



© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

IDENTIFIKASI KESELAMATAN KERJA NELAYAN DI PPI BATUKARAS KABUPATEN PANGANDARAN PROVINSI JAWA BARAT

RYAN SURYADI PUTRA



**DEPARTEMEN PEMANFAATAN SUMBERDAYA PERIKANAN
FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN
INSTITUT PERTANIAN BOGOR
BOGOR
2014**

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



PERNYATAAN MENGENAI SKRIPSI DAN SUMBER INFORMASI

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi berjudul Identifikasi Keselamatan Kerja Nelayan di PPI Batukaras Kabupaten Pangandaran Provinsi Jawa Barat adalah benar karya saya dengan arahan dari komisi pembimbing dan belum diajukan dalam bentuk apa pun kepada perguruan tinggi mana pun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka di bagian akhir skripsi ini.

Dengan ini saya melimpahkan hak cipta dari karya tulis saya kepada Institut Pertanian Bogor.

Bogor, April 2014

Ryan Suryadi Putra
NIM C44100023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



ABSTRAK

RYAN SURYADI PUTRA. Identifikasi Keselamatan Kerja Nelayan di PPI Batukaras Kabupaten Pangandaran Provinsi Jawa Barat. Dibimbing oleh FIS PURWANGKA dan BUDHI HASCARYO ISKANDAR.

Aktivitas nelayan di laut memiliki risiko yang tinggi karena kapal penangkap ikan beroperasi mulai dari perairan yang tenang hingga perairan dengan gelombang yang sangat tinggi. Masalah keselamatan kerja di laut dan keselamatan kapal untuk saat ini tidak hanya menjadi perhatian pemerintah Indonesia saja, namun telah menjadi perhatian dunia. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan, secara jelas telah mengatur tentang keselamatan nelayan dan kapal ikan, sedangkan implementasi yang dilakukan pada negara-negara anggotanya tersebut masih kurang. Data yang dikumpulkan ada dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan cara wawancara mendalam melalui kuesioner. Pengambilan data dilakukan dengan metode *purposive sampling* terhadap beberapa pihak yang berkepentingan dengan keselamatan kerja nelayan. Tujuan dari penelitian ini untuk mengidentifikasi pengetahuan nelayan seputar keselamatan kerja, dan mengidentifikasi instansi pengelola keselamatan kerja nelayan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa nelayan memiliki pengetahuan yang minim mengenai keselamatan kerja dan prosedur bekerja di kapal serta pengelolaan keselamatan kerja di PPI Batukaras tidak terlaksana dengan baik.

Kata kunci: keselamatan kerja, nelayan, PPI Batukaras

ABSTRACT

RYAN SURYADI PUTRA. Identify of Fishermen Safety Work in PPI Batukaras District Pangandaran West Java Province. Supervised by FIS PURWANGKA and BUDHI HASCARYO ISKANDAR

Fisherman activity in sea own the high risk because fieldsman ship operate to start from calm territorial water till territorial water with the very high wave. Problem of working safety in sea and ship safety for this time not only become the governmental attention Indonesia only, but have come to the world attention. Released policy, clearly have arranged about safety of fisherman and fishing boat, while implementation conducted at its member nations still less. Data that collected there is two type, that is primary data and secondary data. Primary data obtained by circumstantial interview through questionnaire. Data intake conducted with the method of purposive sampling to some the interested parties with the working safety fisherman. Intention of this research to identify the fisherman knowledge in around working safety, and identify the institution of organizer of working safety fisherman. Result of this research indicate that the fisherman own minim knowledge of concerning working safety and procedure work in ship and also management of working safety in PPI Batukaras not executed better.

Keywords: Fishermen, PPI Batukaras, Safety work.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumunkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



IDENTIFIKASI KESELAMATAN KERJA NELAYAN DI PPI BATUKARAS KABUPATEN PANGANDARAN PROVINSI JAWA BARAT

RYAN SURYADI PUTRA

Skripsi
sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Perikanan
pada
Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan

**DEPARTEMEN PEMANFAATAN SUMBERDAYA PERIKANAN
FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN
INSTITUT PERTANIAN BOGOR
BOGOR
2014**

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumunkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



Judul Skripsi : Identifikasi Keselamatan Kerja Nelayan Di PPI
Batukaras Kabupaten Pangandaran Provinsi Jawa Barat
Nama : Ryan Suryadi Putra
NIM : C44100023
Program Studi : Teknologi dan Manajemen Perikanan Tangkap

Disetujui oleh

Dr. Fis Purwangka, SPi, MSi
Pembimbing I

Dr Ir Budhi Hascaryo Iskandar, MSi
Pembimbing II

Diketahui oleh

Dr Ir Budy Wiryawan, MSc
Ketua Departemen

Tanggal Lulus:

- Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
 2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

Judul Skripsi : Identifikasi Keselamatan Kerja Nelayan Di PPI
Batukaras Kabupaten Pangandaran Provinsi Jawa Barat
Nama : Ryan Suryadi Putra
NIM : C44100023
Program Studi : Teknologi dan Manajemen Perikanan Tangkap

Disetujui oleh


Dr. Fis Purwangka, SPi, MSi
Pembimbing I


Dr. Ir Budhi Hascaryo Iskandar, MSi
Pembimbing II

Diketahui oleh



Dr. Ir Budiy Wiryawan, MSc
Ketua Departemen

Tanggal Lulus: 30 APR 2014

- Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
 2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah *subhanahu wa ta'ala* atas segala karunia-Nya sehingga karya ilmiah ini berhasil diselesaikan. Tema yang dipilih dalam penelitian yang dilaksanakan sejak bulan Juli 2013 ini ialah keselamatan kerja, dengan judul Identifikasi Keselamatan Kerja Nelayan Di PPI Batukaras Kabupaten Pangandaran Provinsi Jawa Barat.

Ungkapan terima kasih penulis disampaikan kepada:

1. Dr Fis Purwangka, SPi, MSi selaku pembimbing pertama dan Dr Ir Budhi Hascaryo Iskandar, MSi selaku pembimbing kedua atas bimbingan serta arahnya yang telah diberikan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
2. Prof Dr Ir Mulyono S Baskoro, MSc atas kesediaanya selaku dosen penguji tamu, atas saran, nasehat serta kritik yang membangun dalam memperbaiki skripsi ini.
3. Dr Yopi Novita, SPi, MSi selaku Komisi Pendidikan Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan atas saran dan arahnya.
4. Dosen Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan atas ilmu yang telah diberikan selama ini.
5. Orang tua tercinta, Mamah (Nina Rohaeni), Papap (Drs Suryadi), Kakak (Dhendy Surya Purnama, SKom) dan keluarga besar atas kasih sayang, teladan, doa, saran, bantuan, pengertian serta dukungannya selama penulis menjalankan studi di Institut Pertanian Bogor.
6. Keluarga besar Naga Hitam (Dedy Putra Wahyudi, Spi, Luthfi Zuhdi Rafsanjani, SPi, Fazri Saisar, Richan Ade Fadli, Wahyu Qurmadi, Adi Kusnadi) yang telah memberikan semangat dalam proses penyelesaian skripsi ini.
7. Keluarga besar PSP 47 yang telah memberikan semangat dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Hamba Ainul Mubarak, SPi, MSi, Suci Nurhadini H, SPi, Yadudin, SPi, Dwi Putra Yuwandana, SPi, Izza Mahdiana, SPi dan civitas Laboratorium MOBA serta saudara Arif Nugraha, SPi yang telah memberikan arahan dan saran serta semangat.
9. PSP 45, PSP 46, PSP 48, PSP 49, T.U PSP, bagian dapur serta civitas PSP lainnya yang telah memberikan doa, dukungan, dan semangat.
10. Semua pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi ini.

Semoga karya ilmiah ini bermanfaat, Kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan untuk perbaikan di masa depan.

Bogor, April 2014

Ryan Suryadi Putra



DAFTAR ISI

| | |
|---|----|
| DAFTAR TABEL | i |
| DAFTAR GAMBAR | i |
| DAFTAR LAMPIRAN | i |
| PENDAHULUAN | 1 |
| Latar Belakang | 1 |
| Perumusan Masalah | 2 |
| Tujuan Penelitian | 2 |
| Manfaat Penelitian | 2 |
| METODE | 2 |
| Prosedur Pengambilan Data | 3 |
| Prosedur Analisis Data | 3 |
| HASIL DAN PEMBAHASAN | 4 |
| Perkembangan Armada Penangkapan Ikan | 4 |
| Pengetahuan Nelayan Seputar Keselamatan Kerja | 5 |
| Pengelolaan Keselamatan Kerja Nelayan | 8 |
| KESIMPULAN DAN SARAN | 20 |
| Kesimpulan | 20 |
| Saran | 20 |
| DAFTAR PUSTAKA | 21 |
| LAMPIRAN | 23 |
| RIWAYAT HIDUP | 27 |

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumunkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



DAFTAR TABEL

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Data perkembangan armada penangkapan ikan Kecamatan Cijulang tahun 2005–2011 | 4 |
| 2 | Peraturan nasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja nelayan | 16 |
| 3 | Regulasi nasional keselamatan kerja nelayan | 18 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Peta lokasi penelitian | 3 |
| 2 | Hasil wawancara terhadap nelayan terkait pengetahuan dan kesadaran terkait keselamatan kerja | 6 |
| 3 | Peta instansi pemerintahan & organisasi nelayan serta penanganan ketika terjadi kecelakaan | 8 |
| 4 | Situs manajemen keselamatan laut | 10 |
| 5 | Situs manajemen keselamatan laut PPI Batukaras | 11 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Peraturan nasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja nelayan | 23 |
| 2 | Hasil <i>content analysis</i> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran | 23 |
| 3 | Hasil <i>content analysis</i> Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan | 24 |
| 4 | Hasil <i>content analysis</i> IMO tahun 2007 STW 44/19 | 24 |
| 5 | Kantor polisi perairan pangandaran | 25 |
| 6 | Kantor syahbandar pangandaran | 25 |
| 7 | Kapal nelayan di PPI Batukaras | 25 |
| 8 | Kartu anggota HNSI | 26 |
| 9 | Kartu nelayan | 26 |

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



DAFTAR ISTILAH

| | |
|--------------------|--|
| Alat keselamatan | : Kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya. |
| ABK | : Anak buah kapal. Awak kapal selain nahkoda dan pimpinan kapal. |
| Diskriminasi | : Pembedaan perlakuan terhadap sesama warga negara (berdasarkan warna kulit, golongan, suku, ekonomi, agama, dsb). |
| Fluktuasi | : Keadaan turun naik harga dsb. |
| Gross tonnage (GT) | : Isi kotor kapal secara keseluruhan yang dihitung sesuai dengan ketentuan konvensi internasional tentang pengukuran kapal (<i>International Tonnage Measurement of Ships</i>) tahun 1969. |
| Implementasi | : Pelaksanaan. |
| Investigasi | : Penyelidikan (usaha memperoleh informasi melalui pengumpulan data). |
| Katir | : Kayu ringan atau buluh dipasang di kanan kiri perahu untuk menjaga keseimbangan. |
| Kebijakan | : Rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. |
| Kemauan politik | : Niatan pimpinan untuk melakukan hal-hal yang dianggap perlu untuk kebaikan bersama dalam jangka panjang. |
| Kompetensi | : Seperangkat pengetahuan, keterampilan, dan perilaku yang harus dimiliki, dihayati, dan dikuasai dalam melaksanakan tugas. |
| Koordinasi | : Suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan. |
| Mekanisme | : Cara bekerja |
| MCS | : <i>Monitoring, control and surveillance</i> /pemantauan, pengendalian, dan pengawasan. Suatu implementasi dari perencanaan atau strategi, termasuk implementasi dari eksploitasi kepentingan untuk memberikan pengaruh kepada kebijakan yang telah disepakati dan perencanaan dalam manajemen perikanan. |
| Mualim | : Perwira kapal berijazah pelayaran niaga nautika/pemandu kapal. |
| Nahkoda | : Perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal. |
| Navigasi | : Ilmu pengetahuan dalam menentukan posisi kapal di laut dengan mengemudikan kapal secara aman dari suatu tempat ke tempat lain. |

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumunkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



PPI

: Pangkalan pendaratan ikan. Tempat berlabuh atau bertambahnya perahu/kapal perikanan guna mendaparatkan hasil tangkapannya, memuat perbekalan kapal serta sebagai basis kegiatan produksi, pengolahan, pemasaran ikan dan pembinaan masyarakat perikanan.

Pendekatan holistik

: Pendekatan terhadap suatu masalah atau gejala, dengan memandang masalah atau gejala itu sebagai suatu kesatuan yang utuh.

Pengelolaan

: Suatu rangkaian pekerjaan atau usaha yang dilakukan oleh sekelompok orang untuk melakukan serangkaian kerja dalam mencapai tujuan tertentu.

Prosedur

: Suatu rangkaian tugas-tugas yang saling berhubungan yang merupakan urutan-urutan menurut waktu dan tata cara tertentu untuk melaksanakan suatu pekerjaan yang dilaksanakan berulang-ulang.

Purposive sampling

: Teknik pengambilan sampel secara sengaja, sampel tidak diambil secara acak, peneliti sudah menentukan sendiri.

P3K

: Pertolongan pertama pada kecelakaan. Pertolongan pertama yang harus segera diberikan kepada korban yang mendapatkan kecelakaan atau penyakit mendadak dengan cepat dan tepat sebelum korban dibawa ke tempat rujukan.

Regulasi

: Mengendalikan perilaku manusia atau masyarakat dengan aturan atau pembatasan.

Risiko

: Ketidakpastian yang dapat diperkirakan atau diukur, ketidakpastian yang telah diketahui tingkat probabilitas kejadiannya, ketidakpastian besaran kerugiannya dapat diukur.

Rukun nelayan

: Organisasi yang mempunyai ikatan berdasarkan profesi yang sama dalam meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan nelayan Indonesia.

SAR

: *Search and Rescue*. Usaha dan kegiatan kemanusiaan untuk mencari dan memberikan pertolongan kepada manusia dengan kegiatan yang meliputi : mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam bencana atau musibah, mencari kapal dan atau pesawat terbang yang mengalami kecelakaan, evakuasi pemindahan korban musibah pelayaran, penerbangan, bencana alam atau bencana lainnya dengan sasaran utama penyelamatan jiwa manusia.

Sosialisasi

: Proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat.

Syahbandar

: Pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Hak Cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



TKP

Tekong
VMS

© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
: Tempat Kejadian Perkara. Tempat ditemukannya benda bukti dan/atau tempat terjadinya peristiwa kecelakaan atau yang diduga kecelakaan menurut suatu kesaksian.
: Nakhoda/juragan kapal.
: *Vessel monitoring system*/Sistem pemantauan kapal. Sistem pemantauan yang dapat memberikan informasi tentang aktivitas kapal perikanan.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kapal ikan, alat penangkap ikan, dan nelayan adalah tiga faktor yang mendukung keberhasilan dalam suatu operasi penangkapan ikan. Aktivitas nelayan di laut memiliki risiko yang tinggi karena kapal penangkap ikan beroperasi mulai dari perairan yang tenang hingga perairan dengan gelombang yang sangat besar. Faktor keselamatan kapal maupun nelayan merupakan hal yang perlu diperhatikan demi kesuksesan suatu operasi penangkapan ikan. Masalah keselamatan kerja di laut dan keselamatan kapal untuk saat ini tidak hanya menjadi perhatian pemerintah Indonesia saja, namun telah menjadi perhatian dunia.

Data yang diperoleh dari kesatuan patroli laut dan pantai (KPLP) dan Komite nasional keselamatan transportasi (KNKT) menunjukkan bahwa kecelakaan kapal dari tahun 2003 – 2008 adalah sebesar 56% untuk kapal tradisional, 17% untuk kapal *cargo*, 8% untuk *ferry ro ro*, 5% untuk *tanker*, 3% untuk kapal penumpang, 2% untuk kapal ikan, 1% untuk kapal *container*, dan 1% untuk lain-lain. Kecelakaan yang terjadi diantaranya adalah kapal tenggelam, kapal kandas, kapal kebakaran, kapal tubrukan, dan kapal terbalik. Faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan antara lain adalah faktor kesalahan manusia (*human error*), faktor alam, dan faktor teknis. Kecelakaan akibat faktor alam tidak dapat dihindari saat operasi penangkapan ikan, namun dengan meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan faktor teknis diharapkan kecelakaan kapal dapat dihindari atau diminimalkan (PT. Trans Asia Consultants 2009).

Kinerja keselamatan armada kapal-kapal penangkap ikan ditunjukkan dengan tingkat kecelakaan fatal kapal penangkap ikan dan posisi risiko kecelakaan armada kapal penangkap apakah berada pada posisi yang *unacceptable risk*, *intermediate risk* atau *acceptable risk*. Diperlukan upaya pencegahan dan mitigasi untuk menurunkan risiko kecelakaan melalui berbagai hal, yakni: (1) pelatihan kompetensi keselamatan dan pelayaran bagi para nakhoda dan ABK, (2) peningkatan *safety awareness* bagi pemilik kapal, Syahbandar pelabuhan perikanan, pengawas kapal perikanan, penyuluh perikanan tangkap, pengajar pada lembaga pendidikan dan pelatihan perikanan, pemuka masyarakat nelayan dan keluarga nelayan, penegakan hukum atas keselamatan kapal perikanan, (3) asuransi awak kapal, (4) membangun standar pendidikan dan pelatihan dan sertifikasi pelaut perikanan, standar kapal penangkap ikan, standar pengawakan dan membangun sistem ketenagakerjaan pada kapal penangkap ikan (Suwardjo 2010). Lembaga IMO, ILO dan FAO mempunyai batasan-batasan sesuai dengan cakupan organisasi masing-masing. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan, secara jelas telah mengatur tentang keselamatan nelayan dan kapal ikan, sedangkan implementasi yang dilakukan pada negara-negara anggotanya tersebut masih kurang. Kebijakan internasional yang ada belum dapat mengimplementasikan sebelum dilakukan kesepakatan pada regional tersebut (Purwangka 2013).

PPI Batukaras menjadi salah satu sentra nelayan di Kabupaten Pangandaran yang cukup ramai. Armada penangkapan di pangkalan pendaratan ikan (PPI)

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mempublikasikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

Batukaras didominasi oleh armada penangkapan skala kecil. Data statistik Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Ciamis tahun 2011 menunjukkan bahwa jumlah armada penangkapan yang ada di PPI Batukaras adalah sebanyak 281 unit dan semua armada berjenis motor tempel ukuran <7 *gross tonnage* (GT). Perhatian pemerintah daerah serta instansi yang bertanggung jawab terkait keselamatan kerja nelayan masih sangat minim. Oleh karena itu, penelitian mengenai pengelolaan keselamatan kerja nelayan sangat perlu dilakukan sebagai upaya meminimalisir tingkat kecelakaan nelayan di laut.

Perumusan Masalah

Permasalahan dalam penelitian ini adalah kurangnya pengetahuan nelayan mengenai keselamatan kerja dan belum adanya peran pemerintah daerah dalam mengelola keselamatan kerja nelayan. Di dalam penelitian ini, permasalahan tersebut dirumuskan melalui kuesioner kepada nelayan dan aparat pemerintah daerah terkait. Disisi lain telaah terhadap berbagai peraturan terkait keselamatan kerja juga dilakukan.

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk :

1. Mengidentifikasi pengetahuan nelayan Batukaras seputar keselamatan kerja.
2. Mengidentifikasi peran instansi pengelola keselamatan kerja nelayan di Batukaras.

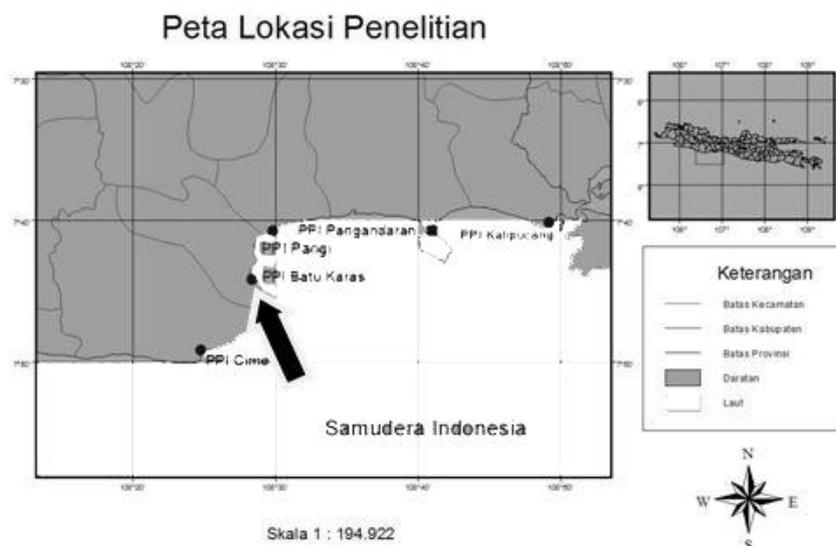
Manfaat Penelitian

Hasil kajian pada penelitian ini diharapkan :

1. Dapat memberikan informasi dalam pengembangan kajian terkait keselamatan kerja nelayan;
2. Dapat memberikan informasi mengenai kondisi terkini terkait keselamatan kerja nelayan dan dapat digunakan sebagai masukan untuk pengambilan kebijakan dalam penanganan keselamatan kerja nelayan;
3. Dapat dijadikan dasar untuk penelitian lebih lanjut.

METODE

Penelitian ini dilaksanakan dari bulan Juni 2013 sampai dengan bulan April 2014. Pengambilan data dilaksanakan pada bulan Juli 2013 bertempat di Desa Batukaras, Kecamatan Cijulang, Kabupaten Pangandaran, Jawa Barat.



Gambar 1 Peta lokasi penelitian

Prosedur Pengambilan Data

Data yang dikumpulkan ada dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan cara wawancara mendalam melalui kuesioner. Pengambilan data dilakukan dengan metode *purposive sampling* terhadap beberapa pihak yang berkepentingan dengan keselamatan kerja nelayan. Pihak-pihak tersebut yaitu syahbandar, kepala PPI, polisi air, kepala koperasi unit desa (KUD), serta beberapa tokoh kunci nelayan di PPI Batukaras. Data primer yang dikumpulkan antara lain pengetahuan nelayan mengenai keselamatan kerja, dan instansi yang berwenang dalam penanganan kecelakaan kerja di laut. Data sekunder diperoleh dengan cara penelusuran peraturan mengenai keselamatan kerja di laut pada instansi yang terkait dengan keselamatan kerja di laut.

Prosedur Analisis Data

Dalam penelitian ini setelah dilakukan pengumpulan data, maka data tersebut dianalisis untuk mendapatkan kesimpulan. Analisis data sebagai berikut :

1) Analisis deskriptif

Metode analisis deskriptif yaitu usaha untuk mengumpulkan dan menyusun suatu data, kemudian dilakukan analisis terhadap data tersebut. Analisis deskriptif yakni data yang dikumpulkan berupa aspek kebijakan dan kelembagaan yang meliputi manfaat, implementasi dan kendala/kelemahan dari kebijakan yang ada. Analisis kelembagaan dilakukan dengan mengevaluasi keberadaan dan peran yang dilakukan oleh kelembagaan tersebut berkaitan dengan keselamatan kerja nelayan di laut.

2) *Content analisis* atau analisis isi

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis isi (*content analisis*). Di mana, data deskriptif sering hanya dianalisis menurut isinya, dan karena itu analisis semacam ini juga disebut analisis isi (*content analisis*)

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

(Sumadi 1983). Dengan metode *content analysis*, dilakukan telaah terhadap peraturan mengenai keselamatan kerja di laut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perkembangan Armada Penangkapan Ikan

Armada penangkapan ikan merupakan salah satu faktor yang mendukung keberhasilan dalam suatu operasi penangkapan. Armada penangkapan ikan yang digunakan berupa kapal perikanan, yang didefinisikan sebagai kapal, perahu, atau alat apung lainnya yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan (Undang-Undang RI No.31 Tahun 2004). Pada Tabel 1 dapat dilihat jumlah serta jenis armada penangkapan ikan di Kecamatan Cijulang periode 2005-2011.

Tabel 1 Data perkembangan armada penangkapan ikan Kecamatan Cijulang tahun 2005–2011

| NO | JENIS ARMADA TANGKAP (UNIT) | Kecamatan Cijulang | | | | | | |
|----|--------------------------------------|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| 1 | Kapal Motor (KM) diantara 5-10 GT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Motor Tempel (MT) | 225 | 148 | 320 | 281 | 281 | 281 | 281 |
| 3 | Perahu Tanpa Motor (PTM) | 30 | 30 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | JUMLAH | 255 | 178 | 350 | 281 | 281 | 281 | 281 |

Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Kab. Ciamis (2005-2011)

Tabel 1 menunjukkan jumlah armada penangkapan yang ada di PPI Batukaras dari tahun 2005-2011. Selama periode 2005-2011 jumlah armada penangkapan ikan di PPI Batukaras mengalami fluktuasi pada jenis motor tempel dan perahu tanpa motor. Faktor yang mempengaruhinya adalah teknologi dan jumlah nelayan. Tahun 2005 terdapat 225 unit perahu motor tempel, selanjutnya pada tahun 2006 terjadi penurunan sebanyak 77 unit, namun pada tahun 2007 mengalami kenaikan jumlah sebanyak 172 unit, dan kembali turun pada tahun 2008 sebanyak 39 unit. Periode 2008-2011 jumlah perahu motor tempel tidak berubah, yaitu sebanyak 281. Penurunan drastis yang terjadi pada tahun 2006 dikarenakan pada tahun 2006 terjadi bencana tsunami yang melanda kawasan PPI Batukaras yang mengakibatkan perahu nelayan rusak dan tidak dapat digunakan kembali. Ketika tahun 2007 terjadi kenaikan jumlah pada jenis motor tempel ini dikarenakan setiap nelayan di PPI Batukaras menerima bantuan berupa perahu dari pemerintah pusat sebagai pengganti perahu yang rusak akibat bencana

tsunami tahun 2006, namun kembali terjadi penurunan kembali pada tahun 2008 disebabkan banyak nelayan yang menjual perahu bantuan dari pemerintah tersebut kepada warga untuk dijadikan perahu pariwisata baik untuk objek wisata pantai Batukaras maupun objek wisata Green Canyon. Kapal motor yang memiliki ukuran diantara 5-10 *gross tonnage* (GT) tidak mengalami perubahan, karena selama periode tersebut tidak ada nelayan yang mengoperasikan kapal motor, disebabkan nelayan setempat tidak memiliki modal yang cukup dalam pengoperasiannya.

Pengetahuan Nelayan Seputar Keselamatan Kerja

Nelayan di pangkalan pendaratan ikan (PPI) Batukaras merupakan nelayan tradisional yang dominan menggunakan alat tangkap *gillnet* dengan daerah penangkapan ikan maksimal 5 mil. Daerah penangkapan ikan nelayan didominasi oleh daerah yang dekat dengan tebing karena target tangkapan utama nelayan di PPI Batukaras merupakan udang karang yaitu lobster, selain itu apabila musim penangkapan lobster telah berlalu, nelayan setempat mengalihkan daerah penangkapan ikan di sekitar Teluk Pangandaran dengan target utama penangkapan berupa ikan tongkol, ikan layang, dan ikan cakalang. Risiko yang cukup tinggi pada saat operasi penangkapan ikan belum menjadi fokus utama nelayan, Nelayan cenderung berani mengambil risiko kecelakaan kerja karena alasan ekonomi serta kurangnya pemahaman mengenai keselamatan kerja menambah paradigma bahwa keselamatan tergantung pribadi masing-masing orang. Nelayan kurang memahami mengenai keselamatan kerja di laut dan prosedur yang ada serta hanya mengandalkan pengetahuan yang minim mengenai keselamatan. Nelayan hanya melihat tanda-tanda dari alam sebelum melaut dan tanpa membawa peralatan keselamatan yang seharusnya dibawa. Alat komunikasi yang digunakan berupa telepon genggam karena jarak melaut yang relatif dekat, maksimal 5 mil laut dan sinyal telepon genggam masih menjangkau daerah penangkapan ikan tersebut. Kecelakaan yang pernah terjadi di lapangan didominasi oleh kapal tenggelam, terbalik, hanyut, serta kecelakaan kerja. Kejadian kebakaran dan tubrukan sangat jarang terjadi.

Nelayan di PPI Batukaras dominan menggunakan kapal kecil dengan ukuran <7 GT. Jumlah awak kapal pada kapal tersebut 2 orang, dengan pembagian kerja di kapal sebagai tekong dan ABK. Pembagian kerja pada perikanan skala kecil ini tidak terlalu terlihat karena keduanya memiliki tugas yang sama di kapal dalam operasi penangkapan ikan, namun untuk tekong, tanggung jawab yang dibebankan adalah navigasi serta mesin kapal, namun ketika dilakukan operasi penangkapan ikan, tekong dan ABK bekerja sama. Terkadang tekong dan ABK hanyalah panggilan sebagai pembeda antara pemilik kapal dan anak buahnya.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.50 Th. 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, keselamatan dan kesehatan kerja yang selanjutnya disingkat K3 adalah segala kegiatan yang menjamin keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Dalam menciptakan keselamatan kerja tentunya harus didukung oleh keterampilan dan pengetahuan yang wajib dimiliki orang-orang yang terkait di dalamnya. Pada Gambar 2 disampaikan hasil kuesioner terhadap nelayan PPI Batukaras mengenai pengetahuan tentang

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

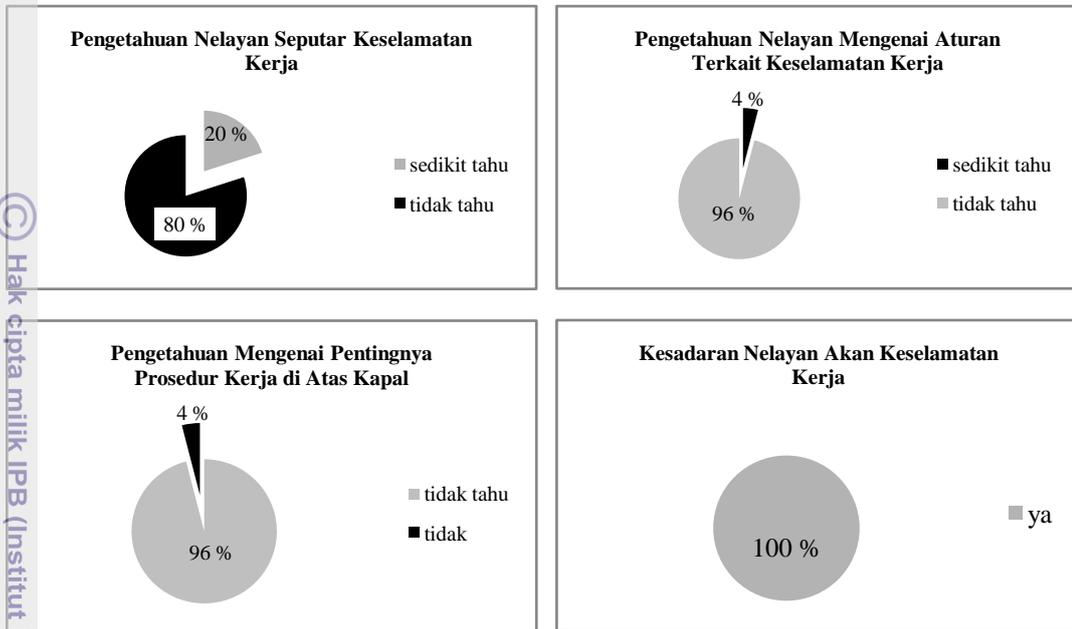
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang meminumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

keselamatan kerja, pengetahuan mengenai aturan keselamatan kerja, pengetahuan akan pentingnya prosedur kerja di atas kapal, dan kesadaran nelayan akan keselamatan kerja.



Sumber: Hasil Wawancara Terhadap Nelayan (diolah)
 Gambar 2 Hasil wawancara terhadap nelayan terkait pengetahuan dan kesadaran terkait keselamatan kerja

Dari Gambar 2 terlihat bahwa nelayan yang memiliki pengetahuan mengenai keselamatan kerja sangat minim, 20% nelayan sedikit mengetahui tentang keselamatan kerja dan 80% tidak mengetahui mengenai keselamatan kerja. Aturan terkait keselamatan kerja yang diketahui nelayan sangat minim, 96% diantaranya tidak mengetahui bahwa ada aturan mengenai keselamatan kerja. Nelayan hanya mengetahui keselamatan kerja tergantung pribadi masing-masing orang yang menjalaninya saja, apabila cuaca baik maka nelayan akan melaut namun apabila cuaca buruk nelayan tidak akan melaut. Sedangkan 4% diantaranya mengetahui sedikit mengenai aturan seputar keselamatan kerja. Nelayan hanya sebatas mengetahui adanya aturan namun tidak dapat menyebutkan aturan yang berlaku.

Pada dasarnya terdapat prosedur yang harus ditaati apabila bekerja di kapal. Prosedur yang dimaksud seperti yang tertulis dalam buku pedoman khusus keselamatan dan keamanan pelayaran (BAKORKAMLA 2009) adalah sebagai berikut :

- a) Nakhoda bertanggung jawab terhadap keselamatan pelayaran kapal yang dia pimpin/tangani;
- b) Pada saat tugas jaga, Mualim I (*Chief Officer*) bertanggung jawab terhadap pelayaran yang aman. Dia harus membantu Nakhoda sebagai pimpinan atas kapal;
- c) Nakhoda dan Mualim I diperlengkapi dengan peralatan alat bantu navigasi untuk membantu memastikan pelayaran kapal yang aman. Alat bantu tersebut tidak akan efektif dan bahkan bisa menimbulkan bahaya kalau tidak

digunakan dengan benar sesuai dengan kemampuan dengan keterbatasannya. Sedapatnya bila memungkinkan posisi kapal yang didapat dengan satu cara, harus selalu diperiksa dengan cara yang lain. Pelampung-pelampung (*buoys*) bisa bergeser dari posisinya dan tidak bisa dijadikan sebagai patokan penentu posisi kapal;

- d) Adalah bahaya menggunakan petunjuk otomatis (*automatic pilot*) pada perairan yang padat dengan daratan dan perjalanan pendek. Jadi alat tersebut tidak perlu digunakan;
- e) Peraturan internasional tentang pencegahan tubrukan di laut harus selalu dipatuhi;
- f) Nakhoda harus menulis perintah berjalan (*standing order*) dengan jelas dan tepat dan ditandatangani, serta diberi tanggal yang disediakan Muallim I.
- g) Semua personil kapal harus beristirahat dengan cukup sebelum melakukan tugas jaga. Tugas jaga tidak harus diserahkan kalau petugas jaga pengganti kurang sehat secara medis.

Prosedur tersebut harus dijalankan demi terciptanya keselamatan dan keamanan. Namun fakta di lapangan berbanding terbalik. Nelayan setempat sebanyak 96% tidak mengetahui mengenai prosedur di atas, dan 4% nelayan menyatakan tidak memerlukan prosedur untuk bekerja di atas kapal. Prosedur yang tertulis di atas sulit diimplementasikan pada nelayan skala kecil karena ukuran kapal yang kecil dan awak kapal yang berjumlah dua orang sehingga prosedur tersebut tidak dapat diaplikasikan di lapangan.

Walaupun pengetahuan nelayan seputar keselamatan kerja dirasa sangat minim, namun 100% nelayan sadar akan pentingnya keselamatan kerja. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya beberapa aplikasi mengenai alat keselamatan kerja yang tanpa disadari telah dilakukan oleh nelayan setempat. Peralatan yang termasuk dalam *safety equipment* pada kapal yang dikeluarkan oleh IMO pada tahun 1960 adalah dokumen/*documentation*, peralatan navigasi/*safety of navigation*, perlengkapan penyelamat jiwa/*life saving appliances*, pompa pemadam, hidran, selang, dan alat pemadam/*fire pumps, hydrants, hoses dan extinguishers*, perlengkapan pemadam kebakaran untuk ruang muat/*Fire appliances in cargo spaces*, serta perlengkapan pemadam lain/*other fire appliances*. Pengaplikasian secara tidak sengaja oleh nelayan adalah dengan menggunakan jerigen atau katir yang digunakan sebagai pelampung apabila terjadi kecelakaan kapal yang membuat kapal tenggelam. Kesadaran nelayan akan keselamatan kerja seharusnya didukung oleh kompetensi yang memadai. Menurut IMO (2007)(analisis isi dapat dilihat pada lampiran 4), nakhoda kapal kecil harus memiliki kompetensi kerja yang memadai dalam mengoperasikan kapal secara aman dan selamat, mengelola kapal dengan baik secara terus menerus, meliputi:

- 1) Pengoperasian dan perawatan mesin;
- 2) Menangani keadaan darurat dan menggunakan radio komunikasi untuk meminta pertolongan;
- 3) Pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K);
- 4) Mengolah gerak kapal di laut, di pelabuhan dan selama operasi penangkapan;
- 5) Navigasi;
- 6) Kondisi cuaca dan ramalan cuaca;
- 7) Stabilitas kapal;

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

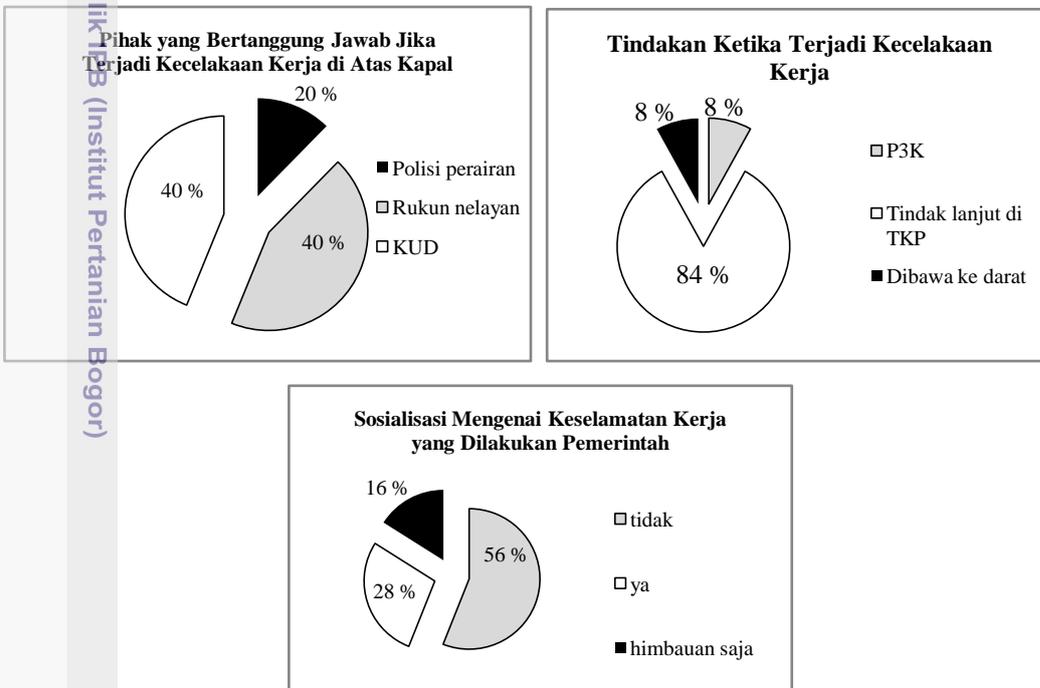
- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

- 8) Penggunaan sistem signal;
- 9) Pencegahan kecelakaan;
- 10) Peraturan pencegahan tubrukan di laut;
- 11) Memahami dan meminimalkan risiko operasi penangkapan ikan.

Fakta yang ada di lapangan, *human error* dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan kerja. Kompetensi nelayan yang ditemukan di lapangan sangat minim, bertolak belakang dengan standar kompetensi yang direkomendasikan oleh IMO dalam mengoperasikan kapal secara aman dan selamat. Hanya kompetensi dalam perawatan mesin dan kondisi cuaca dan ramalan cuaca yang rata-rata dimiliki oleh nelayan di PPI Batukaras. Hal tersebut cukup membuktikan bahwa kesadaran akan keselamatan kerja tinggi namun pengetahuan dan kompetensi yang dimiliki minim.

Pengelolaan Keselamatan Kerja Nelayan



Sumber: Wawancara Nelayan PPI Batukaras (diolah)

Gambar 3 Peran instansi pemerintahan dan organisasi nelayan serta penanganan ketika terjadi kecelakaan kerja

Pada Gambar 3 digambarkan mengenai pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan di kapal, penanganan yang dilakukan, serta peran pemerintah dalam sosialisasi mengenai keselamatan kerja. Pihak yang bertanggung jawab ketika terjadi kecelakaan di atas kapal adalah KUD, rukun nelayan, dan polisi perairan dengan persentase 40% KUD, 40% rukun nelayan, dan 20% polisi perairan. KUD dan rukun nelayan adalah dua organisasi yang berperan aktif ketika nelayan Batukaras mengalami kecelakaan pada saat operasi penangkapan ikan. Polisi perairan berperan memberikan bantuan SAR apabila mendapatkan laporan dari nelayan atau KUD dan rukun nelayan. Implementasi dari Peraturan Kapolri Nomor 22 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Dan

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah pasal 202 ayat 3 huruf (c) menyatakan bahwa Ditpolair menyelenggarakan fungsi pemberian bantuan SAR di laut/perairan telah terlihat di lapangan.

Ketika terjadi kecelakaan sebanyak 8% nelayan melakukan tindak lanjut di TKP, 8% melakukan P3K, dan 84% nelayan membawa korban ke darat untuk diberikan pertolongan lebih lanjut. Pada penanganan tindak lanjut di TKP dan P3K dilakukan ketika kecelakaan yang terjadi tergolong ringan yaitu kecelakaan kerja berupa terbelit jaring dan tertusuk mata pancing, namun untuk kecelakaan yang tergolong berat seperti kapal terbalik atau tenggelam dilakukan penanganan dengan membawa korban ke darat. Kecelakaan kapal berupa kapal terbalik, hanyut, dan tenggelam merupakan kecelakaan fatal yang sering terjadi di lapangan. Penanganan yang dilakukan untuk ketiga kecelakaan tersebut adalah dengan menindaklanjuti di lapangan, yaitu apabila ada nelayan lain yang posisinya dekat dengan tempat kejadian perkara (TKP) maka nelayan tersebut menolong korban, namun jika tidak ada nelayan lain di sekitar TKP akan dilakukan pencarian oleh tim SAR yang merupakan anggota rukun nelayan yang dibentuk oleh KUD setempat serta bantuan dari polisi perairan apabila dibutuhkan. Faktor yang mempengaruhi kecelakaan fatal tersebut merupakan faktor cuaca. Nelayan hanya mengandalkan prediksi cuaca secara tradisional dengan cara melihat tanda-tanda alam dengan melihat langit. Apabila langit terlihat cerah dapat disimpulkan bahwa cuaca cerah, jika terdapat awan hitam yang tidak bergerak cuaca disimpulkan kurang baik namun masih bisa tetap melaut karena kecil kemungkinan terjadi badai, dan jika terdapat awan hitam yang bergerak disimpulkan akan terjadi badai sehingga nelayan tidak melaut.

Kecelakaan kerja yang terjadi adalah nelayan terbelit oleh jaring dan tangan terluka terkena mata pancing, hal tersebut dikarenakan kurang hati-hatinya korban ketika melakukan operasi penangkapan ikan. Penanganannya dilakukan dengan pertolongan pertama pada kecelakaan namun tidak diobati dengan alat P3K hanya dibersihkan dengan air dan luka dibalut dengan kain seadanya. Menurut penuturan nelayan, apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan perahu terbalik atau tenggelam, nelayan hanya mengandalkan jerigan sebagai pelampung atau menggunakan katir yang seyogyanya digunakan sebagai alat penyeimbang perahu.

Kartu anggota Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI) merupakan sebuah jaminan yang pasti bagi para nelayan apabila terjadi kecelakaan perahu yang mereka tumpangi hanyut. Kartu anggota HNSI berfungsi ketika nelayan hanyut dan terdampar di tempat yang bukan tempat asalnya. Dengan menunjukkan kartu anggota HNSI pada nelayan setempat, korban akan mendapatkan bantuan untuk dapat kembali ke tempat asalnya. Namun apabila tidak memiliki kartu anggota tersebut, bantuan yang datang akan sedikit.

Kompetensi nelayan menangani dampak kecelakaan memiliki hubungan erat dengan pemerintah sebagai instansi yang seharusnya memberikan sosialisasi mengenai keselamatan kerja baik itu dalam hal pendidikan maupun pelatihan. Dalam hal sosialisasi yang dilakukan pemerintah, 56% mengatakan tidak ada, 16% nelayan mengatakan sosialisasi yang ada berupa himbauan saja, serta 28% nelayan mengatakan bahwa sosialisasi telah dilaksanakan oleh pihak pemerintah.

Menurut Danielsson (2010) diperlukan pengelolaan yang berkelanjutan terhadap peningkatan keselamatan bagi nelayan. Pengelolaan tersebut dapat

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

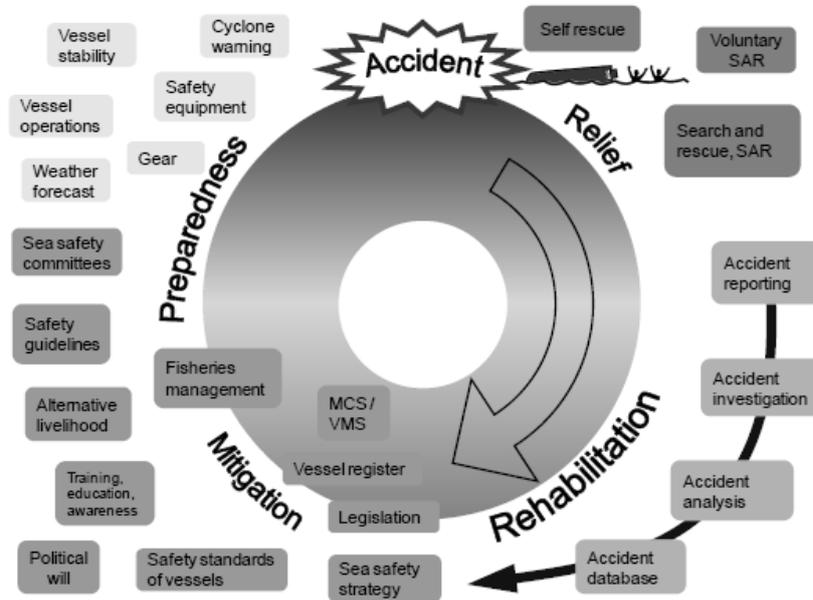
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

diilustrasikan dalam siklus manajemen keselamatan laut yang tertera pada Gambar 4.



Gambar 4 Siklus manajemen keselamatan laut (Danielsson 2010)

Siklus ini bertujuan untuk memberikan informasi sistem pelaporan kecelakaan di laut untuk dimasukkan ke dalam sistem manajemen keselamatan dalam rangka meningkatkan keselamatan bagi nelayan. Hal ini juga mencerminkan pentingnya pendekatan holistik yang melibatkan semua pengambil kebijakan. Keselamatan pada siklus manajemen laut ditandai dengan perbaikan sistem yang berkelanjutan untuk keselamatan nelayan. Siklus ini terdiri dari empat kategori:

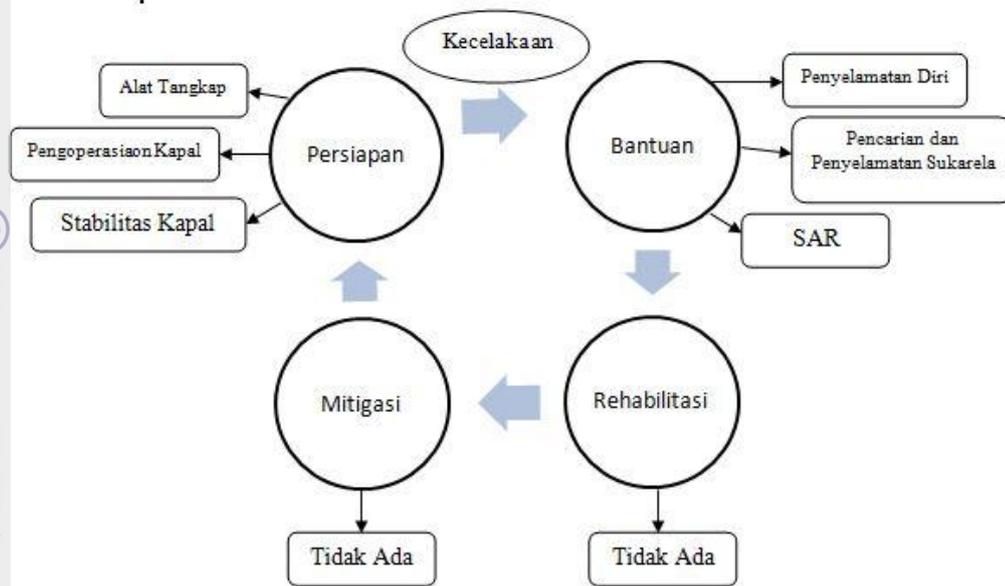
- Proaktif (Sebelum kecelakaan):
 - Mitigasi
 - Persiapan
- Reaktif (Setelah kecelakaan terjadi):
 - Bantuan
 - Rehabilitasi

Pelajaran dari kecelakaan akan membantu pemangku kebijakan dalam penentuan tindakan pencegahan.

Kategori mitigasi merupakan sebuah langkah yang dilakukan untuk mengurangi dampak bencana. Pada kategori persiapan terdapat 6 aspek yang seharusnya dilaksanakan yaitu alat tangkap, peralatan keselamatan, peringatan badai, ramalan cuaca, stabilitas kapal, serta operasional kapal. Kategori persiapan diperlukan untuk mengembangkan pengetahuan dan kapasitas baik itu pemerintah, organisasi, masyarakat, maupun individu untuk mengantisipasi keadaan berbahaya. Ketika kategori persiapan dilakukan, nelayan dapat terhindarkan dari kondisi berbahaya yang mengancam keselamatan jiwa.

Kondisi yang terjadi di PPI Batukaras apabila dibandingkan dengan konsep yang dipaparkan oleh Danielsson belum memenuhi kondisi ideal seperti yang tertera pada Gambar 4. Beberapa komponen dalam siklus tersebut masih

kurang dan harus dilengkapi untuk pengelolaan keselamatan di laut yang ideal. Siklus yang ada hingga saat ini di PPI Batukaras disampaikan pada Gambar 5.



Gambar 5 Siklus manajemen keselamatan laut PPI Batukaras

Gambar 5 menjelaskan siklus manajemen keselamatan laut di PPI Batukaras. Mitigasi dan rehabilitasi merupakan kategori yang belum terlaksana di PPI Batukaras. Dari siklus yang lengkap, terdapat 11 aspek yang belum direalisasi dan dilaksanakan pada kategori mitigasi yaitu MCS/VMS, registrasi kapal, undang-undang, strategi keselamatan laut, standar keamanan kapal, kemauan politik, pelatihan dan pendidikan, manajemen perikanan, alternatif mata pencaharian, pedoman keselamatan, serta komite keselamatan laut. Keadaan di PPI Batukaras belum sesuai dengan konsep yang tertera pada Gambar 4. Belum ada langkah mitigasi yang dilakukan, pemerintah daerah serta pihak yang berwenang lainnya belum melaksanakan tugas dan wewenangnya terlihat dari keadaan pos dinas perhubungan laut yang kosong serta tidak terlihat petugas di dalamnya serta pos pengawasan sumberdaya kelautan dan perikanan (PSDKP) yang kondisinya tidak jauh berbeda dengan kondisi pos dinas perhubungan laut.

Aspek MCS/VMS selayaknya dilaksanakan oleh pihak PSDKP sesuai dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan nomor: PER. 15/MEN/2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Kelautan dan Perikanan, hal ini dilaksanakan dengan cara pengawasan terhadap suatu kapal. Pengendalian sebelum dilakukan pelanggaran serta pemantauan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi serta fakta untuk selanjutnya dianalisa. Registrasi kapal telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor: PM. 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal yang tertera pada pasal 2 ayat (2) dan (3). Kewenangan tersebut dimiliki oleh syahbandar sesuai dengan penjelasan pasal 88. Undang-undang terkait keselamatan kerja telah dirumuskan oleh pemerintah namun implementasinya belum terlihat di lapangan. Seharusnya undang-undang tersebut menjadi dasar dalam pelaksanaan prosedur di lapangan. Peran aktif pemerintah daerah belum terlihat dalam mengelola keselamatan kerja.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkannya dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

Kemauan politik (*Political Will*) yang seharusnya menjadi motivasi dan dorongan dalam pengelolaan keselamatan kerja belum terlihat implementasinya. Jika pemerintah daerah memiliki kemauan politik dalam menciptakan keselamatan kerja nelayan tentunya akan mencapai target keselamatan kerja nelayan yang diinginkan, karena kemauan politik merupakan niatan pemimpin untuk melakukan hal-hal yang dianggap perlu untuk kebaikan bersama dalam jangka panjang.

Menurut ILO (2007), standar keselamatan kapal yang baik bagi sebuah kapal perikanan memiliki kelaikan laut dan stabilitas kapal penangkap ikan; komunikasi radio; temperatur, ventilasi, dan penerangan tempat kerja; pengurangan tingkat kelincinan di permukaan dek; keamanan mesin, termasuk pelindung mesin; pemahaman tentang kapal untuk awak kapal dan pemantau perikanan yang baru di kapal; alat pelindung pribadi; pemadaman kebakaran dan penyelamatan jiwa; alat pengangkat; peralatan jangkar dan tambatan; ergonomi; peralatan dan prosedur untuk menangkap, menangani, menyimpan, dan memproses ikan dan sumber daya laut lainnya; desain, konstruksi dan modifikasi kapal yang terkait dengan kesehatan dan keselamatan kerja; navigasi dan penanaman kapal; sarana aman untuk keluar masuk kapal penangkap ikan di pelabuhan; serta ketentuan keselamatan dan kesehatan khusus untuk remaja. Strategi keselamatan laut yang diperlukan adalah melakukan langkah strategi, antara lain peningkatan kemampuan SDM untuk membangun kapal, mendorong peningkatan standar klasifikasi kapal dan mendorong kemampuan penguasaan sistem bongkar muat di pelabuhan (Malisan 2012). Hal tersebut sangat perlu dilakukan untuk langkah mitigasi demi terciptanya keselamatan kerja nelayan di PPI Batukaras. Peran pemerintah sangat diperlukan, dengan peran aktif pemerintah daerah maka strategi tersebut dapat dilaksanakan.

Dalam menunjang keselamatan laut, diperlukan komite keamanan laut yang di dalamnya merupakan instansi dan organisasi yang berperan aktif dalam langkah pro-aktif mencegah kecelakaan di laut. Dalam komite tersebut seharusnya terdapat instansi-instansi yang berwenang yakni ditpolair, syahbandar/dinas perhubungan laut, pemerintah daerah, dinas kelautan dan perikanan, badan meteorologi, klimatologi, dan geofisika, KPLP, KNKT, serta dinas kesehatan. Koordinasi yang baik dibutuhkan dalam komite keselamatan laut tersebut agar tujuan pencegahan kecelakaan dapat dicapai sebagaimana mestinya. Manajemen perikanan harus mempertimbangkan keselamatan, tidak hanya terfokus pada sumberdaya ikan. Sistem manajemen akan mempengaruhi mekanisme kerja sama yang erat antar instansi dan terlibat secara profesional dalam mendalami masalah keselamatan yang dikelola. Dengan manajemen perikanan yang dilakukan akan memberikan informasi yang selanjutnya dianalisis sehingga hasil analisis dapat dijadikan sebagai tolok ukur dalam mendukung pengawasan. Manajemen tersebut tentunya dilaksanakan oleh dinas terkait yakni dinas kelautan dan perikanan dibantu oleh komite keselamatan laut. Dari manajemen keselamatan laut yang baik dapat dirumuskan pedoman keselamatan yang sesuai dengan kondisi di lapangan agar pedoman yang ada dapat diterapkan karena sudah sesuai dan relevan disebabkan pedoman keselamatan untuk kapal dengan panjang <12 m belum relevan, bahkan sampai saat ini FAO/ILO/IMO sedang mengembangkan konsep panduan keselamatan sebagai rekomendasi bagi kapal nelayan dengan panjang <12 m.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

Pendidikan dan pelatihan merupakan hal yang sangat berpengaruh terhadap keselamatan kerja nelayan. Pelatihan pada akhirnya mampu membawa pekerja menuju suatu perubahan perilaku pekerja ke arah yang diinginkan dengan dipatuhinya segala prosedur keselamatan kerja yang berlaku di tempat kerja sehingga dapat turut meningkatkan kesadaran pribadi untuk bekerja dengan aman (Rinto 2012). Nelayan umumnya sadar akan risiko yang akan mereka hadapi di laut. Pendidikan dan pelatihan ini merupakan tanggung jawab dinas pendidikan dalam pelaksanaannya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kelompok nelayan dan organisasi memainkan peran penting dalam pelatihan dan penyebaran informasi. Aspek alternatif mata pencaharian dalam kategori mitigasi merupakan cara paling aman yang dapat ditempuh. Keluarga merupakan motivasi terbesar dalam pengambilan aspek ini, karena keluarga merupakan orang-orang yang mendapatkan dampak paling kuat dari kecelakaan yang dialami nelayan. Dengan bujukan dari keluarga dimungkinkan seorang nelayan akan mencari alternatif mata pencaharian yang memiliki risiko lebih rendah dari pada menjadi nelayan.

Persiapan merupakan kategori pertama yang telah dilaksanakan. Pada kategori ini aspek yang terlaksana adalah alat tangkap, stabilitas kapal, dan pengoperasian kapal. Ketiga aspek tersebut merupakan kegiatan yang sudah biasa nelayan lakukan sebelum melakukan operasi penangkapan ikan. Alat tangkap dipersiapkan agar aktivitas penangkapan dapat dilakukan dengan baik, kerusakan yang terdapat pada alat tangkap selalu diperbaiki agar mendapatkan hasil tangkapan yang optimal. Dalam hal pengoperasian kapal selalu dilakukan persiapan dengan cara memeriksa mesin tempel yang akan digunakan serta membawa cadangan bahan bakar. Selanjutnya pada aspek stabilitas kapal dipersiapkan dengan memasang alat penyeimbang tambahan pada kapal yang disebut dengan katir. Masih terdapat kekurangan pada kategori ini yaitu belum terlaksananya aspek peralatan keselamatan, peringatan badai, dan ramalan cuaca. Peringatan badai serta ramalan cuaca sangat diperlukan sebagai informasi yang penting bagi nelayan sebelum melakukan operasi penangkapan ikan. Informasi tersebut berguna sebagai langkah pencegahan yang dilakukan untuk menghindari kecelakaan akibat faktor alam. Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) merupakan pihak yang berwenang dalam aspek ini, dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2009 Tentang Meteorologi Klimatologi Dan Geofisika pasal 32 huruf a dan c dijelaskan bahwa BMKG memiliki kewenangan memberikan pelayanan informasi rutin berupa prakiraan cuaca dan prakiraan tinggi gelombang laut. Pasal 33 pada undang-undang tersebut bahkan menjelaskan bahwa BMKG berwenang memberikan peringatan dini berupa cuaca ekstrim, iklim ekstrim, gelombang laut berbahaya, dan tsunami. Semua kewenangan tersebut merupakan sebuah langkah pencegahan yang semestinya dilakukan oleh BMKG, namun pada kenyataannya belum ada informasi tersebut di PPI Batukaras. Alat keselamatan yang seharusnya tersedia ketika melakukan operasi penangkapan ikan belum terlaksana, kurangnya pemahaman nelayan mengenai alat keselamatan menimbulkan keengganan untuk menggunakan alat keselamatan yang seyogyanya berguna ketika terjadi kecelakaan kerja di laut.

Kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang mengakibatkan cedera terhadap manusia atau kerusakan terhadap harta benda

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mempublikasikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

serta lingkungan kerja (Undang-Undang RI No. 1 Tahun 1970). Ketika kecelakaan terjadi, langkah reaktif harus segera dilaksanakan. Kategori bantuan dan rehabilitasi merupakan dua kategori yang termasuk pada langkah reaktif. Bantuan merupakan sebuah penyediaan layanan darurat selama atau segera setelah bencana terjadi untuk menyelamatkan nyawa. Kategori bantuan memiliki 3 aspek yaitu penyelamatan diri, pencarian dan penyelamatan sukarela, serta tim SAR. Setelah kategori bantuan terlaksana, dilanjutkan dengan melaksanakan kategori rehabilitasi.

Bantuan merupakan kategori kedua yang terlaksana. Penyelamatan diri dilakukan ketika terjadi kecelakaan, dilakukan oleh korban dengan mempertahankan diri agar tidak tenggelam menggunakan jerigen atau katir sebagai pelampung. Aspek selanjutnya yang sudah dilaksanakan adalah pencarian dan penyelamatan sukarela yang dilakukan oleh rekan sesama nelayan namun ketika aspek tersebut tidak berhasil menyelamatkan korban maka tim SAR melaksanakan tugasnya untuk mencari dan menyelamatkan korban kecelakaan.

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor : PER.05/MEN/1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja menyatakan bahwa sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang selanjutnya disebut sistem manajemen K3 adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, penerapan, pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif. Koordinasi yang terlihat di PPI Batukaras adalah koordinasi antara KUD, rukun nelayan, dan polisi perairan. Belum terlihat instansi lain yang seharusnya terlibat dalam kesehatan dan keselamatan kerja nelayan. Hal tersebut bertolak belakang dengan pasal 31 ayat 4 yang tertuang dalam Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan, yakni instansi/unit kerja terkait di pelabuhan perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri dari:

- a) Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota;
- b) TNI/POLRI;
- c) Imigrasi;
- d) Bea dan cukai;
- e) Kesehatan pelabuhan;
- f) Perhubungan laut;
- g) Pengawasan dan pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan;
- h) Pengolahan dan pemasaran hasil perikanan;
- i) Penelitian dan pengembangan kelautan dan perikanan;
- j) Pengembangan sumber daya manusia kelautan dan perikanan;
- k) Karantina ikan;
- l) BUMN dan/atau BUMD; dan/atau
- m) Instansi terkait lainnya.

Peran syahbandar sebagai lembaga yang memiliki tugas dalam mengatur kedatangan dan keberangkatan nelayan belum terlihat padahal menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan pasal 30 ayat 1 huruf (b) dijelaskan bahwa syahbandar di pelabuhan perikanan mempunyai tugas dan wewenang mengatur

bekerja yang pada akhirnya akan membuahkan hasil kerja yang optimal. Pada hakikatnya semua masalah keselamatan di laut dapat dicegah apabila semua instansi yang berwenang di dalamnya membangun mekanisme kerja sama yang erat dan satu sama lainnya saling memiliki pemahaman dan tanggung jawab untuk memperoleh tujuan keselamatan yang diinginkan. Kategori mitigasi dan persiapan sangat penting dilakukan sebagai langkah awal pencegahan kecelakaan di laut. Dengan pelaksanaan kedua kategori tersebut maka keamanan bagi nelayan akan meningkat. Namun jika kecelakaan tidak dapat dihindari, pelaksanaan langkah reaktif harus berjalan dengan baik. Aspek bantuan berperan penting dalam proses penyelamatan korban ketika terjadi kecelakaan, selanjutnya aspek rehabilitasi berperan penting pasca kecelakaan terjadi. Dengan pelaksanaan yang baik pada aspek rehabilitasi akan didapatkan informasi yang memberikan tolok ukur dalam perencanaan langkah proaktif. Keempat kategori yang tertulis saling berkaitan satu sama lainnya dan jika dilaksanakan dengan baik kecelakaan di laut dapat diminimalkan.

Hasil identifikasi peran pengelolaan keselamatan kerja nelayan didapatkan dari analisis kebijakan kelembagaan yang meliputi manfaat, implementasi, dan kendala/kelemahan dari kebijakan yang ada. Analisis kelembagaan dilakukan dengan mengevaluasi keberadaan dan peran yang dilakukan oleh kelembagaan tersebut berkaitan dengan keselamatan kerja nelayan di laut.

Tabel 2 Peraturan nasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja nelayan

| No. | Peraturan | Latar Belakang |
|-----|---|-----------------------------------|
| 1. | Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 | UU ini mengatur tentang pelayaran |
| 2. | Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 | Tentang Kepelabuhanan Perikanan |

Implementasi dari Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan pasal 30 ayat 1 huruf (k) yang menyebutkan bahwa syahbandar di pelabuhan perikanan mempunyai tugas dan wewenang untuk melaksanakan bantuan pencarian dan keselamatan belum terlihat (Analisis isi disampaikan pada Lampiran 3). Hal tersebut dikarenakan wewenang dalam pengelolaan kapal ukuran <7 GT telah diserahkan pada pihak unit pelaksana teknis dinas (UPTD) setempat yaitu dinas perhubungan laut sesuai dengan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 7 tahun 2000 tentang Rincian Kewenangan Kabupaten/Kota Di Sektor Perhubungan Dalam Rangka Pelaksanaan Otonomi Daerah No. B Bagian Kewenangan Perhubungan Laut dengan Rincian Kegiatan no. 82 yang menyebutkan bahwa kewenangan dinas perhubungan laut termasuk pelaksanaan penanggulangan pencemaran dan bantuan pertolongan musibah di laut. Implementasi di lapangan mengenai wewenang yang telah dilimpahkan pada dinas perhubungan laut belum terlihat, bahkan pos dinas perhubungan laut di Batukaras tidak berfungsi dan tidak ada petugas di lapangan.

Minimnya pengelolaan pemerintah terkait keselamatan kerja nelayan terlihat di lapangan, tidak adanya sosialisasi serta pelatihan mengenai keselamatan kerja membuat kondisi sumber daya manusia (SDM) di lapangan memiliki pengetahuan yang sangat terbatas. Dalam UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 261-

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPI.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPI.

265 dijelaskan bahwa penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran bertujuan agar tersedianya sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, dan bertanggung jawab serta memenuhi standar nasional dan internasional. Didalamnya termasuk sumber daya manusia di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Pendidikan yang dimaksud dapat ditempuh dengan jalur formal maupun informal serta merupakan tanggung jawab pemerintah daerah dalam memberikan layanan dan kemudahan serta menjamin terselenggaranya pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran yang bermutu bagi setiap warga negara tanpa diskriminasi (Hasil analisis isi disampaikan pada Lampiran 2).

Peningkatan keterampilan di bidang perikanan dan kelautan khususnya nelayan pada saat ini dilakukan oleh pihak kementerian perikanan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Ujian serta Sertifikasi Pelaut Kapal Penangkap ikan yang tertera pada pasal 2. Menurut hasil wawancara dengan nelayan dituturkan bahwa belum ada pelatihan mengenai keselamatan kerja yang seharusnya dilakukan oleh dinas perikanan setempat. Hal tersebut sebaiknya menjadi perhatian bagi pemerintah, sistem pengawasan harus ditegakkan sesuai ketentuan yang telah diatur dalam pasal 263 ayat 2 UU no 17 tahun 2008 tentang pelayaran yakni pemerintah dan pemerintah daerah mengarahkan, membimbing, mengawasi, dan membantu penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sehingga dinas perikanan setempat yang bertanggung jawab melaksanakan pelatihan keselamatan kerja menjalankan tugasnya dengan sebagaimana mestinya. Dalam UU No 17 tahun 2008 pasal 263 ayat 1 dijelaskan bahwa pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 261 ayat (2) merupakan tanggung jawab pemerintah, pembinaanya dilakukan oleh menteri dan menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional sesuai dengan kewenangannya. Dengan melihat kedua peraturan yang berkaitan dengan pendidikan dan pelatihan tersebut terlihat tumpang tindih kewenangan antara Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2005 dengan UU No 17 tahun 2008. Masalah tersebut menunjukkan kurangnya koordinasi dan sosialisasi peraturan mengenai pendidikan dan pelatihan di bidang pelayaran sehingga berdampak adanya dinas terkait yang tidak pro-aktif untuk melaksanakan kewenangan tersebut. Kurangnya koordinasi dan sosialisasi tersebut mengakibatkan pemahaman mengenai keselamatan kerja semakin menurun, dengan pengetahuan yang minim nelayan menganggap bahwa penggunaan alat keselamatan justru akan menghambat dalam operasi penangkapan ikan, nelayan enggan menggunakan jaket pelampung dengan alasan akan membahayakan nyawa ketika terjadi kecelakaan berupa kapal tenggelam. Apabila kapal tenggelam dan korban menggunakan jaket pelampung dikhawatirkan korban terombang-ambing dan membentur tebing karena daerah penangkapan ikan yang jaraknya dekat dengan tebing. Reason (1990) menyatakan bahwa usaha menanggulangi kecelakaan kerja dengan hanya memperhatikan tindakan tidak aman pekerja tidak akan dapat mengetahui akar permasalahan dari penyebab kecelakaan kerja. Karena setelah disadari bahwa penyebab utama dari kecelakaan kerja bersumber dari faktor-faktor organisasi dan manajemen (Reason, 1995). Kesalahpahaman tersebut dapat ditanggulangi apabila sosialisasi dan pelatihan dilakukan oleh pihak terkait berdasarkan aturan yang ada. Pemahaman

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mempublikasikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

mengenai fungsi alat keselamatan akan menjadi pengetahuan yang bermanfaat bagi nelayan sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja. Dari kondisi tersebut diperlukan koordinasi antar dinas perhubungan, dinas perikanan dan dinas pendidikan setempat dalam memberikan pendidikan dan pelatihan bagi nelayan, sehingga pengelolaan yang terjadi tidak hanya bersifat insidental yang dilakukan oleh pihak KUD dan organisasi rukun nelayan namun dinas pendidikan dan perikanan yang berwenang ikut terlibat dan berperan aktif di dalamnya. Hasil di lapangan sesuai dengan acuan yang dijabarkan pada Tabel 3.

Tabel 3 Regulasi nasional keselamatan kerja nelayan

| Isi naskah | Catatan |
|---|--|
| Keselamatan kapal perikanan | Tidak termasuk kapal < 12 m |
| Panduan prosedur keselamatan kapal | Tidak termasuk kapal < 12 m |
| Persyaratan desain, konstruksi dan peralatannya (<i>distressed signal</i> , alat komunikasi) | Tidak termasuk kapal < 12 m, berlaku umum, terjadi tumpang tindih aturan |
| Panduan desain, konstruksi dan peralatannya | Tidak termasuk kapal < 12 m |
| Keselamatan saat berlayar (mengemudi, lampu navigasi, dan alat lainnya) | Berlaku umum |
| SAR untuk pelayaran dan kecelakaan | Berlaku umum, tumpang tindih kepentingan |
| Keselamatan kerja nelayan | Tidak termasuk kapal < 12 m |
| Standar kesehatan nelayan | Berlaku umum |
| Persyaratan keterampilan dan tugas nelayan | tidak ada penerapan dan pengawasan pada kapal berukuran kecil |
| Pedoman pelatihan nelayan | Berlaku umum |
| Pelatihan kejuruan nelayan | Berlaku umum, tidak termasuk kapal berukuran < 12 m |
| Tanggung jawab pemerintah terhadap keselamatan dan kesehatan nelayan | Berlaku umum |
| Pendataan | Berlaku umum, tumpang tindih kepentingan, tidak valid, minim |
| Pengelolaan (organisasi dan fungsi) | Berlaku umum, tumpang tindih kepentingan |
| Penindakan pelanggaran pada keselamatan kerja nelayan | Berlaku umum, keterbatasan alat dan personil |

Sumber: Purwangka (2013), diolah

Kebijakan-kebijakan yang ada mengenai pelayaran dan keselamatan belum menyentuh sektor perikanan skala kecil. Belum adanya regulasi yang mengatur keselamatan kapal yang berukuran <7 GT menyebabkan implementasi dari kebijakan yang ada sulit dilaksanakan (Peraturan nasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja nelayan disampaikan pada Lampiran 1).

Tabel 3 menunjukkan bahwa regulasi nasional keselamatan kerja nelayan belum sepenuhnya menyentuh sektor perikanan skala kecil. Beberapa catatan dari isi naskah pada Tabel 3 menjelaskan bahwa regulasi berlaku umum namun fakta di lapangan tidak terlihat implementasi yang dilakukan dan keadaan bertolak belakang dengan regulasi yang ada. Berlaku umum yang dimaksudkan adalah

regulasi tersebut berlaku untuk semua jenis dan ukuran kapal. Sulitnya melaksanakan implementasi tersebut dikarenakan instansi yang berwenang di PPI Batukaras tidak terlibat secara langsung, pengawasan terhadap pelaksanaannya belum terlihat, serta kurangnya sumberdaya manusia di lapangan menyebabkan semakin sulitnya untuk melakukan implementasi dari regulasi yang ada. Tumpang tindih aturan dan kebijakan yang terjadi disebabkan kurangnya koordinasi dan komunikasi antar instansi yang berwenang sehingga implementasi tidak efektif.

Selain itu terjadi pula tumpang tindih aturan dan kepentingan fungsi syahbandar dan direktorat kepolisian perairan (Ditpolair) dalam pemberian bantuan pencarian dan keselamatan (SAR) di laut/perairan. Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan pasal 30 ayat 1 huruf (k) yang menyebutkan bahwa syahbandar di pelabuhan perikanan mempunyai tugas dan wewenang untuk melaksanakan bantuan pencarian dan keselamatan, dan Peraturan Kapolri Nomor 22 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah pasal 202 ayat 3 huruf (c) menyatakan hal yang serupa yaitu Ditpolair menyelenggarakan fungsi pemberian bantuan SAR di laut/perairan. Jika kedua instansi berkoordinasi dengan baik, fungsi dan wewenang yang dimiliki oleh kedua instansi dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya. Dampak wewenang pencarian dan keselamatan (SAR) yang tidak terlaksana di minimumkan dengan adanya tim SAR sukarela dari KUD. Tim SAR tersebut menjadi bantuan yang sangat berpengaruh dalam usaha menyelamatkan nelayan dalam kondisi yang berbahaya.

Kebijakan yang ada sangat memungkinkan diimplementasikan di lapangan jika dalam proses pengimplementasiannya dilakukan dengan bantuan tokoh masyarakat setempat. Adat dan budaya yang masih teras di lapangan membuktikan bahwa nelayan setempat patuh dan tunduk pada peraturan dan kebijakan yang ada yang dirumuskan oleh tokoh masyarakat setempat. Nelayan setempat patuh pada peraturan hanya dengan sanksi sosial apabila melanggar peraturan yang ada. Kearifan lokal yang ada dapat dimanfaatkan sebagai perantara dalam mengimplementasikan kebijakan sehingga keselamatan kerja nelayan dapat ditingkatkan.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Pengetahuan nelayan di PPI Batukaras seputar keselamatan kerja sangat minim, nelayan tidak mengetahui adanya peraturan mengenai keselamatan kerja serta tidak mengetahui prosedur bekerja di atas kapal namun kesadaran akan keselamatan kerja sangat tinggi;
2. Pengelolaan keselamatan kerja di PPI Batukaras belum terlaksana dengan baik, kebijakan tidak diimplementasikan oleh instansi yang berwenang. Pelaksanaan pengelolaan keselamatan kerja sifatnya insidental dilakukan oleh pihak KUD dan rukun nelayan.

Saran

Perlu dilaksanakan sosialisasi dan pelatihan keselamatan kerja oleh pihak pemerintah daerah dan instansi terkait sehingga nelayan memiliki kompetensi kerja yang memadai dalam melakukan operasi penangkapan ikan. Perlunya petugas khusus yaitu pihak polisi perairan, pengawas sumberdaya kelautan dan perikanan, dinas perhubungan laut, serta pemerintah daerah yang dapat berkoordinasi dalam mengelola keselamatan kerja nelayan. Peran BMKG dalam memberikan informasi prakiraan cuaca serta peringatan badai diperlukan sebagai langkah persiapan bagi nelayan PPI Batukaras dalam menghadapi faktor alam. Pelatihan dan sosialisasi dapat dilaksanakan oleh penyuluh perikanan yang berperan aktif dalam manajemen keselamatan kerja nelayan melalui pendekatan pada tokoh masyarakat.

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

DAFTAR PUSTAKA

- [BAKORKAMLA] Badan Koordinasi Keamanan Laut. 2009. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. Jakarta (ID): BAKORKAMLA.
- Danielsson. 2010. *Safety At Sea For Small-Scale Fisheries In Developing Countries*. Food And Agriculture Organization (FAO). Rome
- [Depnakertrans] Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi. 1996. Peraturan Menteri Tenaga Kerja nomor : Per. 05/Men/1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta (ID): Depnakertrans.
- [DKP Kabupaten Ciamis] Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Ciamis. 2011. Laporan Statistik Perikanan Tangkap dan Budidaya Kabupaten Ciamis. Ciamis (ID): DKP Kabupaten Ciamis.
- [ILO] International Labour Organization. 2007. Rekomendasi Mengenai Pekerjaan di Sektor Penangkapan Ikan. Geneva
- [IMO] International Maritime Organization. 1960. International Convention for the Safety of Life at Sea. London.
- [IMO] International Maritime Organization. 2007. Any Other Business. Outcome of SLF 50. STW 39/11/1. Sub Committee on Standard of Training and Watchkeeping. 39 th Session. London.
- [Kemenhub] Kementerian Perhubungan. 2012. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Jakarta (ID): Kemenhub
- [Kemenhub] Kementerian Perhubungan. 2005. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2005 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Ujian serta Sertifikasi Pelaut Kapal Penangkap Ikan. Jakarta (ID): Kemenhub
- [KKP] Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2012. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan. Jakarta (ID): KKP.
- [POLRI] Kepolisian Republik Indonesia. 2010. Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah. Jakarta (ID): POLRI.
- Malisan J. 2012. Kajian Strategi Peningkatan Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Tradisional. *Warta Penelitian Perhubungan* 24(3):218-231
- Pemerintah Republik Indonesia. 1970. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1998. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1999. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2004. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2008. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.

b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang memurnikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2009 tentang Meteorologi, Klimatologi, Dan Geofisika. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- PT. Trans Asia Consultants. 2009. Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 – 2008. Jakarta (ID).
- Purwangka F. 2013. Kebijakan Internasional Mengenai Keselamatan Nelayan. *Buletin PSP* 21(1):51-65
- Reason J. 1990. *Human Error*. Cambridge University Press.
- Reason J. 1995. A Systems Approach to Organizational Errors. *Ergonomics* 38(8):1708-1721.
- Rinto B. 2012. Kepatuhan Nahkoda Melakukan Pemeriksaan *Boat* Berdasarkan *Checklist* Harian untuk Keselamatan Pelayaran di Perusahaan Pelayaran. *Jurnal Promosi Kesehatan Indonesia* 7(2):136-144
- Suryabrata S. 1983. Metodologi Penelitian. Jakarta (ID): CV. Rajawali.
- Suwarno D. 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* 10(1):61-72

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPIB.
2. Dilarang meminumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPIB.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Peraturan nasional yang berhubungan dengan keselamatan kerja nelayan

| No. | Peraturan | Latar Belakang |
|-----|---|--|
| 1. | Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor : PER.05/MEN/1996 | tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) |
| 2. | Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 | Perubahan atas undang-undang nomor 31 tahun 2004 Tentang perikanan |
| 3. | Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 | UU ini mengatur tentang pelayaran |
| 4. | Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2009 | Tentang Meteorologi, Klimatologi, Dan Geofisika |
| | Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 | tentang perkapalan |
| | Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2012 | Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja |
| | Keputusan Menteri Kelautan Dan Perikanan Nomor Kep.19/Men/2006 | Tentang Pengangkatan Syahbandar Di Pelabuhan Perikanan |
| | Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 424/M En Kesiskiv/2007 | Tentang Pedoman Upaya Kesehatan Pelabuhan Dalam Rangka Karantina Kesehatan |
| | Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.06/Men/2007 | Tentang , Organisasi Dan Tata Kerja Pelabuhan Perikanan |
| | Peraturan Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana Nomor 10 Tahun 2008 | Tentang Pedoman Komando Tanggap Darurat Bencana |
| | Peraturan Kepala Badan Sar Nasional Nomor : Pk. 22 Tahun 2009 | Tentang Pedoman penyelenggaraan operasi sar. |
| | Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2010 | Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Daerah |
| 13. | Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 | Tentang Kepelabuhanan Perikanan |

Lampiran 2 Hasil *content analisis* Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

| Pasal | Ayat | Implementasi di Lapangan | Kendala |
|-------|------|--|---|
| 261 | 1-4 | Penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia tidak terarah di PPI Batukaras. Sumber daya manusia di bidang keselamatan dan pelayaran tidak memiliki kompetensi yang memadai. | Pengembangan sumber daya tidak dilakukan oleh instansi yang berwenang. |
| 262 | 1-3 | Pendidikan formal tidak dirasakan oleh nelayan, pendidikan informal berupa pelatihan yang seharusnya diselenggarakan pemerintah daerah tidak terlaksana. | Jenjang pendidikan formal nelayan terbatas, sebagian besar tingkat pendidikan hanya sampai tingkat sekolah dasar. Pendidikan informal berupa pelatihan tidak dilaksanakan pemerintah. |
| 263 | 1-3 | Tidak ada tanggung jawab dari pemerintah daerah terkait pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja di bidang pelayaran bagi nelayan. | Sistem pengawasan tidak ada dari pemerintah pusat. Pemerintah daerah hanya fokus pada pelatihan teknik penangkapan dan inovasi alat tangkap |
| 264 | 1-2 | Tidak ada | - |

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mempublikasikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

| | | |
|-----|---|--|
| 265 | Tidak ada jaminan atas penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan dalam segi keselamatan di PPI Batukaras | Pemerintah daerah hanya fokus pada pelatihan teknik penangkapan dan inovasi alat tangkap |
|-----|---|--|

Lampiran 3 Hasil *content analisis* Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Per.08/Men/2012 tentang Kepelabuhanan Perikanan

| Pasal | Ayat | Implementasi di Lapangan | Kendala |
|-------|-------|---|--|
| 30 | 1 (a) | Kedatangan dan keberangkatan kapal tidak diatur dan dilakukan secara bebas | Pos syahbandar yang ada di PPI Batukaras tidak berfungsi, wewenang pengaturan kapal <7 GT telah diserahkan pada pihak UPTD namun tidak terlihat peran UPTD dalam mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal. Tidak ada larangan dari pihak UPTD untuk melaut apabila kondisi cuaca tidak memungkinkan untuk melaut |
| | 1 (k) | Bantuan pencarian dan keselamatan tidak dilakukan oleh pihak syahbandar | Pos syahbandar yang ada di PPI Batukaras tidak berfungsi, wewenang pengaturan kapal <7 GT telah diserahkan pada pihak UPTD namun tidak terlihat peran UPTD dalam segi bantuan pencarian dan keselamatan |
| 31 | 4 | Instansi/unit kerja di PPI Batukaras terdiri dari pemerintah daerah yaitu unit pelaksana teknis daerah sebagai pengelola pelabuhan perikanan, koperasi unit desa (KUD) Minasari, dan rukun nelayan Batukaras namun instansi yang aktif dalam pengelolaan pelabuhan perikanan adalah KUD Minasari dan rukun nelayan Batukaras. | Unit pelaksana teknis daerah letaknya berjauhan dengan lokasi PPI Batukaras sehingga tidak terlihat pengelolaan terhadap PPI Batukaras, kantor UPTD tidak berfungsi. KUD dan rukun nelayan hanya berperan dalam upaya pencarian korban kecelakaan kapal, tidak ada pelatihan bagi tim SAR dari kedua organisasi tersebut dan peralatan yang digunakan dalam upaya pencarian terbatas |

Lampiran 4 Hasil *content analisis* IMO tahun 2007 STW 44/19

| Latar Belakang | Implementasi di Lapangan | Kendala |
|--|---|--|
| Kompetensi nakhoda kapal kecil yang memadai dalam mengoperasikan kapal secara aman dan selamat | Kompetensi yang dimiliki oleh nelayan di PPI Batukaras adalah dalam perawatan mesin serta kondisi cuaca dan ramalan cuaca | Tidak ada pelatihan dari pemerintah daerah |

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mempublikasikan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



Lampiran 5 Kantor polisi perairan pangandaran



Lampiran 6 Kantor syahbandar pangandaran



Lampiran 7 Kapal nelayan di PPI Batukaras



- Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
 2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

Lampiran 8 Kartu anggota HNSI



Lampiran 9 Kartu nelayan



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

Bogor Agricultural University

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumunkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Bandung pada tanggal 02 Februari 1992 dari ayah Suryadi dan ibu Nina Rohaeni. Penulis adalah putra kedua dari dua bersaudara. Tahun 2010 penulis lulus dari SMA Negeri 1 Parigi dan pada tahun yang sama penulis lulus seleksi masuk Institut Pertanian Bogor (IPB) melalui jalur Undangan Seleksi Masuk IPB dan diterima di Departemen Pemanfaatan Sumber daya Perikanan.

Selama mengikuti perkuliahan, penulis menjadi asisten praktikum mata kuliah Eksploratori Penangkapan Ikan pada tahun ajaran 2012/2013. Penulis juga aktif dalam kepengurusan Himafarin sebagai wakil ketua pada tahun 2012/2013. Prestasi yang pernah diraih oleh penulis adalah juara 3 dalam kompetisi *public speaking* IPB 2013, mata kuliah dasar-dasar komunikasi (KPM 210).

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.