

ANALISIS REGULASI KELAIKLAUTAN DAN KESELAMATAN TERHADAP PEMASANGAN ALAT PENDINGIN FREZEER PADA KAPAL IKAN

Sri Purwantini^{1*}, Indah Saraswati²

^{1,2} Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

*Email: purwantinisri66@gmail.com

Email: indahsaraswati008@gmail.com

ABSTRACT

Vessels with a Gros Tonage of 88 and above equipped with ringsein fishing gear have an average permit for fishing areas that are far away, namely in the Makassar Sea, Natuna Sea, Java Sea and Eastern Indonesia Region, so with permits to catch far on the high seas these vessels requires a cooler that can last a long time to store the catch, and also to maintain the freshness of the fish and its quality. However, the installation of this cooling device has not been matched by the competence of the workers installing the freezer. Most of the freezer installation workers on fishing boats do not have a certificate in installing freezer cooling equipment. This study aims to identify and analyze regulations or legal rules regarding the supervision of the installation of Freezer coolers and regulations governing the competence of workers installing freezers and the authorities supervising their work. This study uses a qualitative method. Data collection methods through interviews, observation and documentation. Data were analyzed by analytical description method. The research results show that government regulations or policies governing the installation of freezer coolers on fishing vessels have not been regulated by the government, which has direct or indirect licensing and supervision implications.

Keyword: regulation, policy, crew, freezer.

ABSTRAK

Kapal dengan Gros Tonage 88 ke atas yang dilengkapi dengan alat tangkap pursein rata-rata memiliki ijin wilayah tangkap yang jauh yaitu di laut Makasar, Laut Natuna, Laut Jawa dan Wilayah Indonesia Timur, sehingga dengan ijin tangkap yang jauh di laut lepas kapal-kapal ini membutuhkan alat pendingin yang bisa bertahan lama untuk menyimpan hasil tangkapannya, dan juga untuk menjaga kesegaran ikan dan kualitasnya. Akan tetapi pemasangan alat pendingin ini masih belum diimbangi dengan kompetensi pekerja pasang frezeer. Sebagian besar pekerja pasang freezer pada kapal ikan belum mempunyai sertifikat dalam pemasangan alat pendingin freezer. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis regulasi atau aturan hukum, mengenai pengawasan pemasangan alat pendingin Freezer dan Regulasi yang mengatur tentang kompetensi pekerja pemasangan freezer serta otoritas yang mengawasi pekerjaannya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Metode pengumpulan data melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Data dianalisis dengan metode deskripsi analitis. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi atau kebijakan pemerintah yang mengatur dalam pemasangan alat pendingin freezer di kapal ikan belum diatur oleh Pemerintah yang berimplikasi perizinan dan pengawasan secara langsung maupun tidak langsung juga belum diatur.

Kata Kunci : Regulasi; Kebijakan; Pekerja; Alat pendingin Freezer.

PENDAHULUAN

Semenjak dulu kapal telah menjadi moda transportasi dan memainkan peran penting dalam perdagangan dan eksplorasi (Byrnes & Dunn, 2020). Kapal ikan di Indonesia adalah transportasi utama dalam mengoptimalkan sumber daya perikanan (Amron, Hidayat, Meinita,

& Trenggono, 2021). Perikanan skala kecil merupakan sumber makanan, pendapatan, dan identitas budaya yang penting bagi jutaan orang di seluruh dunia (Gough, Dewar, Godley, Zafindranosy, & Broderick, 2020). Sektor pelayaran memang sangat penting bagi perekonomian dunia yang bisa mengangkut lebih dari 80% volume perdagangan dunia (Bullock, Mason, Broderick, & Larkin, 2020) dan kapal penangkap ikan sering kali jarang mendapat perhatian dalam perbaikan desain (Yu, Lee, Kim, Suh, & Lee, 2021). Perkembangan kapal ikan dari tahun ke tahun semakin meningkat, data menunjukkan bahwa perkembangannya lebih dari 100% setiap tahunnya, sumber diperoleh dari laporan register kapal kantor Unit penyelenggara Pelabuhan Kelas III Juwana, baik itu kapal baru dan kapal perombakan. Pada tahun 2016 pertumbuhan kapalnya berjumlah 125 kapal, tahun 2017 berjumlah 460 kapal, tahun 2018 berjumlah 159 pada tahun 2019 berjumlah 95 dan tahun 2020 berjumlah 77. Data pada tahun 2019 dan tahun 2020 mengalami penurunan dikarenakan kapal yang mengajukan ukur menurun. Pada tahun 2010 kapal baru maupun perombakan yang dibangun dengan Gross Tonage 88 ke atas dilengkapi dengan alat pendingin atau biasa disebut dengan Frezeer yang berfungsi untuk mendinginkan ikan guna menjaga kualitas hasil tangkapan agar tetap segar. Instrumentasi yang dipasang di kapal (bersama juga dengan manusia sebagai observer) bisa mendukung pembuatan pengukuran pada berbagai ketinggian di atmosfer dan kedalaman di lautan (Smith, et al., 2019). Pasalnya, strategi penyimpanan yang efisien perlu diterapkan untuk meningkatkan umur simpannya dan menjamin keamanan dan kualitasnya mulai dari proses tangkapan hingga konsumsi (Duarte, Silva, Pinto, Barroso, & Gil, 2020). Oleh karena itu, kapal modern seringkali dibuat lebih besar dengan sistem operasi yang lebih maju dan diawaki oleh awak yang lebih kecil dan lebih khusus (Hannaford & Van Hassel, 2021).

Kapal dengan Gros Tonage 88 ke atas yang dilengkapi dengan alat tangkap pursein rata-rata memiliki ijin Wilayah tangkap yang jauh yaitu di laut Makasar, Laut Natuna, Laut Jawa dan Wilayah Indonesia Timur, sehingga dengan ijin tangkap yang jauh di laut lepas. Kolom tonage atau tonase adalah ukuran terbaik dari daya dukung armada di mana angka-angka telah disesuaikan untuk memperhitungkan produktivitas kapal yang lebih tinggi (Tenold, 2019). Gross tonage adalah pemodelan emisi kapal yang penting (Schwarzkopf, Petrik, Matthias, Quante, Majamaki, & Jalkanen, 2021). Sementara itu, kapal-kapal ini membutuhkan alat pendingin yang bisa bertahan lama untuk menyimpan hasil tangkapannya, dan untuk menjaga kesegaran ikan dan kualitasnya. Ini sama dengan teknologi layanan peti kemas berpendingin dengan kargo sangat berbeda dari peti kemas jenis lain karena adanya kebutuhan untuk menjaga kondisi iklim mikro yang konstan di dalamnya di setiap mata rantai pasokan (Filina-Dawidowicz & Filin, 2019). Akan tetapi penggunaan alat pendingin ini masih belum diimbangi dengan keahlian Anak Buah Kapal ikan sebagai operator frezeer. Anak Buah kapal ikan belum mempunyai kompetensi tentang perawatan dan mengoperasikan Frezeer, dimana pada kegiatan pra survey penelitian yang dilakukan peneliti mendapatkan bahwa sebagian besar Anak Buah kapal ikan belum mempunyai sertifikat dalam penanganan alat pendingin freezer. Kondisi ini juga ditambah belum adanya peraturan pemerintah yang mengatur tentang Anak Buah Kapal (ABK) ikan yang bekerja khusus sebagai ahli Frezeer di kapal ikan.

Pemasangan alat pendingin di kapal ikan hanya berdasarkan keahlian orang tertentu tanpa adanya pengawasan dari pemerintah terkait pemasangan alat pendingin Frezeer di kapal ikan. Sehingga kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja karena tidak adanya pengawasan dan standard keselamatan yang memadai atau peraturan keselamatan yang harus dipatuhi. Padahal dibutuhkan peringatan dini mengenai kekurangan atau kelemahan dari kapal yang sifatnya sangat penting untuk salah satu contohnya meningkatkan keselamatan maritim (Fu, et al., 2020). Terlebih keselamatan sering

digambarkan sebagai kebebasan dari risiko yang tidak bisa diterima (Joseph & Dalaklis, 2021). Pasalnya, pemasangan alat pendingin di kapal ikan belum berpedoman pada panduan keselamatan dan tidak adanya pengawasan dari otoritas, sering menimbulkan kecelakaan kerja di atas kapal ikan yang sangat tinggi, data di lapangan pada tanggal 14 Juni dan tanggal 15 Juli tahun 2021 terjadi kebakaran kapal yang menghancurkan 18 kapal. Pada kebakaran pertama di bulan Juni 2021 terjadi di dermaga tempat pelelangan ikan (TPI) Unit II Juwana, sebanyak 4 kapal ikan hangus dan pada kejadian di bulan Juli 2021 terjadi kebakaran di kawasan Pulau Seprapat Kecamatan Juwana di alur Sungai Silugonggo ada 18 kapal terbakar hal ini disebabkan karena aktivitas pengelasan pada salah satu kapal sehingga merembet ke kapal lain dan juga menyebabkan korban jiwa yaitu 3 orang awak kapal mengalami luka bakar, sumber data diperoleh melalui data laporan kecelakaan kapal Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Juwana.

Kecelakaan kerja ini seharusnya dapat dicegah dengan menghilangkan hal - hal yang menyebabkan kecelakaan tersebut. Dalam penelitian ini peneliti sering mengamati terjadinya kecelakaan kerja awak kapal ikan yang diakibatkan karena pemasangan freezer. Dengan mengungkapkan faktor faktor yang menjadi penyebab kecelakaan kerja tersebut serta upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi kecelakaan kerja bagi pekerja pemasangan alat pendingin freezer serta menjamin keselamatan bagi Awak kapal. Maka pekerja pemasangan freezer kapal mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar dalam mencegah kecelakaan yang dapat menyebabkan kerugian dan penderitaan bagi semua pihak. Mulai dari awak kapal sampai pada tingkat perusahaan melalui manajemen keselamatan kerja yang baik.

Dalam konteks ini, keselamatan tempat kerja adalah tanggung jawab bersama antara manajer staf frontline dan kepemimpinan dalam suatu organisasi (Jule, 2020). Penelitian ini menitikberatkan pada kelaiklautan dan keselamatan pekerja yang memasang freezer dan sarana prasarana dalam pemasangan freezer dengan memberikan upaya payung hukum berupa regulasi atau aturan yang seharusnya diberlakukan. Pasalnya, hal ini berhubungan dengan wacana politik dan kebijakan-kebijakan lain dalam negara (Gorobets, 2020). Sementara, pelayaran laut dicirikan dengan berbagai persyaratan kerja untuk awak kapal (Oldenburg & Jensen, 2019). Sebagai contohnya, di Norwegia, pada kasus operator minyak lepas pantai ada regulasi diharuskan untuk melakukan penilaian risiko untuk memperkirakan kemungkinan dampak antara kapal dan instalasi lepas pantai, baik untuk kapal yang terkait di lapangan maupun kapal dagang yang lewat (Hassel, Utne, & Vinnem, 2020).

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Metode deskriptif merupakan satu metode penelitian dalam meneliti status dari sekelompok manusia, suatu obyek, suatu sistem pemikiran, suatu kondisi, atau suatu peristiwa pada masa saat ini. Adapun tujuan penelitian deskriptif yaitu untuk membuat gambaran, deskripsi, atau lukisan secara sistematis faktual dan akurat mengenai fakta, sifat serta hubungan antar fenomena yang sedang diselidiki (Sileyew, 2019). Sedangkan, analisis kualitatif dilakukan dengan cara deskriptif sesuai dengan tujuan penelitian untuk menjawab permasalahan penelitian. Pendekatan kualitatif telah dikembangkan untuk mengakses kualitas dan juga kekuatan dari hasil penemuan dari berbagai tipe studi dan komparasi (Snyder, 2019).

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Maret – Juni 2021 dan obyek penelitian berada di Daerah Lingkungan Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Juwana Kabupaten Pati Jawa Tengah. Subyek penelitian adalah informan yang merupakan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Juwana, 1 orang Marine Inspector, 1 orang Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Ketenagakerjaan Provinsi Jawa Tengah Kantor Wilayah Pati, 2 orang Pengawas Ketenagakerjaan di Wilayah Pati, 1 orang Direktorat Kepelautan dan Perkapalan, (Marine Inspector), 2 orang Pemasang

Freezer, Anak Buah Kapal pada KM Putra Usaha Bersinar 01 sebanyak 2 orang. 3 orang Nakhoda, dari Kapal KM. Wahyu Manunggal, Kapal KM. Putra Usaha Bersinar 01, 1 orang KM. Putra Barokah.

Penentuan sampel dalam penelitian ini adalah Purposive Sampling. dilakukan dengan cara mengambil subyek penelitian yang didasarkan pada tujuan tertentu. Sumber data dibedakan menjadi data primer yaitu dengan mengadakan pengamatan langsung (observasi) dan melakukan wawancara dengan informan dan data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumentasi dan studi kepustakaan berupa Badan Hukum Primer seperti SOLAS 1974, Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Pengawakan, STCW Fisher Ratifikasi 1996, dan Konstruksi Kapal Ikan HK. 103 tahun 2017 dan Badan Hukum Sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan pada pasal 4 (empat) ayat 1 (satu) bahwa sebelum pembangunan atau perombakan kapal yang merupakan bagian dari pengerjaan kapal dilaksanakan pemilik atau galangan kapal wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun kapal serta data kelengkapannya. Data dilapangan pengesahan gambar ikan Tradisional yang sudah disahkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Direktorat jendral Perhubungan Laut terdiri dari, general arrangement, lines plan, konstruksi dan mid ship sedangkan di Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan ayat 6 (enam) menyebutkan penelitian dan pemeriksaan rancang bangun kapal meliputi pemenuhan keselamatan kapal juga kesesuaian dengan peruntukan, standarisasi kemudahan pengoperasian dan perawatan kapal serta perkembangan teknologi. Dalam kajian peraturan tersebut bahwa data dilapangan belum terdapat regulasi yang menyatakan secara jelas terkait pemasangan alat pendingin freezer dikapal ikan sedangkan secara teknologi pemasangan dan penggunaan alat pendingin freezer dikapal ikan terus berkembang pesat mengikuti kebutuhan untuk menyimpan ikan agar tetap segar.

Hal ini diperkuat dengan hasil wawancara dengan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas III Juwana dan Pejabat Pemeriksa Keselamatan dan Kelaiklautan Kapal (Marine Inspector) , bahwa terkait regulasi atau aturan hukum mengenai pemasangan dan penggunaan alat pendingin freezer selama ini memang belum ada regulasi khusus atau kebijakan pemerintah yang menjadi payung hukum pemasangan alat pendingin freezer dikapal ikan, karena belum adanya regulasi maupun kebijakan tersebut maka unit pelaksana teknis dalam hal ini Kantor Unit Penyelenggara pelabuhan kelas III Juwana belum memberikan kebijakan perijinan baik dalam pengawasan kegiatan pemasangan maupun penggunaannya diatas kapal.

Pemasangan Freezer dikapal ikan membutuhkan tenaga kerja antara 8 (delapan) orang sampai dengan 12 orang. Data lapangan di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Juwana saat ini ada 12 (dua belas) kapal yang sedang melakukan kegiatan pemasangan freezer, 2 (dua) kapal dikerjakan 8 (delapan) orang dengan nama kapal KM. Putra Usaha Bersinar 01 dan KM. Wahyu Manunggal, 10 (sepuluh Kapal) dikerjakan 12 (orang) dengan nama kapal belum disetujui oleh kementerian perhubungan dikarenakan merupakan kapal bangunan baru, sehingga jumlah total pekerja 126 (seratus dua puluh enam) dengan lama pengerjaan 3 (tiga) sampai dengan 4 (empat) bulan. Pemasangan freezer ini merupakan bagian dari pekerjaan ketel uap dan bejana tekan sehingga mempunyai resiko kerja yang sangat tinggi dalam pengerjaannya. Terdapat pekerjaan pengelasan, kelistrikan, zat kimia dan gas yang sangat berbahaya apabila terjadi kebocoran atau kecelakaan kerja lainnya.

Hal ini diperkuat dengan hasil wawancara dengan Pemasang Freezer di pelabuhan Juwana yang bernama Saiful dan M.Sofii bahwa apakah selama melakukan pekerjaan pemasangan freezer pernah mendapatkan ijin untuk memasang dan ijin pengawasannya, diperoleh jawaban bahwa selama bertahun-tahun melakukan pekerjaan pemasangan freezer belum pernah mengajukan ijin pemasangan dan pengawasan ke instansi manapun. Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan Marine Inspector Bapak Hendy Handoko, A.Md bahwa pemasangan dan penggunaan alat pendingin freezer tersebut merupakan prinsip kerja, ketel uap dan bejana tekan yang mempunyai resiko kerja yang sangat tinggi dimana membutuhkan zat kimia atau gas sebagai pendingin, kemudian juga penggunaan mesinnya dibutuhkan perawatan yang berkelanjutan.

Hal yang sama diperoleh dari hasil wawancara dengan salah satu ABK Kapal KM. Putra Usaha Barokah, bahwa apabila terjadi kebocoran pipa pada freezer menimbulkan gas ammonia yang sangat menyengat dan membahayakan ABK, terkadang ada zat yang tidak berbau namun sangat berbahaya sampai mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan kerja di kapal yang diakibatkan oleh pemasangan freezer juga diperkuat oleh berita di Media, menurut sumber detik News Minggu, 16 Jul 2017 diberitakan bahwa terjadi kebakaran kapal sebanyak 18 (delapan belas) kapal dengan korban 3 (tiga) orang luka berat.

Kemudian masih diperoleh data berita dari Detik News pada tahun 2017 menurut sumber dari kepolisian, Polsek Juwana, Ada kapal ikan yang terbakar disebabkan konsleting listrik dan tidak ada korban jiwa, dengan nama kapal KM. Asia Makmur Rejeki 05, kecelakaan kapal ikan kembali terjadi di Pelabuhan Juwana pada tanggal 10 Juli 2015 yang diakibatkan oleh pemasangan freezer dan perbaikan lainnya sumber dari Enam Kapal nelayan yang tengah bersandar di Pelabuhan Juwana, Pati terbakar hebat pada Jumat (10/7) siang. Pada tahun 2020 menurut sumber dilapangan dan sumber dari 2 (dua) kapal terbakar di Juwana yang diakibatkan dari pengelasan untuk pemasangan freezer dan perbaikan lainnya. Menurut sumber dari berbagai pihak dilapangan bahwa pada tahun 2020 telah terjadi kecelakaan kerja akibat tersengat listrik saat melakukan pengelasan dalam memasang freezer akan tetapi kejadian tersebut diselesaikan dengan cara kekeluargaan sehingga kasusnya tidak terekspose.

Menurut Satuan Pengawas Ketenagakerjaan Wilayah Pati Disnakertrans Provinsi Jawa Tengah, sejauh ini ketika terjadi kecelakaan kerja, laporan atau aduan yang tersampaikan informasinya atau adanya aduan pekerja maka baru akan ditindaklanjuti oleh Disnakertrans Wilayah Pati, akan tetapi jika tidak ada laporan maupun aduan, maka kasus tersebut tidak ditangani, dan itu yang menyebabkan kecelakaan kerja tidak terekspose, sehingga luput dari perhatian Pemerintah dan pada umumnya masyarakat lebih menutupi kejadian kecelakaan kerja di atas kapal.

Dari rangkaian kasus tersebut di atas sampai saat ini belum ada tindakan atau kebijakan pemerintah dalam pengawasan keselamatan pemasangan alat pendingin freezer dikapal ikan sehingga pemasangan freezer dikapal ikan belum mendapatkan perhatian khusus dari pemerintah baik pengawasan secara langsung maupun regulasi yang mengaturnya. Dalam Undang-Undang Nomor 01 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja yang didalamnya ada fungsi pengawasan, pembinaan, kesehatan kerja, kecelakaan, kewajiban dan hak kerja, kewajiban bila memasuki tempat kerja serta kewajiban pengurus, akan tetapi fungsi yang ada dalam Undang-undang Nomor 01 Tahun 1970 belum bisa dilaksanakan oleh petugas pengawas ketenagakerjaan dikarenakan adanya pelimpahan kewenangan melalui keputusan bersama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Pembinaan Hubungan Industrial dan pengawasan ketenagakerjaan Nomor: PP.72/3/9-99/kep.507/BW/1999 tentang pemeriksaan pesawat angkat dan angkut, pesawat uap dan bejana tekan yang berada dikapal dan di pelabuhan.

Maksud dan tujuan dari keputusan bersama ini adalah sebagai pedoman bagi aparat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan aparat Direktorat Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan, Departemen Tenaga kerja dan atau badan hukum Indonesia yang

ditunjuk dalam melaksanakan tugas pemeriksaan dan pengujian terhadap pesawat angkat dan angkut, pesawat uap dan bejana tekan yang berada dikapal maupun di pelabuhan. Keputusan bersama ini juga bertujuan untuk menjamin kelancaran pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian terhadap pesawat angkat dan angkut, pesawat uap dan bejana tekan beserta operatornya yang berada diatas kapal maupun pelabuhan secara terkoordinasi dan berkesinambungan diseluruh wilayah Indonesia. Ruang lingkup kerjasama ini meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian sertifikasi terhadap semua pesawat angkat dan angkut, pesawat uap dan bejana tekan yang berada dikapal dan dipelabuhan.

Menurut aturan PP.73/3/9-99/Kep.507/BW/1999 bahwa sebenarnya semua fungsi keselamatan, pengawasan dan pembinaan terhadap kapal sudah terorganisasi dengan baik akan tetapi untuk kapal ikan yang perkembangannya meningkat pesat luput dari perhatian Pemerintah sehingga pengawasan keselamatan, pemasangan serta pengoperasian freezer dan operator diatas kapal ikan lepas dari perhatian pemerintah sehingga diperlukan payung hukum atau kebijakan pemerintah yang nantinya menjadi pedoman dalam pemasangan dan penggunaan freezer dikapal ikan sehingga dapat diawasi dengan baik dan terorganisasi.

Pengawasan Keselamatan terhadap pemasangan dan penggunaan alat pendingin freezer menurut hasil observasi di lapangan belum dilaksanakan pengawasan dari semua instansi terkait, meliputi kantor unit penyelenggara pelabuhan kelas III Juwana, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Dinas ketenagakerjaan Provinsi Jawa Tengah dan Dinas Ketenagakerjaan Kabupaten Pati. Hal ini sejalan dengan hasil wawancara dengan Kepala Kantor penyelenggara pelabuhan kelas III Juwana, bahwa selama ini belum pernah mengeluarkan perizinan terkait dengan pemasangan dan penggunaan freezer karena memang belum ada aturan baku di Kementerian Perhubungan maupun Juknis untuk menerbitkan perizinan dan kewenangan dalam pemasangan dan penggunaan freezer di kapal ikan, karena tidak adanya regulasi sehingga UPP kelas III Juwana tidak mempunyai kewenangan dalam pemberian izin pengawasan dan Standar Operasioaal Prosedur terkait pengawasan. Pendapat ini diperkuat juga oleh Marine Inspector, bahwa selama bertugas sebagai Marine Inspector belum pernah mengawasi dan memeriksa terkait dengan adanya pemasangan dan penggunaan freezer diatas kapal ikan dikarenakan tidak ada regulasi atau payung hukum sebagai dasar untuk mengawasi pekerjaan tersebut.

Pendapat ini juga sejalan dengan Nakhoda KM. Wahyu Manunggal, bahwa selama pemasangan alat pendingin freezer tidak pernah ada petugas yang mengawasi dari instansi terkait, dan pemasangan hanya dilakukan oleh pemasang freezer tanpa perizinan sehingga menjadi pekerjaan liar dan pengoperasian diatas kapal juga tidak terdapat pengawasan, kami merasa tenang seandainya alat tersebut diuji, dirawat dan diawasi oleh instansi terkait.

Pendapat ini diperkuat dengan responden yang merupakan pemasang freezer, selama ini kegiatan pemasangan freezer tidak pernah ada pengawasan sehingga pekerjaan tersebut tidak pernah mendapatkan izin dari Regulator terkait dan pengawasan dalam pelaksanaan pekerjaan, sehingga kami merasa khawatir apakah alat yang kami pasang tersebut benar benar aman dan layak untuk dioperasikan diatas kapal, apabila ada instansi yang mempunyai kewenangan dalam pengawasan keselamatan, kami akan merasa lebih aman dan terlindungi.

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatandan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu berdasarkan Undang-Undang pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, kemudian pada Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 disebutkan pula bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio,elektronik kapal,yang di buktikan dengan sertifikat.

Setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Pengawasan terhadap keselamatan pekerja dalam membangun kapal digalangan/docking sesuai pasal 4 (empat) ayat 5 (lima) Peraturan Pemerintah tahun 2002 tentang perkapalan bahwa “ pelaksanaan pembangunan dan pengerjaan kapal dilakukan oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal selama ini masih belum ada, sehingga baik pengusaha kapal maupun pekerja pemasang freezer belum terjaga keselamatannya dengan baik. Pengawasan dilakukan melalui sinergi kerja dari Syahbandar dengan Marine Inspector di lapangan. Apabila diperlukan dapat dilakukan kolaborasi dengan pengawas ketenagakerjaan terutama dalam hal khusus dimana terdapat hubungan kerja antara pengusaha/ pemilik kapal dengan pekerja. Sejauh ini pengawasan belum berjalan optimal mengingat minimnya koordinasi dan terbatasnya jumlah Petugas (Pegawai Pengawas Ketenagakerjaan) dibandingkan dengan objek pengawasan yang ada.

Pengawasan (pemeriksaan) biasanya dilakukan bila ada perintah dari pimpinan, laporan atau aduan, sebagai contoh apabila terjadi kecelakaan kerja yang dilaporkan, tersampaikan informasinya (terdengar, terlihat, tersiar) atau adanya aduan pekerja. Dibidang ketenagakerjaan secara umum pekerja yang memiliki hubungan kerja dengan pengusaha dibuktikan dengan perjanjian kerja baik lisan maupun tertulis. Adapun legalitas lain untuk melakukan keahlian di bidang tertentu (misal: pengelasan, pesawat uap, bejana tekan, pesawat angkat angkut, dsb.) dibuktikan melalui kepemilikan sertifikat dan/ atau Surat Keputusan Penunjukan (SKP) atau lisensi dari Kemnaker. Pengawasan di bidang tersebut masih kurang optimal. Jumlah Petugas masih sangat terbatas, disamping itu koordinasi antar instansi terkait masih sangat kurang. Dari sisi pekerja sendiri, rata-rata kualitas sumber daya manusia (SDM) pekerja di bidang tersebut masih rendah serta kultur kerja tradisional yang dipakai menjadi hambatan tersendiri dalam melakukan pembinaan. Sehingga edukasi dan promosi tentang peraturan ketenagakerjaan masih belum tersosialisasi dengan maksimal. Pengawasan keselamatan masih belum optimal, terutama pada kapal nelayan tradisional pemasangan alat pendingin freezer di atas kapal belum dilakukan oleh tenaga yang kompeten (mempunyai lisensi) dan berwenang (mempunyai surat keputusan penunjukan). Disamping itu untuk pekerjaan tersebut belum pernah dilaporkan ke Petugas/ Kantor Dinas.

Secara umum di bidang ketenagakerjaan telah mengatur tentang keselamatan kerja dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Adapun Freezer termasuk dalam kategori Pesawat Pendingin sesuai Pasal 5 Ayat (1) huruf e, dalam Peraturan Menteri Ketenagakerjaan No. 37 Tahun 2016 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bejana Tekan dan Tangki Timbun, yang merupakan salah satu obyek K3 dalam ranah pengawasan ketenagakerjaan. Namun pelaksanaan pengawasannya di lapangan memerlukan koordinasi lebih lanjut dengan instansi terkait sesuai ketentuan perundangan, dikarenakan sektor kelautan memiliki kekhususan tersendiri diantaranya merujuk PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Freezer dalam istilah dinas tenaga kerja dapat dikategorikan sebagai obyek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Pada dasarnya pada setiap objek K3 untuk dapat dioperasikan sesuai standart keselamatan dan kesehatan kerja (K3) sesuai ketentuan perundangan wajib dilakukan pemeriksaan dan/ atau pengujian pada saat dibuat, dipasang, Sebelum digunakan, dilakukan pemeliharaan, pemeriksaan/ pengujian dilakukan oleh petugas/ Pegawai Pengawas Spesialis dibidangnya atau oleh Perusahaan Jasa K3 (PJK3) sesuai bidang keahliannya. Obyek K3 yang telah diperiksa dan diuji oleh petugas / pihak yang berwenang akan memperoleh surat keterangan/ sertifikat/ akta izin ataupun dokumen dalam bentuk lain yang sejenis sebagai bukti agar obyek tersebut dapat dipergunakan sesuai standart K3. Untuk kapasitas kapal 500GT keatas kewenangan periksa uji terkait kelayakan dan keselamatan kapal didelegasikan oleh Dirjen Perhubungan Laut kepada PT Biro klasifikasi Indonesia (BKI) sesuai Perjanjian Kerja Bersama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) Nomor: HK.201/3/8/DJPL/2019 dan Nomor: B.3439/HK.503/KI-19 tentang Pelaksanaan dan Sertifikasi Statutoria Kapal Berbendera Indonesia.

Sedangkan Untuk kapasitas di bawah 500 GT riiksa uji dan penerbitan sertifikat menjadi ranah Marine Inspector. Terkait pemasangan freezer di kapal ikan, terlebih kapal nelayan tradisional belum diatur secara lebih jelas dan terperinci terkait kewenangan dan juknisnya. Namun apabila dilihat dari sudut pandang perundangan ketenagakerjaan, freezer termasuk dalam kategori pesawat pendingin dalam objek K3 Bejana Tekan. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 7 Peraturan Menteri Ketenagakerjaan No. 37 Tahun 2016 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bejana Tekan dan Tangki Timbun bahwa kegiatan mulai dari perencanaan, pemasangan, perbaikan hingga pemanfaatan bejana tekan dan tangki timbun harus melalui tahapan dan syarat-syarat yang ditentukan. Dalam hal pemeriksaan dan/ atau pengujian sebelum objek tersebut digunakan, Kementerian Ketenagakerjaan RI mendelegasikan kewenangannya kepada Pengawas Ketenagakerjaan Spesialis dan/ atau Ahli K3 dalam Perusahaan Jasa K3 Bidang Pesawat Uap dan Bejana Tekan. Mengingat dalam pemasangan dan penggunaan freezer diatas kapal khususnya kapal ikan mempunyai resiko bahaya yang sangat tinggi dan belum adanya pengawasan dari pemerintah serta payung hukum yang mengikat jelas sehingga tidak ada pengawasan yang optimal maka dimasa mendatang diperlukan koordinasi antar instansi terkait (Kemenhub, KKP, Kemenaker, Pemprov, Pemkab dan lain sebagainya) untuk dapat merumuskan kebijakan efektif melalui pemanfaatan teknologi dan pengembangan sumber daya manusia.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Payung hukum atau kebijakan pemerintah yang mengatur dalam pemasangan alat pendingin freezer dikapal ikan belum ada, sehingga pemasangan freezer dikapal ikan belum mendapatkan perhatian khusus dari Pemerintah baik pengawasan secara langsung maupun regulasi yang mengaturnya dikuatkan dengan tidak adanya perizinan dari instansi terkait.
2. Standar operasional prosedur dalam pengawasan pemasangan freezer belum ada dikarenakan payung hukum atau kebijakan pemerintah belum ada dan pengawasan tersebut sangat dibutuhkan mengingat pekerjaan pemasangan dan penggunaan freezer terus meningkat dan sangat dibutuhkan untuk kapal dengan tonnage GT. 88 ke atas dengan daerah pelayaran kawasan Indonesia untuk menyimpan hasil tangkapan ikan dan menjaga kesegaran dan kualitas ikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Amron, A., Hidayat, R. R., Meinita, M. D., & Trenggono, M. (2021). Underwater noise of traditional fishing boats in Cilacap waters, Indonesia. *Heliyon*, Vol. 7 (11).
- Bullock, S., Mason, J., Broderick, J., & Larkin, A. (2020). Shipping and the Paris climate agreement: a focus on committed emissions. *BMC Energy*, Vol. 2 (5).
- Byrnes, T. A., & Dunn, R. J. (2020). Boating- and Shippin-Related Environmental Impacts and Example Management Measures: A Review. *J. Mar. Sci. Eng.* Vol. 8 (11).
- Duarte, A. M., Silva, F., Pinto, F. r., Barroso, S., & Gil, M. M. (2020). Quality Assessment of Chilled and Frozen Fish—Mini Review . *Foods*, Vol. 9 (12).
- Filina-Dawidowicz, L., & Filin, S. (2019). Innovative energy-saving technology in refrigerated containers transportation. *Energy Efficiency*, Vol. 12, 1151-1165.
- Fu, J., Chen, X., Wu, S., Shi, C., Wu, H., Zhao, J., et al. (2020). Mining ship deficiency correlations from historical port state control (PSC) inspection data. *PLoS One*, Vol. 15(2).
- Gorobets, K. (2020). The International Rule of Law and the Idea of Normative Authority. *Hague Journal on the Rule of Law*, Vol. 12, 227-249.

-
- Gough, C. L., Dewar, K. M., Godley, B. J., Zafindranosy, E., & Broderick, A. C. (2020). Evidence of Overfishing in Small-Scale Fisheries in Madagascar. *Front. Mar. Sci.*
- Hannaford, E., & Van Hassel, E. (2021). Risks and Benefits of Crew Reduction and/or Removal with Increased Automation on the Ship Operator: A Licensed Deck Officer's Perspective . *Appl. Sci.*, Vol. 11 (8).
- Hassel, M., Utne, I. B., & Vinnem, J. E. (2020). An allision risk model for passing vessels and offshore oil and gas installations on the Norwegian Continental Shelf. *Proceedings of the Institutions of Mechanical Engineers, Part O: Journal of Risk and Reliability*, Vol. 235 (1), 17-32.
- Joseph, A., & Dalaklis, D. (2021). The international convention for the safety of life at sea: highlighting interrelations of measures towards effective risk mitigation. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, Vol. 5 (1), 1-11.
- Jule, J. F. (2020). Workplace Safety: A Strategy for Enterprise Risk Management . *Workplace Health & Safety*, Vol. 68(8), 360-365.
- Oldenburg, M., & Jensen, H.-J. (2019). Stress and strain among merchant seafarers differs across the three voyage episodes of port stay, river passage and sea passage. *PLoS ONE* 14(6).
- Pramoda, R., Muliawan, I., Apriliani, T., Witomo, C. M., & Yulisti, M. (2021). Competency of fishing boat crew from Indonesia in the framework of standards of training, certification, and watchkeeping for fishing vessel personnel 1995 (STCW-F 1995). *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.* 860 012088. Makassar: IOP Publishing Ltd.
- Schwarzkopf, D. A., Petrik, R., Matthias, V., Quante, M., Majamaki, E., & Jalkanen, J.-P. (2021). A ship emission modeling system with scenario capabilities. *Atmospheric Environment: X*, Vol. 12 .
- Sileyew, K. J. (2019). Research Design and Methodology. In E. Abu-Taieh, A.E. Mouatasim, I.H. AI , Cyberspace. IntechOpen.
- Smith, S. R., Alory, G., Andersson, A., Asher, W., Baker, A., Berry, D. I., et al. (2019). Ship-Based Contributions to Global Ocean, Weather, and Climate Observing Systems. *Front. Mar. Sci.*
- Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, Vol. 104, 333-339.
- Tenold, S. (2019). The Starting Point: A Small Country, but a Major Maritime Nation. In *Norwegian Shipping in the 20th Century. Palgrave Studies in Maritime Economics* (pp. 21-61). Cham: Palgrave Macmillan.
- Yu, J.-W., Lee, M.-K., Kim, Y.-I., Suh, S.-B., & Lee, I. (2021). An Optimization Study on the Hull Form and Stern Appendage for Improving Resistance Performance of a Coastal Fishing Vessel . *Appl. Sci.* Vol. 11 (13).