line. Kedua, sebagai upaya pencegahan dan pemberantasan penyakit dan kecelakaan-kecelakaan akibat kerja, pemeliharaan, dan peningkatan kesehatan, dan gizi para awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line, perawatan dan mempertinggi efisiensi dan daya produktivitas tenaga manusia, pemberantasan kelelahan kerja dan penglipat ganda kegairahan serta kenikmatan kerja. Lebih jauh sistem ini dapat memberikan perlindungan bagi masyarakat sekitar suatu usaha penangkapan ikan agar terhindar dari bahaya pengotoran oleh bahan-bahan dari proses operasi penangkapan ikan yang bersangkutan, dan perlindungan masyarakat luas dari bahaya-bahaya yang mungkin ditimbulkan oleh limbah-limbah kapal penangkap ikan alat tangkap long line.

Dalam konteks ini, kiranya tidak berlebihan jika keselamatan, keamanan dan kenyamanan (K3) dikatakan merupakan modal utama kesejahteraan para awak kapal / pekerja perikanan tangkap secara keseluruhan. Selain itu, dengan penerapan keselamatan, keamanan dan kenyamanan (K3) yang baik dan terarah dalam suatu unit kapal penangkapan ikan tentunya akan memberikan dampak lain, salah satunya tentu Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas. Di era pasar bebas tentu daya saing dari suatu proses manajemen penangkapan ikan semakin ketat dan sangat menentukan maju

tidaknya pembangunan atau perkembangan usaha penangkapan ikan khususnya dan umumnya suatu bangsa.

Dalam pasar bebas tingkat *Association Of Southeast Asian Nations* (ASEAN) yang dikenal dengan istilah AFTA (*ASEAN Free Trade Area*) sangat membutuhkan peningkatan produktivitas kerja untuk dapat bersaing dan mampu menghasilkan barang dan jasa yang bermutu tinggi. Untuk itu, penerapan peraturan perundang-undangan dan pengawasan serta perlindungan para awak kapal atau pekerja penangkapan ikan sangat memerlukan sistem manajemen keselamatan kerja yang baik dengan menerapkan keselamatan, keamanan dan kenyamanan (K3) secara optimal. Sebab, faktor kesehatan dan keselamatan kerja sangat mempengaruhi terbentuknya Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil, profesional, dan berkualitas dari awak kapal atau pekerja sendiri.

Hingga kini masih banyak kasus kecelakaan kerja yang terjadi di atas kapal penangkap ikan. Itu bisa menjadi modal utama dalam upaya menjadikan sistem ini sebagai langkah awal. Dalam kaitan ini peranan pemerintah dan beberapa instansi terkait diharapkan bisa menekan tingkat kecelakaan dan memberikan perlindungan maksimal terhadap para awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line atau pekerja di kapal penangkap ikan. Sebab merupakan bagian dari sistem manajemen penangkapan ikan yang dapat mempengaruhi kemajuan di sektor perikanan tangkap. Inilah sebenarnya yang perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah dan para pengusaha/pemilik kapal yang bergerak pada usaha penangkapan ikan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Sesuai dengan latar belakang yang telah dijabarkan dan tujuan dari studi ini adalah, untuk menganalisis pemahaman peraturan pengawakan kapal dan keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan dalam hal penerapan *basic safety training (BST)-F* baik secara serentak maupun parsial pada kapal penangkap ikan alat tangkap long line melalui yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut: .

1. Populasi penelitian yang di observasi adalah awak kapal yang bekerja pada kapal-kapal ikan dengan menggunakan alat tangkap long line yang berdomisili di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu secara keseluruhan baik yang sedang bekerja maupun yang belum atau libur melaut. Keseluruhan jumlah responden yang diperiksa adalah 100 orang sebagai awak kapal ikan yang menggunakan alat tangkap long line di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu yang memiliki keahlian dan keterampilan dalam keselamatan diatas kapal dan perlengkapan keselamatan di kapal tempat responden bekerja, yang mempunyai arti setidaknya memiliki pengetahuan tentang keselamatan kerja diatas kapal ikan. Populasi penelitian ini dibagi ke dalam dua kelompok awak kapal, yaitu kelompok awak kapal yang mengetahui prosedur keselamatan kerja diatas kapal yang baik dan benar (*safety at sea*) selanjutnya disebut kelompok kontrol, dan kelompok awak kapal yang tidak mengetahui prosedur keselamatan kerja yang disebut kelompok kasus.

yaitu; data umum responden, responden yang memiliki sertifikat kompetensi awak kapal, responden yang sesuai prosedur pengawakan dan keselamatan Kapal Penangkap Ikan dengan menggunakan alat tangkap long line yang mempunyai *basecamp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu

Tingkat kepedulian pemilik kapal dan Nakhoda dinilai memiliki peran penting memotivasi seseorang yang bekerja di atas kapal miliknya untuk memahami pentingnya prosedur keselamatan. Sebagian besar responden menyatakan pola hubungan kenyamanan dan keselamatan kerja, baik dengan pemilik dengan nakhoda, pemilik dengan anak buah kapal (ABK) atau pekerja, maupun nakhoda dengan anak buah kapal (ABK) atau pekerja, merasa kurang baik dan lingkungan kerja kurang cukup nyaman. Tingkat kenyamanan dan keamanan serta keselamatan lingkungan kerja di atas kapal penangkap ikan alat tangkap long line. Sebanyak 72% kurang baik dan hanya 25% menyatakan sangat baik. Kondisi ini dinilai akan menjadi faktor yang mendukung untuk pemerintah agar selalu melakukan sosialisasi tentang pentingnya keselamatan dan kenyamanan kerja di atas kapal penangkap ikan alat tangkap long line

Berdasarkan kuisioner yang penulis kumpulkan diketahui bahwa untuk jabatan Nakhoda/Tekong, Kepala Kamar Mesin (KKM)/Juru Mesi, Mualim I/Juru Mudi, Mualim II/Wakil Juru Mudi, Masinis/Wakil Juru Mesin, Kepala Anak Buah Kapal (ABK)/Mandor, Anak Buah Kapal (ABK) Dek Terampil/Juru Arus, Anak Buah Kapal (ABK) Mesin Terampil/Juru Ikan, Klasi Dek/Anak Buah Kapal (ABK) Bawahan, Klasi Mesin/Anak Buah Kapal (ABK) Bawahan, Kepala Koki/Juru Masak, Pembantu Koki/Pembantu Juru Masak dihasilkan analisis pernyataan taat dan tidak taat terhadap peraturan keselamatan kerja dengan tingkat kepercayaan 0,05 atau 95%. yang artinya jika nilai signifikan < dari 0,05 maka hubungan kedua

peraturan keselamatan kerja dengan tingkat kepercayaan 0,05 atau 95%. yang artinya jika nilai signifikan < dari 0,05 maka hubungan kedua variable signifikan, begitu juga sebaliknya Jika angka signifikansi hasil riset > 0,05, maka hubungan kedua variabel tidak signifikan dengan koefisien korelasi (pearson orrelation) menunjukkan 0,481 ini bisa dikategorikan memiliki hubungan yang cukup akan tetapi signifikansi korelasi sangat lemah yaitu sebesar 0,113 karena lebih besar dari nilai 0,05.

5. Analisis responden terhadap hubungan pemahaman keselamatan kerja dengan tingkat kecelakaan kerja, hubungan korelasi sangat kuat mendekati sempurna dengan nilai 0,976 dengan nilai significant 0,01 atau 99% terjadi korelasi antara tingkat pemahaman keselamatan dengan keselamatan kerja
6. Hasil penghitungan korelasi terhadap pelatihan pengoperasian alat dengan tingkat kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap penangkap ikan mempunyai hubungan korelasi lemah dibawah nilai 0,5 dengan nilai significant 0,677 yang berarti pernah ikut pelatihan belum menjadi faktor utama dalam keselamatan kerja
7. Hasil perhitungan korelasi responden yang pernah mengikuti pelatihan dasar keselamatan diatas kapal (*basic safety training (BST)*) dengan kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap penangkap ikan terhadap Hubungannya lemah dibawah nilai 0,5 dengan nilai significant 0,677 yang berarti pernah ikut *Basic Safety Training (BST)* belum menjadi faktor utama dalam keselamatan kerja keselamatan dengan keselamatan kerja
8. Penulis dapat menyimpulkan bahwa “hubungan kepatuhan terhadap peraturan internasional dan pemahaman keselamatan terhadap tingkat kecelakaan di kapal cukup mempengaruhi akan tetapi pengaruh tersebut tidaklah signifikan atau dengan kata lain seorang anak buah kapal (ABK) yang tidak taat peraturan akan tetapi mempunyai pemahaman Keselamatan kerja yang baik maka memiliki

tingkat kecelakaan yang minim. begitu juga seorang anak buah kapal (ABK) yang tidak paham dengan keselamatan kerja akan tetapi sangat patuh terhadap peraturan maka tingkat kecelakaan juga bisa dikatakan minim". Begitu juga dari hasil perhitungan korelasi responden yang pernah mengikuti pelatihan dasar keselamatan diatas kapal (*basic safety training (BST)*) dengan kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap penangkap ikan terhadap keselamatan kerja diatas kapal penangkap ikan long line hubungannya lemah yang berarti pernah ikut *basic safety training (BST)* belum menjadi faktor utama dalam tingkat kecelakaan kerja

9. Berdasarkan litarture yang penulis dapati Organisasi yang telah mengeluarkan rumusan kertas kerja atau konvensi yang terkait tentang keselamatan, kenyamanan dan keamanan kerja antara lain :
 - a. *Code of Conduct Responsible Fisheries* yang dikeluarkan oleh organisasi *Food And Agriculture Organization (FAO)* yang isinya mengatur tentang tatalaksana pengelolaan perikanan yang bertanggung jawab
 - b. *International Labhour Organization (ILO) Fishing Sector* yang dikeluarkan oleh *International Labhour Organization (ILO)*, yang isinya antara lain ; Pengaturan persyaratan penempatan tenaga kerja, kenyamanan, keamanan dan kesejahteraan pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) melalui suatu ikatan perjanjian kerja secara tertulis yang implementasi pelaksanaan pengawasan dituangkan dalam konvensi *Port State control Officer (PSCO)*
 - c. *International Maritime Organization (IMO)* sebagai organisasi internasional yang berkompetensi mengatur dunia kemaritiman telah mengadakan konvensi internasional yang hasilnya dituangkan dalam sebuah buku antara lain :

- 1) *Standard Training Certificate Of Watchkeeping-Fishing (Standard Of Training Certification And Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F)* adalah hasil konvensi yang menitik beratkan pada pengaturan personil kapal penangkap ikan melalui standar training bagi awak kapal tentang keselamatan kerja.
 - 2) *Torremollinos Protocol* adalah hasil konvensi yang menitik beratkan pada standar perlengkapan keselamatan bagi pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal)
 - 3) *Code Of Savety Fisherman And Fishing Vessel* adalah hasil konvensi yang menitik beratkan pada kode etik atau tataaksana tentang kenelayanan dan pengaturan standar konstruksi kapal penangkap ikan.
10. Standar keselamatan untuk kapal-kapal penangkap ukuran kecil dan sedang pada tingkat internasional, *Southeast Asian Fisheries Development Center (SEAFDEC)* mencoba membuat konsep standar keselamatan untuk kapal-kapal penangkap ikan yang digolongkan menjadi 2 kelompok; yaitu kapal dengan panjang lebih kecil 12 meter dan kapal dengan panjang lebih besar 12 meter tetapi kecil dari 24 meter dan juga telah menyepakati persyaratan minimum peralatan keselamatan kapal/ awak kapal, jam kerja dan standar keterampilan awak kapal.

B. Saran

1. Berdasarkan survei dan wawancara para awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line yang mempunyai *basecamp* di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu hampir semuanya tidak memenuhi standar dikarenakan

keterbatasan modal usaha, sehingga penulis menyarankan para awak kapal penangkap ikan alat tangkap long line untuk perlengkapan keselamatan kerja pribadi cukup disediakan oleh pemilik kapal yaitu : Sarung tangan, baju kerja sepatu kerja dan helm atau topi penutup kepala.

2. Dapat disimpulkan oleh penulis bahwa, didalam peraturan nasional akan penerapan tentang keselamatan saati ini lebih mengacu pada penerapan keselamatan dikapal niaga dengan objek si pelaku adalah penerapan keselamatan bagi pelaut. Guna membedakan mana yang dikatakan pelaut dan mana yang dikatakan pekerja kapal penangkap ikan penulis menyarankan ada definisi baru yang belum diatur oleh undang-undang yaitu tentang pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) sebagai berikut :
 - a. Pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) : adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di kapal oleh pemilik atau operator kapal. Seperti contoh lain : awak kabin adalah sebutan untuk orang yang dipekerjakan diatas pesawat dan kereta API
 - b. Pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) : adalah nelayan yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal. di kapal penangkap ikan orang yang diatas kapal ada yang dikatakan nelayan dan ada yang dikatakan awak kapal. Artinya orang yang ada diatas kapal penangkap ikan semuanya merupakan nelayan tetapi belum tentu sebagai awak kapal, karena harus memiliki keahlian dan keterampilan sebagai awak kapal serta dipekerjakan atau bekerja oleh pemilik kapal (ada ikatan perjanjian baik berupa perjanjian kerja laut maupun bagi hasil yang tertulis)

3. Berdasarkan prosesnya seseorang untuk menjadi awak kapal harus mengikuti pendidikan dan atau pelatihan sebagai awak kapal dan mendapatkan kelulusan yang dibuktikan dengan sertifikasi sesuai dengan aturan berlaku. Untuk itu penulis menyarankan pendidikan dan pelatihan bagi pekerja kapal penangkap ikan alat tangkap long line hanya dilakukan diklat :
- a. Keahlian sebagai nakhoda atau perwira kapal penangkap ikan (ANKAPIN/ATKAPIN)
 - b. Keterampilan bagi pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) tentang keselamatan kerja, jiwa, harta di laut, menjaga lingkungan laut *Basic Safety Training (BST)-F*
 - c. Keterampilan sebagai pekerja kapal penangkap ikan (awak kapal) dalam mengoperasikan atau menggunakan alat penangkap ikan secara bertanggung jawab (*responsible fishing*)
 - d. Keterampilan bagi penanggung jawab mutu di atas kapal penangkap ikan tentang penanganan ikan yang baik di atas kapal penangkap ikan (SKPI/*Fish Handling*)

DAFTAR PUSTAKA

- Ari Gudmundsson 2009 Safety Practices Related To Small Fishing Vessel Stability, Fishery Industry Officer (Vessels) Fishing Technology Service Fish Products And Industry Division FAO, Rome*
- Departemen Perhubungan, 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Peraturan Perundangan Bidang Transportasi. Jakarta.
- Departemen Perhubungan, 2000. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan. Peraturan Perundangan Bidang Transportasi. Jakarta.
- Departemen Perhubungan, 2006. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2005 Tentang Pendidikan, Pelatihan, Ujian dan Sertifikasi Pelaut Perikanan. Peraturan Perundangan Bidang Transportasi. Jakarta.
- Djodjo,S., John,H., Indra,J., dan Soen'an H. P. (2010). Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan Dari Aspek Regulasi Nasional Dan Internasional, *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan*. Vol (1). No (1).1-13 November 2010, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor
- Djodjo,S., John,H., Indra,J., dan Soen'an H. P. (2010). Kajian Tingkat Kecelakaan Fatal, Pencegahan Dan Mitigasi Kecelakaan Kapal-Kapal Penangkap Ikan Yang Berbasis Operasi Di Ppp Tegalsari, Ppn Pekalongan Dan Pps Cilacap, *Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan. MARITEK. Vol 10. No 1. Maret 2010: 61-72*, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor

- Food and Agriculture Organization, 2007. Text Convention Works in Fishing Sector. Provisional Record No.12A. Ninety-sixth Session. Geneva. Swiss.*
- Hillary D. Strayer, Devin L. Lucas . Deborah C. Hull-Jilly , Jennifer M. Lincoln, Drowning In Alaska: Progress And Persistent Problems, International Journal of Circumpolar Health, 2010 USA*
- International Maritime Organization, 1995. 1993 Torremolinos Protocol and Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, Consolidated Edition, 1995. London*
- International Maritime Organization, 1996. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995. London.*
- International Maritime Organization, International Labor Organization, and Food Agriculture Organization, 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005. Part B. Safety and Health Requirements for The Construction and Equipment of Fishing Vessel. London.*
- International Maritime Organization (2001). Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel. 2001 Edition. Food And Agriculture Organization (FAO) of United Nations, International Labour Organization (ILO) and International Maritime Organization (IMO), International Labor Organization, and Food Agriculture Organization, 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005.*

International Maritime Organization, 2005. International Maritime Organization (IMO) Model Course 1.33. Safety of Fishing Operations (support Level). 2005 Edition. Course + Compendium. London.

International Maritime Organization, 2005. International Maritime Organization (IMO) Model Course 7.05. Skipper on a Fishing Vessel. 2008 Edition. London.

International Maritime Organization, International Labor Organization, and Food Agriculture Organization, 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005. Part A. Safety and Health Practice. London.

International Labor Organization, and Food Agriculture Organization, 2006. Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels 2005. Part B. Safety and Health Requirements for the Construction and Equipment of Fishing Vessels. London.

M. Ahmad (2008: 2). Kenyamanan lingkungan kerja di Kapal Penangkap Ikan Alat Tangkap Long Line *journal of Environmental Scien* 3-10 situs <http://ejournal.unri.ac.id>

Moses, (2011) Peralatan Keselamatan Kerja Utama Di Kapal, diambil 27 Januari 2011 dari situs <http://www.maritimeworld.web.id>

Mustajaluddin 2009:X Pengaruh Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Terhadap Motivasi Kerja Awak Kapal SV.Kenari Milik PT Baruna Raya Logistic Di Jakarta Periode Tahun 2005-2008 Diambil 17 February 2009 Situs <HTTP://Expressclass.Blogspot.Com>

Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor Per-04/Men/1987 Tahun 1987 Tentang Panitia Pembina Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Serta Tata Cara

Penunjukan Ahli Keselamatan Kerja. Peraturan Bidang Ketenagakerjaan, Jakarta

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu, 2009. Laporan Tahunan, Tahun 2009. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu. Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap. Departemen Kelautan dan Perikanan.

UNIVERSITAS TERBUKA

CURICULUM VITAE

Abe Barkah Agung Rianto, S.St.Pi. adalah Staf Direktorat Kapal Perikanan dan Alat Penangkap Ikan, Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap Kementerian Kelautan dan Perikanan Jakarta yang dilahirkan di Sukabumi tanggal 26 November pada tahun 1977, menempuh pendidikan sekolah dasar di SDN Sukawayana Palabuhanratu Sukabumi kemudian melanjutkan ke SLTPN 1 Palabuhanratu dan kemudian SMA Negeri 1 Palabuhanratu. Setelah tamat dari SMA Negeri 1 Palabuhanratu tahun 1997, mengikuti Ujian masuk Sekolah Tinggi Perikanan Jakarta dibawah naungan Departemen Pertanian pada saat ini yang sekarang berubah dibawah Kementerian Kelautan Dan Perikanan dan masuk di Jurusan Teknologi Penangkapan Ikan dan Selesai pada Tahun 2001. Setelah Lulus dari Sekolah Tinggi Perikanan Jakarta bekerja di Swasta pada Kapal Penangkap Ikan Milik PT. Mina Kartika Cabang Ambon dengan mengandalkan kepemilikan Sertifikat keahlian Pelaut Penangkap Ikan ANKAPIN. I menjabat sebagai mualim II di KM Minaraya NO. 9, No. 20 dan No. 24 selama 2 Tahun, kemudian pada akhir tahun 2003 turun dari kapal menjadi tenaga kontrak pengajar di SMPN 3 Cibuntu, Simpanan Sukabumi dengan memegang mata pelajaran Mulog Perikanan, Bahasa Inggris, dan IPS kurang lebih satu tahun. Pada akhir tahun 2004, sambil mengajar mengisi waktu luang di hari jumat dan sabtu juga menjadi tenaga honorer di PPN Palabuhanratu. Pada tahun 2005 lulus CPNS di kementerian Kelautan dan Perikanan sampai saat ini

Lampiran. 4.1. Quisioner Pertanyaan Responden

PENGUMPULAN DATA DAN INFORMASI

KEGIATAN DI LAPANGAN

- 1 Nama :
 2 Alamat :
 3 Jabatan Di Kapal :
 4 Nama Kapal Tempat Bekerja :

Catatan : Responden Hanya Menjawab Dengan Ceklist

√

Pertanyaan		Jawaban			
1	Apakah Anda Memiliki Ijasah Pendidikan Formal	Tidak	0	Ya	1
2	Apakah Di Kapal Saudara bekerja Memiliki Alat Navigasi Pelayaran (Lampu Navigasi, Magnetik Kompas, Jangkar, Tanda-Tanda Navigasi, Perlengkapan Tambat Labuh)	Tidak	0	Ya	1
3	Apakah Di Kapal anda ada Baju Penolong	Tidak	0	Ya	1
4	Apakah Di Kapal Anda Ada Sekoci Penolong	Tidak	0	Ya	1
5	Apakah Sitem Penggajian Anda menggunakan Bagi Hasil	Tidak	0	Ya	1
6	Apakah Sitem Penggajian Anda menggunakan Perjanjian Kerja Laut	Tidak	0	Ya	1
7	Apakah kerja di kapal anda mendapatkan uang bonus dan lembur	Tidak	0	Ya	1
8	Apakah ditempatkan kerja anda diasuransikan oleh pemilik Kapal	Tidak	0	Ya	1
9	Apakah Anda Menjadi Anggota dalam Organisasi Dimasyarakat seperti MNSI atau Lainnya	Tidak	0	Ya	1
10	Apakah Anda Memiliki Dokumen Kepelautan seperti Buku Pelaut, Pasport dan Sertifikat Endorsment	Tidak	0	Ya	1
11	Apakah Di Kapal Saudara terdapat Tempat Tidur, Ruangan AC, WC, Ruang Makan, Fasilitas Hiburan yang khusus	Tidak	0	Ya	1
12	Apakah di Kapal anda terdapat Tanda Suara, GPS dan Peta Laut	Tidak	0	Ya	1
13	Apakah Di Kapal anda terdapat alat keselamatan (Life Jacket, Lampu Senter, Pelontar API, Pulit, P3K, Brosur-brosur Keselamatan)	Tidak	0	Ya	1
14	Apakah di kapal saudara terdapat Life buoy, APAR, Sepatu Bot/Helm, dan Alat Pemadam API Besar	Tidak	0	Ya	1
15	Apakah Di Kapal Saudara terdapat Alat Komunikasi Seperti Handphon, HT, Radio SSB/HP	Tidak	0	Ya	1
16	Apakah di kapal Saudara terdapat Pekerja yang ada dibawah Umur 16 Tahun	Tidak	0	Ya	1
17	Apakah Di Kapal Saudara terdapat lulusan dibawah Pendidikan SMP	Tidak	0	Ya	1

Lampiran. 4.1. Lanjutan

Pertanyaan		Jawaban			
18	Apakah dikawal Saudara Terdapat Dokumen Kesehatan/Buku Kesehatan/Kartu Kesehatan	Tidak	0	Ya	1
19	Apakah Saudara Mempunyai Kartu Identitas Sebagai Nelayan	Tidak	0	Ya	1
20	Apakah Saudara Pandai Berenang	Tidak	0	Ya	1
21	Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan	Tidak	0	Ya	1
22	Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Penanganan Ikan di atas Kapal Perikanan	Tidak	0	Ya	1
23	Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas kapal (BST)	Tidak	0	Ya	1
24	Apakah Saudara sebagai Nakhoda/KKM/Juru Mesin/Juru Mudi/Tekong memiliki sertifikat ANKAPIN/ATKAPIN/SKK	Tidak	0	Ya	1
25	Apakah Saudara bekerja dikawal lebih dari 8 Jam	Tidak	0	Ya	1
26	Apakah di Kapal Saudara mempunyai Standar atau Prosedur akan kebersihan dan Keamanan lingkungan kapal	Tidak	0	Ya	1
27	Apakah Dikawal Saudara mempunyai peralatan kebersihan seperti (Sapu/Tong Sampah/Toilet yang terpisah	Tidak	0	Ya	1
28	Apakah di Kapal Saudara terdapat fasilitas makanan dan air tawar yang cukup	Tidak	0	Ya	1
29	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tenggelam	Tidak	0	Ya	1
30	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tabrakan	Tidak	0	Ya	1
31	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan Pencemaran Laut (Membuang Oli/Sampah di Pinggir Pantai)	Tidak	0	Ya	1
32	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang tenggelam	Tidak	0	Ya	1
33	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang sakit kemudian di bawa Pulang	Tidak	0	Ya	1
34	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Pembunuhan sesama Awak Kapal	Tidak	0	Ya	1
35	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Perkelahian sesama awak kapal	Tidak	0	Ya	1
36	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Tindakan Kriminal (Pencurian, Penipuan, Pemalsuan dll yang dilakukan oleh awak kapal)	Tidak	0	Ya	1
37	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Kasus Narkoba oleh Awak Kapal	Tidak	0	Ya	1
38	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Terorisme atau Perampokan	Tidak	0	Ya	1
39	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan penangkapan ikan lintas batas negara	Tidak	0	Ya	1
40	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan Barang/BBM oleh awak kapal	Tidak	0	Ya	1
41	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Konflik antar nelayan	Tidak	0	Ya	1

Lampiran. 4.1. Lanjutan

Pertanyaan		Jawaban			
42	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan manusia oleh awak kapal	Tidak	0	Ya	1
43	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa PHK	Tidak	0	Ya	1
44	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami konflik masalah PKL/Bagi Hasil	Tidak	0	Ya	1
45	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : Jaring Tersangkut/Jaring Hilang/Luka akibat Penoperasia API	Tidak	0	Ya	1
46	Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja	Tidak	0	Ya	1
Jumlah					

UNIVERSITAS TERBUKA

Lampiran. 4.2. Grafik Ketaatan dan Pemahaman Tentang Keselamatan Kerja Di Kapal Perikanan Responden Berdasarkan Jabatan



Lampiran. 4.3. Tabel Tabulasi Penyataan Sikap Responden Terhadap Pertanyaan Quisioner

Nama Jabatan				
Jabatan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tekong	30	30.0	30.0	30.0
ABK	45	45.0	45.0	75.0
KKM	5	5.0	5.0	80.0
Juru Mudi	10	10.0	10.0	90.0
Nakhoda	3	3.0	3.0	93.0
Juru Mesin	7	7.0	7.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah di Kapal anda terdapat Tanda Suara, GPS dan Peta Laut				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	35	35.0	35.0	35.0
Valid Ya	65	65.0	65.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Anda Memiliki Ijasah Pendidikan Formal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
tidak	2	2.0	2.0	2.0
Valid ya	98	98.0	98.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal anda terdapat alat keselamatan (Life Jacket, Lampu Senter, Pelontar API, Pulit, P3K, Brosur-brosur Keselamatan)				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	20	20.0	20.0	20.0
Valid Ya	80	80.0	80.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Di Kapal Saudara bekerja Memiliki Alat Navigasi Pelayaran (Lampu Navigasi, Magnetik Kompas, Jangkar, Tanda-Tanda Navigasi, Perlengkapan Tambat				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	35	35.0	35.0	35.0
Valid Ya	65	65.0	65.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah dikapal saudara terdapat Life buoy, APAR, Sepatu Bot/Helm, dan Alat Pemadam API Besar				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	23	23.0	23.0	23.0
Valid Ya	77	77.0	77.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal anda ada Baju Penolong				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	18	18.0	18.0	18.0
Valid Ya	82	82.0	82.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal Saudara terdapat Alat Komunikasi Seperti Handphon, HT, Radio SSB/HP				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	16	16.0	16.0	16.0
Valid Ya	84	84.0	84.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal Anda Ada Sekoci Penolong				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	20	20.0	20.0	20.0
Valid Ya	80	80.0	80.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah dikapal Saudara terdapat Pekerja yang ada dibawah Umur 16 Tahun				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	79	79.0	79.0	79.0
Valid Ya	21	21.0	21.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Sistem Penggajian Anda menggunakan Bagi Hasil				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	4	4.0	4.0	4.0
Valid Ya	96	96.0	96.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal Sandara terdapat lulusan dibawah Pendidikan SMP				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	79	79.0	79.0	79.0
Valid Ya	21	21.0	21.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Sitem Penggajian Anda menggunakan Perjanjian Kerja Laut				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	93	93.0	93.0	93.0
Valid Ya	7	7.0	7.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah dikapal Saudara Terdapat Dokumen Kesehatan/Buku Kesehatan/Kartu Kesehatan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	82	82.0	82.0	82.0
Valid Ya	18	18.0	18.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah kerja dikapal anda mendapatkan uang bonus dan lembur				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	95	95.0	95.0	95.0
Valid Ya	5	5.0	5.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara Mempunyai Kartu Identitas Sebagai Nelayan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah ditempatkan kerja anda diasuransikan oleh pemilik Kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara Pandai Berenang				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	6	6.0	6.0	6.0
Valid Ya	94	94.0	94.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Lampiran. 4.3. Lanjutan

Apakah Anda Menjadi Anggota dalam Organisasi Dimasyarakat seperti HNSI atau Lainnya				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	91	91.0	91.0	91.0
Valid Ya	9	9.0	9.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Anda Memiliki Dokumen Kepelautan seperti Buku Pelaut, Pasport dan Sertifikat Endorsment				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	93	93.0	93.0	93.0
Valid Ya	7	7.0	7.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Penanganan Ikan di atas Kapal Perikanan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	95	95.0	95.0	95.0
Valid Ya	5	5.0	5.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal Saudara terdapat Tempat Tidur, Ruang AC, WC, Ruang Makan, Fasilitas Hiburan yang khusus				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	69	69.0	69.0	69.0
Valid Ya	31	31.0	31.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas kapal (BST)				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara sebagai Nakhoda/KKM/Juru Mesin/Juru Mudi/Tekong memiliki sertifikat ANKAPIN/ATKAPIN/SKK				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	90	90.0	90.0	90.0
Valid Ya	10	10.0	10.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Saudara bekerja dikapal lebih dari 8 Jam				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	4	4.0	4.0	4.0
Valid Ya	96	96.0	96.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah di Kapal Saudara mempunyai Standar atau Prosedur akan kebersihan dan Keamanan lingkungan kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	81	81.0	81.0	81.0
Valid Ya	19	19.0	19.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah Dikapal Saudara mempunyai peralatan kebersihan seperti (Sapu/Tong Sampah/Toilet yang terpisah				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	54	54.0	54.0	54.0
Valid Ya	46	46.0	46.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Lampiran. 4.3. Lanjutan

Apakah di Kapal Saudara terdapat fasilitas makanan dan air tawar yang cukup				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	32	32.0	32.0	32.0
Valid Ya	68	68.0	68.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tenggelam				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tabrakan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	96	96.0	96.0	96.0
Valid Ya	4	4.0	4.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan Pencemaran Laut (Membuang Oli/Sampah di Pinggir Pantai)				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	84	84.0	84.0	84.0
Valid Ya	16	16.0	16.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang tenggelam				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang sakit kemudian di bawa Pulang				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	97	97.0	97.0	97.0
Valid Ya	3	3.0	3.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Pembunuhan sesama Awak Kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	98	98.0	98.0	98.0
Valid Ya	2	2.0	2.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Perkelahian sesama awak kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	97	97.0	97.0	97.0
Valid Ya	3	3.0	3.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Tindakan Kriminal (Pencurian, Penipuan, Pemalsuan dll yang dilakukan oleh awak kapal)				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	94	94.0	94.0	94.0
Valid Ya	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Kasus Narkoba oleh Awak Kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	95	95.0	95.0	95.0
Valid Ya	5	5.0	5.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Lampiran. 4.3. Lanjutan

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Terorisme atau Perampokan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	99	99.0	99.0	99.0
Valid Ya	1	1.0	1.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan penangkapan ikan lintas batas negara				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	98	98.0	98.0	98.0
Valid Ya	2	2.0	2.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan Barang/BBM oleh awak kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	100	100.0	100.0	100.0

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Konflik antar nelayan				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	98	98.0	98.0	98.0
Valid Ya	2	2.0	2.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan manusia oleh awak kapal				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	99	99.0	99.0	99.0
Valid Ya	1	1.0	1.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa PHK				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	91	91.0	91.0	91.0
Valid Ya	9	9.0	9.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami konflik masalah PKL/Bagi Hasil				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	86	86.0	86.0	86.0
Valid Ya	14	14.0	14.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : Jaring Tersangkut/Jaring Hilang/Luka akibat Penoperasi API				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	93	93.0	93.0	93.0
Valid Ya	7	7.0	7.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja				
Pernyataan	Freq	%	Valid %	Cum %
Tidak	4	4.0	4.0	4.0
Valid Ya	96	96.0	96.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Lampiran. 4.4. Tabel Cross Tabulasi Pernyataan Sikap Pada Setiap Jabatan Responden Terhadap Pertanyaan Quisioner

Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tenggelam Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tabrakan Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tenggelam				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Kapal Tabrakan				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	28	2	30	Nama Jabatan	Tekong	27	3	30
	ABK	42	3	45		ABK	45	0	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	9	1	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	3	0	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	6	1	7
Total		94	6	100	Total		96	4	100
Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan Pencemaran Laut (Membuang Oli/Sampah di Pinggir Pantai) Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang tenggelam Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan Pencemaran Laut (Membuang Oli/Sampah di Pinggir Pantai)				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang tenggelam				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	23	7	30	Nama Jabatan	Tekong	28	2	30
	ABK	37	8	45		ABK	41	4	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	9	1	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	3	0	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		84	16	100	Total		94	6	100
Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang sakit kemudian di bawa Pulang Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Pembunuhan sesama Awak Kapal Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami ABK yang sakit kemudian di bawa Pulang				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Pembunuhan sesama Awak Kapal				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	30	0	30	Nama Jabatan	Tekong	30	0	30
	ABK	42	3	45		ABK	43	2	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	3	0	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		97	3	100	Total		98	2	100

Lampiran. 4.4. Lanjutan

Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Perkelahian sesama awak kapal Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Tindakan Kriminal (Pencurian, Penipuan, Pemalsuan dll yang dilakukan oleh awak kapal) Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Perkelahian sesama awak kapal				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Tindakan Kriminal (Pencurian, Penipuan, Pemalsuan dll yang dilakukan oleh awak kapal)				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	29	1	30	Nama Jabatan	Tekong	28	2	30
	ABK	44	1	45		ABK	42	3	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	9	1	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	3	0	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	6	1	7
Total		97	3	100	Total		94	6	100
Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Kasus Narkoba oleh Awak Kapal Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Terorisme atau Perampokan Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa Kasus Narkoba oleh Awak Kapal				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Terorisme atau Perampokan				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	29	1	30	Nama Jabatan	Tekong	30	0	30
	ABK	42	3	45		ABK	44	1	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	2	1	3		Nakhoda	3	0	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		95	5	100	Total		99	1	100
Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan penangkapan ikan lintas batas negara Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan Barang/BBM oleh awak kapal Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah Melakukan penangkapan ikan lintas batas negara				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan Barang/BBM oleh awak kapal				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Total	
Nama Jabatan	Tekong	30	0	30	Nama Jabatan	Tekong	30	30	
	ABK	43	2	45		ABK	45	45	
	KKM	5	0	5		KKM	5	5	
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	10	10	
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	3	3	
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	7	
Total		98	2	100	Total		100	100	

Lampiran. 4.4. Lanjutan

Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Konflik antar nelayan Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan manusia oleh awak kapal Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Konflik antar nelayan				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan manusia oleh awak kapal				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	30	0	30	Nama Jabatan	Tekong	30	0	30
	ABK	44	1	45		ABK	45	0	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	9	1	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	2	1	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		98	2	100	Total		99	1	100
Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Konflik antar nelayan Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan manusia oleh awak kapal Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Konflik antar nelayan				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah melakukan penyelundupan manusia oleh awak kapal				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	30	0	30	Nama Jabatan	Tekong	30	0	30
	ABK	44	1	45		ABK	45	0	45
	KKM	5	0	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	9	1	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	2	1	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		98	2	100	Total		99	1	100
Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa PHK Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami konflik masalah PKL/Bagi Hasil Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami Peristiwa PHK				Total	Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami konflik masalah PKL/Bagi Hasil				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	27	3	30	Nama Jabatan	Tekong	26	4	30
	ABK	40	5	45		ABK	40	5	45
	KKM	5	0	5		KKM	3	2	5
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	8	2	10
	Nakhoda	2	1	3		Nakhoda	2	1	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		91	9	100	Total		86	14	100

Lampiran. 4.4. Lanjutan

Nama Jabatan * Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : Jaring Tersangkut/Jaring Hilang/Luka akibat Penoperasi API Crosstabulation					Nama Jabatan * Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja Crosstabulation				
Apakah selama anda bekerja di kapal pernah mengalami kecelakaan karena pengoperasian alat tangkap seperti : Jaring Tersangkut/Jaring Hilang/Luka akibat Penoperasi API				Total	Dari semua Pertanyaan Diatas Apakah Menurut Saudara dalam bekerja perlu memperhatikan tentang keselamatan kerja				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	28	2	30	Nama Jabatan	Tekong	2	28	30
	ABK	40	5	45		ABK	0	45	45
	KKM	5	0	5		KKM	2	3	5
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	0	10	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	0	3	3
	Juru Mesin	7	0	7		Juru Mesin	0	7	7
Total		93	7	100	Total		4	96	100
Nama Jabatan * Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Penanganan Ikan di atas Kapal Perikanan Crosstabulation				
Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Pengoperasian Alat Penangkap Ikan				Total	Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Penanganan Ikan di atas Kapal Perikanan				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	28	2	30	Nama Jabatan	Tekong	27	3	30
	ABK	44	1	45		ABK	43	2	45
	KKM	3	2	5		KKM	5	0	5
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	10	0	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	3	0	3
	Juru Mesin	6	1	7		Juru Mesin	7	0	7
Total		94	6	100	Total		95	5	100
Nama Jabatan * Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas kapal (BST) Crosstabulation					Nama Jabatan * Apakah Dikapal anda terdapat alat keselamatan (Life Jacket, Lampu Senter, Pelontar API, Pulit P3K, Brosur-brosur Keselamatan) Crosstabulation				
Apakah Saudara Pernah Mengikuti Pelatihan Dasar Keselamatan diatas kapal (BST)				Total	Apakah Dikapal anda terdapat alat keselamatan (Life Jacket, Lampu Senter, Pelontar API, Pulit, P3K, Brosur-brosur Keselamatan)				Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	26	4	30	Nama Jabatan	Tekong	9	21	30
	ABK	44	1	45		ABK	3	42	45
	KKM	5	0	5		KKM	2	3	5
	Juru Mudi	10	0	10		Juru Mudi	3	7	10
	Nakhoda	3	0	3		Nakhoda	1	2	3
	Juru Mesin	6	1	7		Juru Mesin	2	5	7
Total		94	6	100	Total		20	80	100
Nama Jabatan * Apakah dikapal saudara terdapat Life buoy, APAR, Sepatu Bot/Helm, dan Alat Pemadam API Besar Crosstabulation									
Apakah dikapal saudara terdapat Life buoy, APAR, Sepatu Bot/Helm, dan Alat Pemadam API Besar				Total					Total
		Tidak	Ya				Tidak	Ya	
Nama Jabatan	Tekong	10	20	30		Tekong			
	ABK	10	35	45		ABK			
	KKM	0	5	5		KKM			
	Juru Mudi	2	8	10		Juru Mudi			
	Nakhoda	0	3	3		Nakhoda			
	Juru Mesin	1	6	7		Juru Mesin			
Total		23	77	100	Total				

