

Sosialisasi Keselamatan Pengguna Moda Transportasi Laut bagi Nelayan Di Kabupaten Bone

Ashury*, Juswan, Taufiqurrachman, M.Zubair Ali, Firman Husain
Departemen Teknik Kelautan, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
ashury09@gmail.com*

Abstrak

Keselamatan transportasi adalah hal yang mutlak harus dipenuhi. Keselamatan ini meliputi moda transportasi darat, kereta api, udara dan laut. Keselamatan transportasi laut memiliki beberapa elemen yang harus dipenuhi. Keselamatan transportasi laut untuk selanjutnya disebut keselamatan pelayaran setidaknya harus memenuhi 2 kriteria yang layak. Pertama adalah layak laut dan kedua adalah layak layar. Layak laut adalah terpenuhinya 12 kriteria sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *International Safety Mangement (ISM) Code* bab IX, layak layar adalah suatu keadaan terpenuhinya keamanan kapal untuk berlayar yang terdiri atas 4 kriteria. Keamanan kapal meliputi kondisi kapal dan crew kapal yang memenuhi syarat untuk menjaga keamanan kapal. Dua kriteria ini menunjukkan bahwa keselamatan pelayaran memiliki lingkup tanggungjawab dari sisi darat dalam hal ini oleh Syahbandar dan keselamatan diatas kapal menjadi tanggungjawab nakhoda/pengemudi kapal. Di Kabupaten Bone pesisir kecamatan Tanete Riattang Timur, para nelayan sebagian besar belum mengetahui standar keselamatan pelayaran minimal di laut, dan ketersediaan alat-alat keselamatan di atas kapal masih sangat minim dan belum memenuhi standar aturan yang di tetapkan. Dari hasil sosialisasi yang di laksanakan di daerah ini, para nelayan sangat antusias mendengarkan sehingga tingkat kesadaran dan pemahaman masyarakat nelayan semakin meningkat tentang pentingnya keselamatan dalam berlayar. Luaran dari kegiatan ini adalah meningkatnya kesadaran masyarakat, khususnya masyarakat nelayan yang tinggal di pesisir di wilayah kecamatan Tanette Riattang Timur kabupaten Bone. Dengan adanya pengabdian ini, akan semakin tinggi kesadarannya tentang pentingnya keselamatan dalam pelayaran, sehingga dalam berlayar untuk menangkap ikan bagi nelayan, mereka sudah mempersiapkan alat-alat minimal peralatan keselamatan berupa *lifejacket* dalam pelayaran.

Kata Kunci: Keselamatan Pelayaran ; *lifejacket*; SOLAS; ISM; pelayaran.

Abstract

Transportation safety is an absolute must. This safety includes modes of transportation by land, train, air and sea. Marine transportation safety has several elements that must be met. Sea transportation safety hereinafter referred to as shipping safety must meet at least 2 reasonable criteria. First is seaworthy and second is seaworthy. Seaworthy is the fulfillment of 12 criteria in accordance with the provisions contained in the International Safety Management (ISM) Code chapter IX, seaworthy is a state of fulfillment of safety of ships for sailing consisting of 4 criteria. Ship safety includes the condition of the ship and crew that meet the requirements to maintain the security of the ship. These two criteria indicate that the safety of shipping has scope of responsibilities from the land side in this case by Syahbandar and safety on board the ship is the responsibility of the captain / driver of the ship. In the Bone Regency of the coastal district of Tanete Riattang Timur, most fishermen do not yet know the minimum shipping safety standards at sea, and the availability of safety equipment on board is still very minimal and does not meet the set rules. From the results of the socialization carried out in this area, the fishermen were very enthusiastic listening so that the level of awareness and understanding of the fishing community increased about the importance of safety in sailing. The output of this activity is increasing public awareness, especially fishing communities who live on the coast in the Tanette Riattang sub-district of Bone district. With this dedication, there will be higher awareness about the importance of safety in shipping, so that in sailing to catch fish for fishermen, they have prepared minimal safety equipment in the form of life jackets on the voyage.

Keywords: *lifejacket*, SOLAS; ISM; safety; shipping.

1. Pendahuluan

Kondisi wilayah di propinsi Sulawesi Selatan saat ini yang sering terjadi kecelakaan kapal, yang diakibatkan oleh cuaca buruk (gelombang tinggi). Olehnya itu yang menjadi pokok untuk penanganan bersama antara pihak penyelenggara dan mitra adalah dibidang hukum keselamatan pelayaran dan bidang transportasi laut utamanya dari segi kelaiklayakan kapalnya dan peralatan keselamatan yang tersedia diatas kapal.

Berkaitan dengan peraturan hukum dan perundang-undangan maka Kementerian Perhubungan telah menerbitkan Peraturan Menteri (PM) No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan dan PM No. 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut. Kedua PM tersebut merupakan upaya Kementerian Perhubungan untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) bagi pengguna moda transportasi laut. Penerbitan kedua peraturan menteri tersebut bertujuan demi terselenggaranya transportasi laut. Selain itu juga diharapkan, adanya kepatuhan baik regulator, operator dan pengguna jasa transportasi laut agar aman dan nyaman. Dalam PM No. 20 Tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran meliputi sumber daya manusia (SDM), sarana dan/ prasarana, standar operasional prosedur (SOP), lingkungan serta sanksi. Pelanggaran terhadap keselamatan pelayaran akan dikenakan sanksi pidana maupun sanksi administratif berupa menonaktifkan personil dari jabatan atau pencabutan izin bagi operator sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dari aspek SDM, sanksi akan dikenakan kepada pemilik, operator kapal dan nahkoda berupa pidana penjara paling lama enam bulan atau denda paling banyak Rp. 100.000.000, pasal 304 UU No. 17 Tahun 2008. "Dalam pasal 128 ayat 2, pemilik, operator kapal dan nahkoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian. Dari aspek SOP, pasal 246 UU No. 17 Tahun 2008 menyebutkan, dalam hal terjadi kecelakaan kapal setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberi pertolongan dan melaporkan kepada nahkoda atau ABK. Pelanggaran terhadap pasal ini, dikenakan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling tinggi seratus juta rupiah sesuai pasal 331 UU No. 17 Tahun 2008. Sementara PM No. 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut bertujuan untuk menjamin terpenuhinya jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh oleh pengguna jasa angkutan laut.

Di Kabupaten Bone kecamatan Tanete Riattang Timur, para nelayan pada umumnya di kapalnya belum di lengkapi dengan alat-alat keselamatan pelayaran sesuai persyaratan yang ditetapkan tersebut diatas. Para nelayan di kabupaten Bone belum menyadari tentang pentingnya keselamatan pelayaran dalam mengarungi lautan dengan kapal-kapal ukuran 7 GT hingga 10 GT.



Gambar 1. Kapal nelayan ukuran 7 GT di kabupaten Bone.

Berdasarkan latar belakang di atas maka perlu diadakan sosialisasi pengenalan dan kebutuhan perangkat keselamatan pelayaran bagi pengguna moda transportasi laut terutama para nelayan di kabupaten Bone.

2. Latar Belakang Teori

2.1. Peraturan Keselamatan Pelayaran

Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut; karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

2.1.1. Manajemen Keselamatan

Konvensi SOLAS umumnya dianggap sebagai ketentuan yang paling penting dari semua peraturan internasional tentang keselamatan kapal niaga. SOLAS versi pertama diadopsi pada tahun 1914, sebagai respons terhadap bencana yang dialami oleh Kapal Penumpang “*Titanic*”, kedua pada tahun 1929, ketiga pada tahun 1948 dan keempat pada tahun 1960 (kemudian dikenal sebagai SOLAS Convention 1960), diadopsi pada 17 Juni 1960 dan mulai berlaku (*entered into force*) pada 26 Mei 1965. Ini merupakan tugas utama IMO setelah terbentuknya organisasi tersebut dan merupakan representasi dari langkah maju dalam modernisasi peraturan maritim dan sejalan dengan perkembangan teknologi industri perkapalan.

Regulasi bidang keselamatan pelayaran oleh pemerintah telah diadopsi dari peraturan yang dikeluarkan oleh IMO yakni peraturan tentang International Safety Management Code (ISM-Code) dan mulai diberlakukan sejak tanggal 1 juli 1998. Sistem manajemen keselamatan (ISM-Code) wajib diaplikasikan secara “mandatory” oleh negara-negara yang telah meratifikasi SOLAS. Penerapannya di Indonesia diwujudkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: PY.67/1/9-96 tanggal 12 juli 1996. Berdasarkan hal tersebut, ISM-Code menghendaki adanya komitmen dari manajemen

puncak (*top management*) sampai pelaksana, di darat dan di kapal. ISM-Code dapat dipahami sebagai "Koda Manajemen Keselamatan Internasional untuk Pengoperasian Kapal dengan Selamat dan Pencegahan Pencemaran".

ISM-Code menetapkan standar untuk membuat pelayaran yang aman dan bahaya yang sekecil mungkin terhadap lingkungan. Selanjutnya manajemen standar termasuk tanggung jawab awak, skenario pelaksanaan tindakan tanggap darurat dapat ditemukan di sini. Ketentuan ini bukan merupakan jaminan tidak terjadinya kecelakaan laut, melainkan dapat membantu memperkecil atau mengurangi kecelakaan dan pencemaran laut dengan menerapkan ketentuan tentang manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut (Baharuddin, 2011). Oleh karena itu, ISM code merupakan kewajiban bagi setiap perusahaan, akan tetapi penerapannya yang tepat adalah merupakan tanggung jawab pemilik kapal.

2.1.2. Regulasi Keselamatan Pelayaran

IMO telah memberikan arahan tentang pengaturan keselamatan dan keamanan angkutan laut, pencegahan polusi serta persyaratan, pelatihan dan pendidikan awak kapal serta mewajibkan para Negara anggota untuk menerapkannya. Negara anggota IMO (*flag state*) memiliki tanggung jawab untuk melakukan berbagai konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya. Namun hingga saat ini kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang belum mampu memenuhi ketentuan IMO, bahkan tidak jarang seringnya terjadi pelanggaran regulasi. Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi laik laut (*seaworthiness*). Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kasus atau kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK).

Pemerintah telah mengeluarkan peraturan tentang keselamatan pelayaran rakyat agar secara teknis dapat melindungi kegiatan operasional kapal tersebut. Pemerintah telah mengeluarkan kebijakan bagai kapal layar motor melalui Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : PY.66/1/2-02 di mana sebelumnya hanya sampai GT 300 kini dapat ditingkatkan menjadi GT 500. Demikian halnya, pesawat penggerak bantu (mesin) yang sebelumnya dibatasi sampai 150 TK kini dapat ditingkatkan menjadi 535 TK. Peningkatan ukuran dan besarnya tenaga mesin yang digunakan perlu dibarengi dengan kemampuan dan keterampilan awak kapal menyangkut kualifikasi ijazah yang harus dimiliki bagi nakhoda atau perwira kapal lainnya. Untuk mengantisipasi peningkatan tersebut, kemudian dikeluarkan Peraturan Kepala Badan Diklat Perhubungan Nomor: SK.225/DL-002/II/Diklat-2010 tentang Standar Pelatihan Dasar Keselamatan (BST) Khusus Awak Kapal dan Pekerja pada Kapal Layar Motor (KLM) dan kapal ikan dalam negeri. Adapun besarnya tenaga penggerak bantu yang diperbolehkan berdasarkan tonase (GT) kapal ditetapkan sebagai berikut:

- 1) Kapal dengan tonase kurang dari 10 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 50 TK.
- 2) Kapal dengan tonase 10-20 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 75 TK.
- 3) Kapal dengan tonase 20-35 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 105 TK.
- 4) Kapal dengan tonase 35-80 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 175 TK.
- 5) Kapal dengan tonase 80-165 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 275 TK.
- 6) Kapal dengan tonase 165-260 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 360 TK.
- 7) Kapal dengan tonase 260-315 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 400 TK.

8) Kapal dengan tonase 351-400 GT besarnya tenaga penggerak bantu maksimum 535 TK.

Selanjutnya, melalui Inpres Nomor 5 Tahun 2005 Kementerian Perhubungan diinstruksikan untuk mendukung pengembangan pelayaran rakyat antara lain melalui fasilitas pendanaan, peningkatan kualitas armada, sumber daya manusia, manajemen usaha serta pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan pelayaran rakyat. Untuk lebih memberdayakan Inpres tersebut, Pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Pelayaran (UU 17/2008) yang telah ditandatangani oleh presiden yang dinyatakan mulai berlaku sejak tanggal 7 Mei 2008. Ketentuan-ketentuan mengenai pelayaran rakyat telah tertuang dalam pasal 15 dan 16 meskipun masih terdapat beberapa ketentuan lain yang berhubungan dan ikut menentukan eksistensi dan prospek pengembangan armada pelayaran rakyat.

Pengoperasian kapal tradisional tunduk pada aturan keselamatan kapal yang berlaku, oleh karena umumnya kapal tradisional dimasukkan dalam peraturan kapal non konvensi baik ukuran, tipe dan kegunaannya. Di beberapa negara kapal tradisional diatur sesuai dengan peraturan kapal yacht atau dengan pengecualian khusus yang berbeda dari peraturan kapal niaga (*European Maritime Heritage*, 2009). Namun seiring dengan banyaknya kapal yang dioperasikan baik untuk tujuan komersial maupun non komersial maka banyak negara di Eropa menerapkan peraturan yang khusus untuk kapal tradisional. Mereka mengambil pertimbangan yang serupa dengan prinsip yang dikembangkan dalam konvensi SOLAS yang mengatur tentang manajemen keselamatan operasional kapal (*safety of ship operation*) sebagai prinsip utama dalam konsep pengembangan kapal. Pendekatan yang dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip yang diatur dalam ISM Code.

2.1.3. Regulasi / Hukum Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah menyatakan bahwa pelayaran rakyat merupakan salah satu potensi yang amat penting dalam sistem transportasi laut. Potensi ini tidak dapat diabaikan karena merupakan kelompok usaha yang dijalankan oleh golongan masyarakat yang tidak henti-hentinya bekerja keras, namun kehidupan mereka tampaknya belum memperlihatkan perubahan yang signifikan meskipun telah banyak upaya dilakukan untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Prospek aktivitas para pelaut di masa yang akan datang menjadi faktor utama dalam memajukan perdagangan laut sehingga perlu ditangani dengan baik agar kehidupan mereka dapat bangkit kembali mengingat ruang geraknya semakin mengecil akibat perannya sejak akhir abad XIX secara perlahan diambil alih oleh kapal niaga bermesin dalam melayani kegiatan angkutan laut (Baharuddin Lopa, 1982).

Meskipun perannya semakin mengecil, akan tetapi pelayaran rakyat masih tetap diperlukan terutama untuk angkutan antar pulau, daerah terpencil/perbatasan yang sulit dijangkau oleh kapal-kapal konvensional. Demikian pentingnya kapal pelayaran rakyat dalam menggerakkan perekonomian, maka harus dapat dioperasikan dengan selamat, aman, lancar, nyaman, teratur dan efisien dengan biaya yang terjangkau. Untuk dapat menciptakan kondisi operasi kapal seperti yang diharapkan tersebut, kapal harus laik laut, yaitu kondisi kapal memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal. Salah satu cara agar kapal memenuhi persyaratan laik laut adalah dilakukan pengawasan secara terus

menerus baik terhadap kapal, perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal maupun awak kapal. Membaiknya permintaan akan sarana angkutan laut, maka saat ini para perajin kapal tradisional mulai beradaptasi untuk memenuhi tuntutan masyarakat pecinta kapal rakyat, dan kemampuan beradaptasi inilah yang membuat para pembuat kapal mampu membangun kapal tradisional pesanan negara lain. Bahan baku yang digunakan seperti kayu ulin, jati, bitti, pude dan beberapa jenis kayu lainnya.

Dalam sejarah, mereka tidak hanya mahir dalam membangun kapal tanpa desain, melainkan juga mampu menjadi pelaut dengan kapal pinisinya yang tercatat telah berlayar sampai ke Madagaskar. Keahlian dalam bernavigasi diawali dari membaca rasi bintang sampai pada memahami kondisi fisik lingkungan laut. Keahlian tersebut sudah dimiliki para pelaut tradisional yang diperoleh turun-temurun tanpa pendidikan formal. Pengetahuan navigasi sangat sederhana yakni tanpa memakai kompas moderen dan peta laut. Sistem bernavigasi yang dikembangkan bersumber dari pengalaman, tradisi turun temurun, insting, dan daya tanggap terhadap alam sekitar serta kepercayaan yang mungkin sulit dipahami (Baharuddin Lopa, 1982). Seiring dengan perkembangan teknologi maritim, modernisasi mulai menggeser dan meminggirkan cara-cara tradisional yang mereka miliki. Modernisasi secara perlahan telah merubah unsur-unsur yang terkandung dalam kebudayaan mereka sehingga terjadi pergeseran nilai-nilai kapal tradisional masa lalu ke kapal modern saat ini. Meskipun demikian, modernisasi belum dapat membantu para pelaut tradisional untuk bangkit dari keterpurukan, padahal sangat diharapkan para pelaut tradisional juga harus bisa menjadi bagian dari masa depan dengan ikut terlibat dalam transportasi dan pengangkutan komoditas dari perusahaan. Bukan rahasia lagi bahwa para pelaut tradisional masih termasuk golongan ekonomi lemah. Mereka bekerja terus melawan ombak dan angin yang ganas, namun kondisi kehidupan mereka belum membaik, sementara peran mereka sangat vital dalam pembangunan bangsa bahkan dalam pertahanan maritim yang terbukti dijadikan alat transportasi antar pulau bagi para pejuang kemerdekaan dan alat komunikasi. Bahkan Sulistiono (dalam Yuda B. Tangkilisan, 2013) menyebutkan bahwa jalinan komunikasi ketika zaman kolonial melalui pelayaran rakyat menumbuhkan rasa cinta tanah-air. Pelayaran rakyat juga menyambung dan memelihara jalinan interaksi dalam pembinaan integrasi nasional karena mampu menghubungkan sejumlah tempat yang jaraknya relatif tidak berjauhan, dan membuka ruang saling kesepahaman antar etnik dan budaya. Dalam masa perjuangan saat bangsa Indonesia mempertahankan kedaulatannya, pelayaran rakyat telah membuktikan peran pentingnya dalam menembus blokade angkatan Laut Belanda untuk mengangkut pasukan Indonesia dan barang antar pulau terutama dari Pulau Jawa ke/dan dari pulau lainnya, membantuk mengangkut logistik dan personil karena sulit terdektesi oleh lawan (Budisantoso, 1993). Hal-hal semacam ini sesungguhnya memberi gambaran akan ketangguhan dan ketangkasan para pelaut tradisional di masa lampau. Peran penting mereka untuk angkutan antar pulau tidak dapat disangkal karena meskipun dengan kapal yang relatif kecil dan peralatan yang cukup sederhana mereka mampu mengarungi lautan yang penuh dengan resiko kecelakaan.

3. Metode

Adapun metode untuk pelaksanaan sosialisasi keselamatan pengguna moda transportasi laut bagi nelayan, adalah :

3.1. Peserta

Dalam kampanye keselamatan pelayaran yang diadakan selama 1 hari yang bertempat di kabupaten Bone kecamatan Tanete Riattang Timur, Provinsi Sulawesi Selatan diperuntukkan untuk 90 orang peserta yang terdiri dari para nelayan, pengguna jasa transportasi laut dan pihak pengusaha/pemilik kapal tradisional/jolloro.

3.2. Peralatan

Untuk menunjang pelatihan yang dilakukan tersebut supaya berjalan sukses dan lancar maka dapat disebutkan beberapa peralatan yang yang antara lain adalah sebagai berikut :

- 1) Laptop Asus TP300L Core I5
- 2) LCD Proyektor.
- 3) Slide Materi (*Microsoft Excel 2010*)
- 4) Life jacket

Untuk metode pelaksanaan kegiatan sosialisasi sendiri ada beberapa hal yang perlu dilakukan diantaranya adalah sebagai berikut :

3.3. Metode Pelaksanaan

- 1) Melakukan pendataan peserta sosialisasi yang diprioritaskan kepada para nelayan, tokoh masyarakat, pengguna jasa transportasi laut dan pengusaha/pemilik kapal/jolloro yang ada di Kecamatan Tanete Riattang Timur Kabupaten Bone.
- 2) Dilakukan pemaparan materi tentang peraturan perundang-undangan keselamatan pelayaran oleh tim dosen dan Dinas Perhubungan Provinsi Sulsel, dilanjutkan dengan istirahat sambil ramah tamah dengan peserta sosialisasi.
- 3) Dilakukan Kampanye keselamatan pelayaran dengan melibatkan tim kegiatan, mahasiswa, Dinas Perhubungan, dengan cara :
 - a. Membagi-bagikan peralatan keselamatan berupa life jacket kepada nelayan dan penggunaan jasa transportasi laut.
 - b. Membagi-bagikan sticker yang bertuliskan “pentingnya keselamatan dalam pelayaran”, “jangan bawah barang yang membahayakan”, dan “patuhi aturan”.

3.4. Sasaran dan Target Capaian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan diharapkan dapat menghasilkan suatu luaran sebagai berikut :

- 1) Memberikan pemahaman kepada masyarakat pengguna jasa transportasi laut dan pengusaha menyadari tentang pentingnya keselamatan dalam pelayaran.
- 2) Memberikan pengetahuan praktis kepada aparat daerah khususnya yang menangani tugas di sub sektor perhubungan laut, para nahkoda kapal tradisional, penangkap ikan serta para anak buah kapal tentang tata cara penyelamatan kapal di laut.
- 3) Memberikan pengetahuan kepada pengguna jasa transportasi laut dan pengusaha kapal tradisional tentang peraturan peundang-undangan keselamatan pelayaran dan juga “pelaksanaan pengawasan keselamatan kapal” sesuai amanat yang tertuang dalam PP Nomor 38 Tahun 2007 tentang pembagian urusan pemerintah antara pemerintah, pemerintahan daerah propinsi dan pemerintahan daerah kota/kabupaten.
- 4) Masyarakat pengguna dan operator transportasi laut menyadari hal – hal yang berkaitan dengan pelayaran dan yang perlu diperhatikan oleh pengguna jasa pelayaran seperti

mewaspada gelombang tinggi pada bulan-bulan dimana terjadi Musim Timur untuk wilayah pesisir di Kabupaten Bone yang biasa terjadi pada bulan Juni–Agustus. Perlu diketahui juga untuk periode tersebut terdapat banyak hujan, kelembaban udara yang tinggi, adanya badai tropis di selatan, konvergensi disepanjang khatulistiwa yang mengakibatkan gelombang tinggi.

3.5. Implementasi Kegiatan

Aktifitas pengabdian sosialisasi keselamatan pelayaran dilaksanakan di Kabupaten Bone kecamatan Tanete Riattang Timur yaitu pada tanggal 3 September 2019 tepatnya di kantor kecamatan. Aktivitas Sosialisasi Keselamatan pelayaran untuk pengguna moda transportasi di laut kepada pemilik/operator kapal dan nelayan serta warga yang tinggal di pesisir dilakukan selama sehari dengan agenda adalah pemberian materi dan sosialisasi keselamatan dengan pemateri dari Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan dan dari Departemen Teknik Kelautan Universitas Hasanuddin. berikutnya adalah kampanye keselamatan dengan memberi *lifejacket* masing-masing 1 buah *lifejacket* untuk 15 perwakilan nelayan dan penempelan stiker yang berisi himbauan tentang pentingnya keselamatan di laut sebanyak 100 buah. Pengabdian ini melibatkan pemilik kapal, tokoh masyarakat, dan nelayan yang hadir sebanyak kurang lebih 90 orang.



Gambar 2. Pelaksanaan sosialisasi keselamatan pelayaran oleh Tim Teknik Kelautan UNHAS

Sosialisasi Keselamatan Pelayaran dan Penerapan Penggunaan Perangkat Keselamatan Pelayaran di Kabupaten Bone sesuai mutu pelayanan keselamatan penumpang yang layak dan aman. Penyajian Materi dan Kampanye Keselamatan Pelayaran ini dilaksanakan selama sehari, yaitu : Pemberian Materi tentang “Keselamatan di laut” dilakukan pada hari Senin tanggal 3 September 2019, bertempat di Balai Pertemuan kecamatan Tanete Riattang Timur. Pertemuan ini dihadiri oleh peserta yakni aparat pemerintahan (Camat, Sekretaris dan staf) dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bone, Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan sebagai mitra dari Pengabdian ini, serta masyarakat yang mewakili dari unsur nelayan, pemilik moda angkutan laut, tokoh masyarakat dan masyarakat pengguna jasa angkutan transportasi laut di kecamatan Tanete Riattang Timur kabupaten Bone. Peserta sangat antusias mengikuti sosialisasi karena hal ini menyangkut keselamatan jiwa warga yang menggunakan sarana moda transportasi laut. Mereka baru mengetahui tentang standar-standar keselamatan dilaut dan pemenuhan perangkat

keselamatan minimal yang digunakan untuk berlayar dan wajib dimiliki oleh setiap angkutan laut/kapal.



Gambar 3. Pemberian Materi oleh Dinas Perhubungan sebagai mitra perhubungan.



Gambar 4. Penyerahan Simbolis *Lifejacket* kepada perwakilan nelayan



Gambar 5. Foto peserta sosialisasi keselamatan pelayaran



Gambar 6. Stiker Himbauan tentang pentingnya keselamatan di laut.

4. Hasil dan Diskusi

Proses pelaksanaan kegiatan pengabdian melibatkan masyarakat setempat dari elemen masyarakat umum dan aparat desa di kecamatan Tanete Riattang Timur. Sekitar 90 peserta latihan mengikuti proses pelaksanaan kegiatan dengan tingkat penyerapan materi optimal melalui sosialisasi keselamatan pelayaran bagi pengguna transportasi moda laut yang bermitra dengan dinas perhubungan propinsi sulawesi selatan.

5. Kesimpulan

Tingkat kesadaran dan pemahaman masyarakat nelayan akan semakin meningkat melalui antusiasme selama proses sosialisasi keselamatan pelayaran. Luaran dari kegiatan ini adalah meningkatnya kesadaran masyarakat, khususnya masyarakat nelayan yang tinggal di pesisir di wilayah kecamatan Tanette Riattang Timur kabupaten Bone. Diharapkan kedepannya masyarakat nelayan semakin tinggi kesadarannya tentang pentingnya keselamatan dalam pelayaran, sehingga dalam berlayar untuk menangkap ikan, mereka sudah mempersiapkan alat-alat minimal keselamatan *life jacket* dalam pelayaran.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan, Dinas perhubungan Kabupaten Bone, Ibu Camat Tanete Riattang Timur Kaupaten Bone dan jajaran staf desa yang telah memfasilitasi pelaksanaan kegiatan ini serta turut serta mendorong keaktifan masyarakat dalam kegiatan ini, kepala kapolsek pelabuhan Bajoe dan jajarannya dan Danramil 1407-07 Tanete Riattang serta semua pihak yang sudah membantu terlaksananya kegiatan pengabdian ini.

Daftar Pustaka

- Departemen Perhubungan Republik Indonesia, *Penyuluhan Kesyahbandaran*. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Jakarta, 1984/1985 dan 1993.
- Hamzah, Dr. SH, *Laut Teritorial Perairan Indonesia*, Akademika Presindo, Edisi Pertama, Jakarta, 1994.
- Iman Syahputra Tunggal, SH, LLM, *Peraturan Perundang-undangan Pelayaran dan Penerbangan di Indonesia*, Hamarindo, Jakarta, 1997.
- International Maritime Organization (IMO)* Tahun 1999.
- ISM (*International Safety Management*) Codes. (2002)
- Joko, Subagio, P. SH. *Hukum Laut Indonesi*, Rineka Cipta, Jakarta, 2009.
- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 63 poin 4.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Pasal 21 poin 4.
- Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Taufiqur Rachman, *Pengenalan Perangkat Keselamatan Sarana Pelabuhan Moda Waterway Sungai Tallo, Makassar*, Jurnal TEPAT Volume 1 nomor 1 tahun 20178.