

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL PENANGKAP IKAN DI PELABUHAN TASIKAGUNG REMBANG

Agus Aji Samekto

Transportasi

STIMART "AMNI" Semarang

e-mail : agusajisamekto@yahoo.co.id

ABSTRACT

This research is based on the accidents that happen to Indonesian fishing boats which could threaten the shipping industry safeness and causing considerable losses to ship owners. Problems will arise is safeness does not countered. The purpose of this research is to analyse between independent variable and dependent variable. The population sampling are 68 crews ships at Pelabuhan Perikanan pantai Agung, Rembang. The research methodology use is non-probability technique using incidental type sampling. The data collection method is questionnaire. The data analysing technique is multi linear regression which consists of validity test, reliability test, classic assumption test and hypothesis test. The result shows that there is positive partial influence between fishing boats crews, ships' seaworthiness, ships' life-saving equipment and navigational safety aids to the fishing boats safety voyages. So, it could be concludes yaht the four variables have positive and significant influence to the fishing boats safety voyages. In order to ensure the safeness both crews ships and ship owners, they have to be discipline in following the rules. And for the Port Authority of Bojomulyo, Juwana when issuing the Port Clearance and Seaworthiness Certificate should be more cautious, especially when inspecting the ships stability, design and life-saving equipment. As for the Port Authority officers to always updating their competencies and proficiencies to increase the safeness of voyages.

Keywords : *Ship life-saving Equipment, Fishing Boats, Voyages safeness.*

ABSTRAK

Penelitian ini dilatar belakangi karena seringnya kecelakaan kapal ikan di Indonesia yang menyebabkan keselamatan pelayaran terancam dan menimbulkan kerugian cukup besar bagi pemilik kapal. Dengan melihat permasalahan yang ada, apabila masalah keselamatan pelayaran di laut tidak diperhatikan dengan baik, dikhawatirkan akan terjadi peningkatan jumlah kecelakaan kapal dari tahun ke tahun, tujuan penelitian ini untuk menganalisis pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen. Dengan populasi awak kapal yang ada di Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung, Rembang di ambil sampel sebanyak 68 responden. Metode penelitian yang digunakan dengan teknik *non-probability sampling* jenis *insidental sampling*, pengumpulan data menggunakan kuisisioner, teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis regresi berganda meliputi uji validitas, uji reliabilitas, uji asumsi klasik, dan pengujian hipotesis. Hasil persamaan regresi linier berganda diperoleh adanya pengaruh yang positif secara parsial antara sumber daya awak kapal ikan, kelaiklautan kapal, alat-alat keselamatan kapal dan peranan sarana bantu navigasi berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran kapal ikan.

Kata kunci : Alat-alat keselamatan kapal, Sumber daya awak kapal ikan, Kelaiklautan kapal, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan.

Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di Dunia terdiri dari gugusan pulau-pulau sebanyak 1.751 ribu pulau, dengan luas perairan laut diperkirakan sebesar 5,8 juta km² dan panjang garis pantai 81.000 km, serta dugaan potensi perikanan Indonesia sebesar 6,10 juta ton per tahun (Karim,dkk, 2013). Keadaan yang demikian menyebabkan Indonesia memiliki potensi yang cukup besar di bidang perikanan. Bahkan subsektor ini merupakan salah satu subsektor pembangunan yang memiliki peranan strategis dalam perekonomian Nasional. Sedangkan awak kapal perikanan laut termasuk nelayan tradisional di Indonesia berjumlah kurang lebih 2,78 juta orang, mengawaki armada penangkapan sebanyak 555.940 unit kapal penangkap ikan. Jumlah awak kapal di Indonesia tersebut 10% dari populasi nelayan seluruh Dunia (Dirjen Perikanan Tangkap, 2008 dalam Suwardjo,dkk, 2010). Diperkirakan terdapat 36 juta orang yang terlibat dalam kegiatan penangkapan ikan dan budidaya perikanan, 15 juta diantaranya terlibat dalam penangkapan ikan di laut, 90% nelayan bekerja pada kapal-kapal berukuran panjang kurang dari 24 m (Suwardjo,dkk, 2010).

Subdit pengawakan kapal perikanan mengatakan bahwa dari tahun 2001-2008 telah terjadi sebanyak 607 kecelakaan, dengan penjelasan yaitu pada tahun 2001-2002 terjadi 584 kecelakaan karena cuaca buruk, kurangnya kesadaran awak kapal, konflik nelayan, kapal yang tidak laik laut, tidak adanya informasi kondisi cuaca dan penyebab lainnya. Jumlah korban dalam kecelakaan tersebut sebanyak 75 orang. Pada tahun 2003-2005 Masyarakat Pemerhati Pelayaran, Pelabuhan dan Lingkungan Maritim (MAPPEL) melaporkan telah terjadi 9 kecelakaan kapal perikanan karena kebakaran, tenggelam dan perompakan dengan korban jiwa sebanyak 24 orang. Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2007-2008 melaporkan telah terjadi 204 kecelakaan kapal dengan korban jiwa 306 orang, dimana kecelakaan kapal ikan sebanyak 14 kasus (KAPI dalam Jasman, 2015).

Sedangkan menurut KIARA (Koalisi Rakyat Untuk Keadilan Perikanan) bahwa semakin banyaknya jumlah kapal/perahu yang beroperasi mencari ikan di laut akan mampu memperbaiki perekonomian dan kesejahteraan masyarakat pesisir. Namun hal ini tidak didukung dengan fasilitas, alat-alat keselamatan, serta sumber daya perikanan yang memadai. Dimana jumlah nelayan yang mengalami kecelakaan di laut (meninggal dunia dan hilang) sepanjang tahun 2013, sebanyak 255 nelayan mengalami kecelakaan, hilang dan meninggal dunia di laut tanpa jaminan perlindungan jiwa.

Ketidakselarasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut, serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh Indonesia. Dari beragam moda transportasi perairan di Indonesia saat ini, armada pelayaran rakyat merupakan salah satu armada yang sudah membuktikan dirinya sebagai sarana transportasi laut yang tangguh, identik dengan usaha ekonomi kerakyatan berbasis kapal tradisional yang menggunakan layar dan motor (Malisan, 2013).

Untuk melaksanakan semua kebijakan di bidang keselamatan, Perusahaan harus memiliki Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Manajemen System*) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini dengan mengikuti petunjuk (*guidekines*) dan contoh-contoh dokumen yang disediakan *International Safety Management Code* (Thamrin,2015)

Rumusan Masalah

Beberapa permasalahan yang telah diidentifikasi adalah belum adanya sistem dan prosedur terkait dengan standar teknologi dan keselamatan yang diberlakukan terhadap kapal pelayaran . Ketidakselarasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut, serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh Indonesia (Malisan, 2013).

Dari latar belakang diatas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut : Sejauh mana faktor-faktor Alat-alat keselamatan kapal, Sumber daya awak kapal ikan, Kelaiklautan kapal dan Peran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran kapal ikan di Pelabuhan Tasikagung Rembang.

Hasil Dan Pembahasan

Gambaran Umum Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang.

Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang terletak di Desa Tasikagung Kecamatan Rembang Kabupaten Rembang Provinsi Jawa Tengah, dibangun diatas tanah seluas ±8,2Ha. Menempati posisi yang sangat strategis, Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang menjadi pilihan utama bagi nelayan lokal sebagai tempat tambat labuh, bongkar muat ikan dan perbekalan, serta penjualan hasil tangkapan.

Secara geografis, Kantor Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang terletak pada titik koordinat : 08°-29’-30” LS dan 116°-38’-35” BT dan berbatasan dengan :

- a. Sebelah Barat : Sungai Karanggeneng
- b. Sebelah Timur : Taman Wisata “Dampo Awang Beach”
- c. Sebelah Selatan : Permukiman Warga
- d. Sebelah Utara : Reklamasi Pemkab. Rembang

Kantor Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang berjarak kurang lebih 111 km dari Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, yaitu Semarang, sedangkan dengan pusat pemerintahan Kabupaten Rembang berjarak kurang lebih 1 km dengan akses keluar-masuk yang terhubung langsung Jalan Raya Pantura. Hasil perikanan menjadi salah satu potensi terbesar di wilayah jalur perlintasan pantura itu. Sejak puluhan tahun silam, sebagian masyarakat di pesisir Kota Rembang menggantungkan hidup pada mencari ikan. Berdasarkan data dinas kelautan dan perikanan pada tahun 2017, jumlah nelayan di kota rembang mencapai 20.482 terdiri dari 3.809 juragan atau pemilik kapal serta 16.673 pendega , buruh nelayan atau anak buah kapal (ABK) di Kabupaten Rembang terdapat 1.079 armada kapal dengan rincian 3 armada berkapasitas 5 – 10 GT, 104 armada berkapasitas 11 – 20 GT, 617 armada berkapasitas 21 – 30 GT , 355 armada berkapasitas lebih dari 30 GT, dengan beralat tangkap purse sein sebanyak 645 armada, beralat tangkap cantrang 427 armada ,dan beralat sebagai pengangkut 7 armada , tetapi nilai produksinya sangat turun drastis, pada 2014 produksinya perikanan tangkap sekitar 33.456.581 ton dengan nilai Rp 168.190.130.000, produksi pada tahun 2015 sekitar 35.122.383 ton dengan nilai Rp 168.947.044.000 , produksi pada tahun 2016 sekitar 28.715.935 kg dengan nilai Rp 170.660.977.000 , produksi pada tahun 2017 sekitar 15.741.780 kg dengan nilai Rp 119.523.163.000 berikut adalah data yang diambil dari Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tasikagung mengenai jumlah kapal yang beroperasi di PPP Tasikaung, Kota Rembang tahun 2017.

Tabel 1. Jumlah kapal yang beroperasi di PPP Tasikagung tahun 2017

No	GT	Cantrang	Mini Purse Seine / Purse Seine	Pengangkut	Jumlah
1	< 5 GT	-	-	-	-
2	5 – 10 GT	3	-	-	3
3	11 – 20 GT	6	98	-	104
4	21 – 30 GT	71	543	3	617
5	> 30 GT	347	4	4	355
	Jumlah	427	645	7	1,079

Sumber Tabel : Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung,2017

Tabel 2. Uji Validitas

Variabel		r _{hitung}		r _{tabel}	Keterangan
Alat-alat Keselamatan Kapal (X ₁)	X _{1.1}	0,810	>	0,2387	Valid
	X _{1.2}	0,787	>	0,2387	Valid
	X _{1.3}	0,802	>	0,2387	Valid
	X _{2.1}	0,811	>	0,2387	Valid
Sumber Daya Awak Kapal Ikan (X ₂)	X _{2.2}	0,848	>	0,2387	Valid
	X _{2.3}	0,802	>	0,2387	Valid

Kelaiklautan Kapal (X ₃)	X _{3,1}	0,843	>	0,2387	Valid
	X _{3,2}	0,828	>	0,2387	Valid
	X _{3,3}	0,751	>	0,2387	Valid
Peranan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (X ₄)	X _{4,1}	0,859	>	0,2387	Valid
	X _{4,2}	0,868	>	0,2387	Valid
	X _{4,3}	0,645	>	0,2387	Valid
Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan (Y)	Y ₁	0,897	>	0,2387	Valid
	Y ₂	0,886	>	0,2387	Valid
	Y ₃	0,729	>	0,2387	Valid

Sumber Tabel: Data primer diolah 2018 (Output SPSS Ver.22)

Tabel 3. Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha (α)	Kesimpulan
Alat-alat Keselamatan Kapal (X ₁)	0,731	Reliabel
Sumber Daya Awak Kapal Ikan (X ₂)	0,756	Reliabel
Kelaiklautan Kapal (X ₃)	0,729	Reliabel
Peranan SBNP (X ₄)	0,704	Reliabel
Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan (Y)	0,787	Reliabel

Sumber Tabel : Data primer diolah 2018(Output SPSS Ver.22)

Analisis Regresi Linier Berganda

Hasil yang diperoleh dari penghitungan dengan menggunakan bantuan program statistik SPSS (*Statistic Package for Social Science*) Versi 22 adalah :

$$Y = 0,364 + 0,306 X_1 + 0,243 X_2 + 0,230 X_3 + 0,227 X_4 + \mu \tag{1}$$

Keterangan :

- Y = Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan
- a = Konstanta
- X₁ = Alat-alat Keselamatan Kapal
- X₂ = Sumber Daya Awak Kapal Ikan
- X₃ = Kelaiklautan Kapal
- X₄ = Peranan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran
- b₁ = Koefisien regresi variabel Alat-alat Keselamatan Kapal
- b₂ = Koefisien regresi variabel Sumber Daya Awak Kapal Ikan
- b₃ = Koefisien regresi variabel Kelaiklautan Kapal
- b₄ = Koefisien regresi variabel Peran SBNP
- μ = Faktor lain diluar regresi/variabel tidak terduga.

Implikasi Manajerial

1. Alat-alat keselamatan kapal memiliki nilai tertinggi pada hasil regresi linier berganda yang dijelaskan dalam *unstandardized coefficients beta* oleh karena itu alat-alat keselamatan kapal merupakan faktor terpenting dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran kapal ikan.
2. Sumber daya awak kapal ikan memiliki nilai tertinggi kedua setelah alat-alat keselamatan kapal oleh karena itu sumber daya awak kapal ikan merupakan salah satu kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal di Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang yang berarti sumber daya awak kapal ikan ini merupakan salah satu faktor penting dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran kapal ikan, sehingga setiap awak kapal yang berlayar

- harus mempunyai sertifikat keahlian pelaut kapal ikan (*Certificate Of Competency*) dan mengikuti pelatihan sertifikat keterampilan pelaut kapal ikan (*Certificate Of Provicency*).
3. Kelaiklautan kapal memiliki nilai tertinggi ketiga setelah sumber daya awak kapal ikan. Pemilik kapal/awak kapal tidak boleh mengenyampingkan, bagaimanapun juga keadaannya kelaiklautan kapal dalam regresi linier berganda memiliki pengaruh terhadap keselamatan pelayaran kapal ikan. Oleh karena itu pemilik kapal/awak kapal perlu tetap meningkatkan kelaiklautan kapal yang diawaki.
 4. Peran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) memiliki nilai terendah setelah kelaiklautan kapal. Awak kapal tidak boleh meremehkan, bagaimanapun juga peran SBNP mempengaruhi keselamatan pelayaran kapal ikan, dapat dilihat pada regresi linier berganda.

Penutup

Kesimpulan

1. Hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linier berganda diperoleh hasil bahwa variabel Alat-alat Keselamatan Kapal mempunyai pengaruh yang paling besar terhadap kecelakaan Pelayaran Kapal Ikan, Hal ini dibuktikan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,306, Paling tinggi dibanding faktor yang lain.
2. Sumber Daya Awak Kapal Ikan dan Kelaiklautan Kapal memiliki pengaruh yang relative lebih kecil terhadap keselamatan Pelayaran Kapal Ikan jika dibandingkan dengan pengaruh faktor Alat-alat Keselamatan Kapal terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan.
3. Faktor Peran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) mempunyai pengaruh yang paling kecil terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan jika dibandingkan dengan ketiga faktor lain dalam penelitian ini. dibuktikan dengan nilai koefisien regresi variabel Peran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) sebesar 0,227, lebih kecil dari factor lain dalam penelitian ini.

Saran

1. Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang diharapkan segera mengadakan pelatihan mengenai Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan Membantu pengurusan sertifikat keahlian (*Certifikate Of Competency*) dan sertifikat keterampilan (*Certificate Of Provicency*) pelaut kapal ikan serta bekerjasama dengan pihak Syahbandar untuk melakukan pemantauan terhadap alat-alat keselamatan kapal.
2. Syahbandar pada Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung Rembang dalam penerbitan Sertifikat Kelaiklautan Kapal dan SPB/Port Clearance sebaiknya lebih ditingkatkan, khususnya dalam tahap pemeriksaan administratif dan kondisi fisik kapal serta meningkatkan jumlah pegawai (aparatus) yang memiliki kompetensi dan kualifikasi di bidang kesyahbandaran;
3. Pemilik Kapal (*Owner Ship*) diharapkan agar pemilik kapal (*owner ship*) dapat melengkapi Alat-alat Keselamatan Pelayaran yang memenuhi standar yang telah ditetapkan sesuai Undang-undang dan hanya mempekerjakan atau merekrut awak kapal yang memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang sesuai dengan persyaratan. *Owner ship* juga perlu mendorong dan mengikut sertakan awak kapalnya secara aktif pada pendidikan dan pelatihan sehingga dapat mempertahankan dan meningkatkan kompetensinya.

Daftar Pustaka

- Augusty Ferdinand 2011, Metode Penelitian Manajemen Pedoman Penelitian Untuk Penulisan Skripsi, Tesis Dan Disertasi Ilmu Manajemen, Edisi 3, AGF, Books, Fakultas Dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.
- Djodjo Swardjo, Jhon Haluan, Indra Jaya Soen' H.Poernomo 2010, Kajian tingkat kecelakaan fatal, pencegahan dan mitigasi kecelakaan kapal – kapal penangkap ikan yang berbasis operasi di PPP Tegalsari, PPN Pekalongan dan PPS Cilacap.
- Data PPP Tasikagung Rembang 2014 – 2017.
- Data Kecelakaan Syahbandar Rembang 2015 – 2017.
- Hasan, Iqbal. 2004 Analisis Data Penelitian dengan Statistik. PT. Bumi Aksara. Jakarta.
- Imam Ghozali ,Ari kunto 2014, Analisis Multivariate Progam IBM SPSS 19 .Jakarta
- ImamGhazali 2005. Aplikasi Analisis Multivariate SPSS. Semarang: Badan Penerbit Undip Semarang.
- Ihtis Firdaus, Aristi Dian Pernama Fitri, Sardiyatmo Dan Faikkurohman 2017, Analisis Alat Penangkap Ikan Berbasis *Code Of Conduct For Responsible Fisheries* (CCRF) Di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Tawang, Kendal. Progam Studi Pemanfaatan Sumber Daya Perikanan, Jurusan Perikanan Fakultas Perikanan Dan Ilmu Kelautan, Iniersitas Diponegoro Jl.Prof.Soedarto, SH Tembalang, Semarang.
- Jasman, KAPI (2015). Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Kecelakaan Kapal.
- Malisan (2013). Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat: Studi Kasus Armada Phinisi, Jurnal Program Pasca Sarjana Universitas Hasanuddin Makassar.
- Muhammad Syarif Budiman, Budi Hascaryo Iskandar, Deni Achmad Seboer 2016, Penataan Sertifikasi Kompetensi Awak Kapal Penangkap Ikan Di Indonesia.
- Normalita Eko Putri, Amiek Soemarmi, Untung Dwi Hananto,progam studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Uniernitas Diponegoro 2016, Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan.
- Nur Kharim, Abdullah Said, Wima Yudho Prasetyo 2010, Dualisme Kebijakan Pelayaran Dan Perikanan (Studi Tentang Implementasi Kepmen. Perhubungan No.Km 46tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan Dan Permen Kelautan Dan Perikanan No.07 Tahun 2010 Tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan Di PPP Mayangan, Kota Probolinggo).
- Sugiyono.2013 Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D.Afabeta. Bandung
- Sugiyono.2009 Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D.Afabeta. Bandung.

Suharsimi Arikunto.2002. *Prosedur Penelitian*. PT. Rineka Cipta. Jakarta.

Thamrin, 2015, *Manajemen Keselamatan Maritim Dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident)*. Jurnal Ilmiah Widya Volume 3 Nomor 2 September - Desember 2015

V Wiratno Sujarweni 2014. *Metodologi Penelitian* Jakarta.