

Tingkat Pengetahuan Nelayan Tentang Keselamatan Pelayaran

Ike Nurhayati Efendi^{1*}, Dedeh Suryani², Andi Hendrawan³

^{1,2,3}Akademi Maritim Nusantara Cilacap, Jl. Kendeng 307 Sidanegera Cilacap5, Indonesia

* Corresponding Author. E-mail : ike_nurhayati@amn.ac.id .Telp : 081226470996

Abstrak

Keselamatan pelayaran merupakan hal wajib dalam hal aktivitas di laut. Menyadari begitu pentingnya keselamatan dalam pelayaran baik sebelum berlayar dan selama berlayar, hal ini dikarenakan keselamatan menjadi tujuan utama dalam bertransportasi maupun dalam bekerja maka perhatian semua pihak selalu menjadi keselamatan menjadi tujuan utama. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji tingkat pengetahuan nelayan tentang keselamatan pelayaran baik yang bekerja sebagai penangkap ikan atau di bidang transportasi laut. Sampel yang digunakan adalah 50 nelayan yang berada di kota Cilacap. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan memberikan kuesioner dan kemudian di nilai tingkat pengetahuannya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kategori cukup dan baik yaitu 20 orang atau 40 % dan paling sedikit pada kategori kurang yaitu 10 orang atau 20 %, hal ini menunjukkan bahwa rata rata tingkat pengetahuan nelayan tentang keselamatan pelayaran. Peningkatan pengetahuan dapat dilakukan dengan sosialisasi melalui media masa dan pelatihan yang dilaksanakan rutin oleh pemerintah dan Lembaga swadaya lainnya.

Kata Kunci: Keselamatan Pelayaran, Peraturan, Nelayan, Tingkat Pengetahuan

Abstract

Shipping safety is mandatory in terms of activities at sea. Recognizing the importance of safety in shipping both before sailing and during sailing, this is because safety is the main goal in transporting and in working, the attention of all parties is always safety as the main goal. This study aims to assess the level of knowledge of fishermen about shipping safety, whether they work as fish catchers or in the field of sea transportation. The sample used is 50 fishermen who are in the city of Cilacap. The research method used is quantitative by giving a questionnaire and then assessing the level of knowledge. The results showed that the category was sufficient and good, namely 20 people or 40% and at least in the less category, namely 10 people or 20%, this shows that the average level of knowledge of fishermen about shipping safety. To increase knowledge, socialization and training are needed. Increasing knowledge can be done by socialization through mass media and training carried out regularly by the government and other non-governmental organizations.

Keywords: Sailing Safety, Regulations, Fishermen, Knowledge Level

PENDAHULUAN

Keselamatan pelayaran bagi nelayan adalah yang sangat urgen dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia penangkapan ikan. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran yang melekat pada nelayan adalah pengetahuan sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya keselamatan pelayaran. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung akan menimbulkan insiden yang tidak diinginkan bahkan kecelakaan dan meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat di akibatkan oleh lemahnya sumber daya manusia nelayan (pendidikan, pengetahuan, kompetensi) (A. K. Hendrawan & Hendrawan, 2020)

Sejak tahun 2011 hingga sekarang telah terjadi fluktuasi perkembangan jumlah kecelakaan, rata-rata telah terjadi penurunan jumlah kecelakaan sebesar 6,95% per tahun, namun di sisi lain jumlah korban jiwa meningkat sebesar 46,71 % per tahun. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional RI, serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan Negara Republik Indonesia sebagai Negara maritim. Kedaulatan negara adalah keamanan wilayah, karena itu laut yang tidak aman menunjukkan negara tidak berdaulat. Realitanya, kondisi sistem kelembagaan saat ini yang terjadi adalah banyaknya instansi yang terlibat atau berkepentingan dalam pelaksanaan penegakan hukum, keselamatan, dan keamanan di laut. Sehingga perlu untuk menganalisis kebijakan kesmaritim dalam menunjang keselamatan dan keamanan transportasi laut (Arsy, 2021)

Menyadari begitu pentingnya keselamatan dalam pelayaran baik sebelum berlayar dan selama berlayar, nelayan dipaksa untuk memenuhi kesesuaian dengan regulasi ataupun aturan-aturan pemerintah Indonesia dan aturan Internasional yang ada, maka dibuatlah Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008. Hal ini menitik beratkan pada keselamatan pelayaran dan aturan pelayaran serta menjelaskan tentang kelayakan kapal dengan pemenuhan keadaan kapal sesuai dengan persyaratan keselamatan kapal, pencemaran dari kapal dicegah, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Patunru Pongky, 2016).

Hasil penelitian Benny Agus Setiono (2010) Jaminan keselamatan transportasi. Jaminan dimaksud adalah sebuah sistem yang baku, tersistematisasi, dan mudah dimengerti oleh para penumpang, sehingga ketika terjadi kecelakaan, prosedur tersebut langsung berlaku. Penelitian Pratiwi et al (2018) menunjukan bahwa tingkat pengetahuan nelayan tentang keselamatan pelayaran akan meningkat dengan sosialisasi dan peningkatan pelatihan yang dilakukan baik oleh pemerintah maupun swasta lainnya.

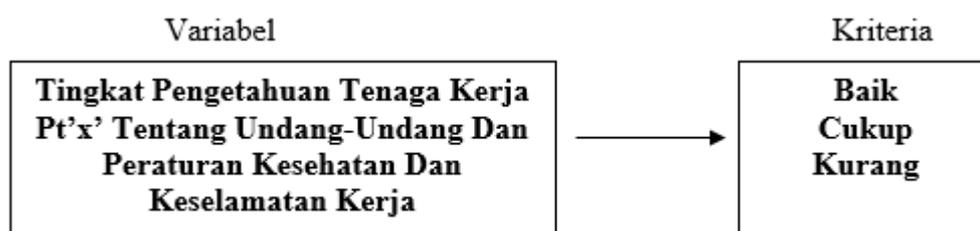
Pengetahuan menjadi dasar dari orang bersikap sikap akan mengakibatkan perilaku. Pengetahuan tentang keselamatan pelayaran menjadi dasar agar nelayan di Cilacap berperilaku selamat dalam berlayar. Pengetahuan yang baik dan benar tentang hukum dan peraturan tentang keselamatan pelayaran akan menjadi Nelayan berperilaku sesuai dengan peraturan hukum pelayaran sesuai undang undang

dan peraturan lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendiskripsikan tingkat pengetahuan nelayan di Pantai Cilacap.

METODE PENELITIAN

Kerangka Konsep

Menurut Notoatmodjo (2010) kerangka konsep penelitian merupakan uraian tentang visualisasi hubungan antara konsep satu terhadap konsep yang lainnya, dari masalah yang ingin diteliti. Kerangka konsep penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar 1. Kerangka konsep.

Variabel Penelitian

Variabel diartikan sebagai ukuran atau ciri yang dimiliki oleh anggota-anggota suatu kelompok yang berbeda dengan yang dimiliki oleh kelompok lain (Notoatmodjo, 2010). Variabel yang digunakan adalah dua variabel yaitu : Variabel Bebas (*Independent*) . Variabel bebas dari penelitian ini adalah tingkat pengetahuan Nelayan tentang undang-undang dan peraturan keselamatan berlayar.

Definisi Operasional (DO) Variabel

Definisi operasional adalah uraian tentang batasan variabel yang dimaksud, atau tentang apa yang diukur oleh variabel yang bersangkutan (Arikunto, 2010). Definisi operasional bermanfaat guna mengarahkan pada ukuran dan pengamatan pada variabel-variabel yang di kembangkan dengan instrumen (alat ukur) (Notoatmodjo, 2010). Definisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Operasional	Parameter dan Kategori	Alat Ukur	Skala Pengukuran
1.	tingkat pengetahuan Nelayan tentang undang-undang dan peraturan keselamatan berlayar	tingkat pengetahuan yang dimiliki Nelayan tentang undang-undang dan peraturan keselamatan berlayar berdasarkan hasil ouesiner yang diberikan	a. Baik, jika presentase jawaban 75%-100% b. Cukup, jika presentase jawaban 60%-75% c. Kurang, jika presentase	Kuesioner	Ordinal

jawaban
<60%

Rancangan Penelitian

1. Jenis / Desain Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini mempergunakan metode yang mencoba menggali bagaimana dan mengapa fenomena pengetahuan dan perilaku itu terjadi. Pendekatan dalam penelitian menggunakan *cross sectional*. *Cross sectional*. Yaitu antara tiap variabel atau fenomena diukur pada satu waktu (Notoatmodjo, 2010).

2. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh nelayan di wilayah perkotaan Cilacap. Teknik pengambilan yang digunakan dalam penelitian ini adalah *random*. Penelitian ini menggunakan sampel berjumlah 50 orang.

3. Pengumpulan data.

Data diperoleh dengan membagikan kuesioner diperoleh dengan menggunakan kuesioner. Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang ia ketahui (Arikunto, 2010).

4. Instrumen Penelitian

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Kuesioner terdiri yaitu tentang tingkat pengetahuan tentang keselamatan pelayaran padanelayan di pesisir kota Cilacap. Bentuk kuisisioner yang digunakan adalah bentuk pertanyaan tertutup (*Closed ended*) yang berjumlah 20 pertanyaan. Pertanyaan ini dalam bentuk pertanyaan tertutup, responden hanya memberikan jawaban atau dengan memberikan tanda-tanda tertentu seperti tanda check (✓). Dengan demikian kuisisioner ini sering juga disebut “daftar pertanyaan” /formulir(Notoatmodjo, 2010).

a. Uji Validitas

Validitas merupakan indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Hasil validitas untuk mengetahui apakah kuesioner yang kita susun tersebut mampu mengukur apa yang hendak kita ukur, maka perlu diuji dengan uji korelasi antara skor (nilai) tiap-tiap item (pertanyaan) dengan skor total kuesioner tersebut. Bila semua pertanyaan itu mempunyai korelasi yang bermakna (*construct validity*) berarti semua item (pertanyaan) yang ada didalam kuesioner itu mengukur konsep yang kita ukur(Astriawati, 2016)

$$r_{xy} = \frac{N(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[N\sum x^2 - (\sum x)^2][N\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

Keterangan :

r_{xy} : Korelasi antara variabel x dan y

N : Jumlah responden

x : Skor pertanyaan

y : Skor total

Jika hasil perhitungan ternyata $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka butir instrumen dianggap valid, sebaliknya jika $r_{hitung} < r_{tabel}$, maka dianggap tidak valid (invalid), instrumen tidak dapat digunakan dalam penelitian.

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indek yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukuran dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Perhitungan reliabilitas harus dilakukan hanya pada pertanyaan-pertanyaan yang sudah memiliki validitas (Notoatmodjo, 2010). Pengujian reliabilitas dengan pendekatan internal *consistency*, dilakukan dengan cara mencobakan instrumen sekali saja. Pengujian reliabilitas dengan pendekatan konsistensi internal, dengan alasan prosedurnya hanya memerlukan satu kali tes pada sekelompok subyek. Kemudian hasil yang diperoleh dianalisis dengan rumus *Alpha Cronbach* sebagai berikut :

$$r_{11} = \left(\frac{k}{(k-1)} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right)$$

Keterangan :

r_{11} : reliabilitas instrumen

k : banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

$\sum \sigma_b^2$: jumlah varians butir

σ_t^2 : varians total

Jika hasil perhitungan ternyata $r \geq 0,6$, maka butir instrumen dianggap reliabel, sebaliknya jika $r < 0,6$, maka dianggap tidak reliabel.

5. Pengolahan Data

Data yang diperoleh akan diolah melalui tahap sebagai berikut :

1) *Editing*

Editing adalah mengoreksi data yang meliputi kelengkapan pengisian atau jawaban yang tidak jelas. *Editing* dilaksanakan pada saat pengambilan data agar jika terjadi kesalahan atau kekurangan dapat diperbaiki / dilengkapi.

2) *Coding*

Coding yakni mengubah data berbentuk kalimat atau huruf menjadi data angka atau bilangan (Notoatmodjo, 2010). *Coding* dilakukan untuk mempermudah dalam proses tabulasi dan analisa data selanjutnya. *Coding* dilakukan dengan cara :

a) Tingkat Pengetahuan

- (1) Baik (76% - 100%) diberi kode 1
- (2) Cukup (60% - 75%) diberi kode 2
- (3) Kurang (<60%) diberi kode 3

3) *Scoring*

Memberi nilai / skor pada masing-masing item yang perlu diberi skor. Memberikan nilai / skor pada masing-masing kuesioner dengan mengakumulasikan seluruh skor item tiap pertanyaan dalam kuesioner yang telah diberi kode (*coding*) berdasarkan kriteria nilai yang telah dibuat. Penilaian yang dilakukan dengan memberikan poin pada setiap jawaban data yaitu kategori tingkat pengetahuan ibu baik atau tidak bila skor nilai baik 76%-100%, cukup 60%-75%, kurang <60%.

4) *Entry Data*

Entry data yakni jawaban-jawaban dari masing-masing responden yang dalam bentuk kode (angka atau huruf) dimasukkan ke dalam program atau software computer. Salah satu program yang digunakan adalah paket program SPSS for Window (Notoatmodjo, 2010).

6. Analisis Data

Analisa data yang dipergunakan adalah analisa univariat dimana menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian. Analisis ini dilakukan terhadap variabel hasil penelitian. Pada umumnya dalam analisis ini hanya menghasilkan distribusi frekuensi dan persentase dari tiap variabel (Notoatmodjo, 2010). Persentase menggunakan rumus sebagai berikut :

$$p = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan :

- p : presentase
f : hasil obyek yang diteliti
n : jumlah seluruh obyek

Data *univariate* yang akan dianalisa adalah tingkat pengetahuan tentang nelayan tentang peraturan perundangan keselamatan Pelayaran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan tabel 2 dibawah ini, diperlihatkan bahwa paling banyak pada kategori baik dan cukup yaitu 20 orang atau 40 % dan paling sedikit pada kategori kurang yaitu 10 orang atau 20 %. Tingkat Pengetahuan yang baik, faktor menentukan Antara lain Pendiidikan yang tinggi, pengalaman, pendidikan berpengaruh terhadap tingkat pengetahuan seseorang, semakin orang berpendidikan maka tingkat pengetahuan makin tinggi.

Tabel 2. Tingkat Pengetahuan Nelayan Tentang Keselamatan Palayaran

No	Tingkat Pengetahuan	F	%
1	Baik	20	40
2	Cukup	20	40
3	Kurang	10	20
	Jumlah	50	100

Pengetahuan yang cukup tentang Tingkat Pengetahuan Nelayan Tentang Keselamatan Palayaran hal ini dikarena sudah ada program pelatihan tentang Dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja pelayaran dan kerja dari berbagai pihak Antara lainperguruan tinggi dan dinas terkait. Pengetahuan nelayan yang masih kurang berdasarkan wawancara dikarena memang pendidiikannya masih rendah dan usia telah cukup lanjut sehingga sudah tidak lagi berkonsentrasi terhadap pekerjaan, menurut Pratiwi et al. (2018) mengatakan bahwa berdasar hasil penelitian menunjukan semakin mendekati masa pension pegawai makin tidak produktif dan cenderung asal-asalan. Hasil validasi dan reabilitas instrumen diperlihatkan pada tabel 3. Hasil validasi memperlihatkan bahwa semua item pertanyaan valid sehingga dapat digunakan sebagai alat ukur.

Tabel 3. Hasil Validasi dan Reabilitas Intrumen

No	Item pertanyaan	r.validasi	r. reabilitas	Keterangan
1	Pertanyaan 1	0.451	0,909	Valid dan reable
2	Pertanyaan 2	0.404	0,909	Valid dan reable

3	Pertanyaan 3	0.403	0,909	Valid dan reable
4	Pertanyaan 4	0.451	0,909	Valid dan reable
5	Pertanyaan 5	0.399	0,909	Valid dan reable
6	Pertanyaan 6	0.400	0,909	Valid dan reable
7	Pertanyaan 7	0.480	0,909	Valid dan reable
8	Pertanyaan 8	0.451	0,909	Valid dan reable
9	Pertanyaan 9	0.408	0,909	Valid dan reable
10	Pertanyaan 10	0.451	0,909	Valid dan reable
11	Pertanyaan 11	0.490	0,909	Valid dan reable
12	Pertanyaan 12	0.500	0,909	Valid dan reable
13	Pertanyaan 13	0.541	0,909	Valid dan reable
14	Pertanyaan 14	0.651	0,909	Valid dan reable
15	Pertanyaan 15	0.411	0,909	Valid dan reable
16	Pertanyaan 16	0.413	0,909	Valid dan reable
17	Pertanyaan 17	0.513	0,909	Valid dan reable
18	Pertanyaan 18	0.409	0,909	Valid dan reable
19	Pertanyaan 19	0.451	0,909	Valid dan reable
20	Pertanyaan 20	0.433	0,909	Valid dan reable

Undang-undang dan peraturan tentang keselamatan pelayaran harus dilaksanakan oleh siapapun yang bekerja di laut maupun sungai karena sudah menjadi amanat bagi pemerintah sebagai pengawasnya. Perlindungan pemerintah bagi warganya adalah dengan cara membuat undang-undang dan mengawasi pelaksanaannya (A. Hendrawan et all, 2022). Menurut Jinca (2012) hasil analisis menunjukkan perlunya melakukan langkah strategi antara lain peningkatan kemampuan SDM untuk membangun kapal, mendorong peningkatan standar pembangunan kapal, mendorong peningkatkan standar klasifikasi kapal, dan mendorong kemampuan penguasaan(A. Hendrawan, 2020).

Menurut penelitian A. Hendrawan et al., (2018) Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa OCB Conscientiousness dan pendidikan berhubungan signifikan positif dengan indikator keselamatan Nelayan dengan nilai P masing masing 0.00 dan 0.010. Peningkatan keselamatan nelayan dapat diupayakan dengan meningkatkan pendidikan dan pengetahuan melalui training dan pelatihan. Pendidikan sejak dini dari anak anak nelayan lebih ditingkatkan lagi agar mereka dapat bersekolah lebih tinggi sehingga nantinya dapat menjadi nelayan yang lebih paham masalah keselamatan dan teknologi perikanan laut

SIMPULAN

Berdasarkan penelitian bahwa paling banyak pada kategori cukup dan baik yaitu 20 orang atau 40 % dan paling sedikit pada kategori kurang yaitu 10 orang atau 20 %. Hasil penelitian disebabkan sebagian besar responden berpendidikan SLTA dan telah diadakan pelatihan Dasar Keselamatan pelayaran yang di dalam terdapat materi tentang Undang dan peraturan keselamatan pelayaran. Peningkatan pengetahuan dapat dilakukan dengan sosialisasi melalui media masa dan pelatihan yang dilaksanakan rutin oleh pemerintah dan Lembaga swadaya lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian Ilmiah*. In *Rineka cipta, Jakarta*.
- Arsy, M. F. (2021). Kebijakan Maritim Dalam Menunjang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut. *Seminar Sains Dan Teknologi Kelautan*.
- Astriawati, N. (2016). Penerapan Analisis Regresi Linier Berganda Untuk Menentukan Pengaruh Pelayanan Pendidikan Terhadap Efektifitas Belajar Taruna Di Akademi Maritim Yogyakarta. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja, XIV*(regresi liner), 22–37. <http://jurnal.amy.ac.id/index.php/MIBJ/article/view/90/89>
- Benny Agus Setiono. (2010). PENGARUH SAFETY EQUIPMENT TERHADAP KESELAMATAN BERLAYAR. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan, 1*(1), 69–78.
- Hendrawan, A. (2020). PROGRAM KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim, 2*(1), 1–10.
- Hendrawan, A., & Hendrawan, A. K. (2020). Analisa Kebisingan di Bengkel Kerja Akademi Maritim Nusantara. *Jurnal Saintara, 5*(1), 1–5.
- Hendrawan, A. K., & Hendrawan, A. (2020). Gambaran Tingkat Pengetahuan Nelayan tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja. *Jurnal Saintara, 5*(1).
- Hendrawan, A., Sasongko, A., & Pramono, S. (2022). Pengaruh Berbagi Pengetahuan (Knowledge Sharing) dalam Peningkatan Perilaku Keselamatan Pelayaran. *Marine Science and Technology Journal, 2*(2), 43–46.
- Hendrawan, A., Suchyawati, H., Cahyandi, K., Indriyani, & Lusiani. (2018). HUBUNGAN PENDIDIKAN DAN ORGANIZATIONAL CITIZENSHIP BEHAVIOR (OCB) TERHADAP INDIKATOR KESELAMATAN NELAYAN. *SEMINAR NASIONAL UNIVERSITAS PEKALONGAN, 1*–9.
- Hendrawan, A., & Yulianeu, A. (2017). THE IMPACT OF PHYSICAL ENVIRONMENT OF WORK STRESS IN ABK (CREW) FISHING BOAT IN CILACAP. *Proceeding ICSTIEM, 1*–21.
- Ibrahim, R. S. (2019). TERHADAP KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG (Suatu Penelitian Di Kota Banda Aceh) THE ROLE OF HARBOUR MASTER AND AUTHORITY OFFICE TOWARDS PASSENGER SHIP SAFETY (A Research In Banda Aceh). *JIM Bidang Hukum Kenegaraan, 3*(1), 107–119.
- Jinca, M. Y. (2012). KAJIAN STRATEGI PENINGKATAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL. *UNHAS, 24*(3), 218–231.
- Notoatmodjo, S. (2010). Metodologi Penelitian Kesehatan, Rineka Cipta. *Jakarta, Indonesia*.
- Patunru Pongky, A. B. (2016). Evaluasi Sistem Manajemen Peralatan Keselamatan Pelayaran Pada Accommodation Work Barge Elang Biru 507: Studi Kasus: Pt. Meindo Elang Indah. *Jurnal Ilmiah Keselamatan, Kesehatan Kerja Dan Lindungan Lingkungan, 2*(1), 11–18.
- Pratiwi, A. Y., Suryani, D., Sunarji, & Hendrawan, A. (2018). KELELAHAN DAN KESEHATAN KERJA NELAYAN. *Jurnal Saintara, 2*(2).