

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain bukanlah hal yang mudah, terjadi proses pada saat perpindahan manusia ke tempat baru, serta pengiriman barang dengan muatan banyak dan besar. Perpindahan tersebut memerlukan adanya transportasi, baik yang ada di darat, udara, dan laut. Pengiriman barang dalam muatan yang banyak dan besar serta jangkauan lokasi yang jauh, seperti pengangkutan barang menggunakan sistem *container* atau *general cargo* menjadi salah satu permasalahan yang memerlukan transportasi yang besar dan aman sampai ke tujuan, sehingga transportasi laut menjadi alternatif utama dalam pengangkutan barang tersebut.

Transportasi laut memiliki keunggulan karena dipercaya lebih efisien dan ramah lingkungan daripada transportasi darat atau udara, serta terhitung lebih murah daripada transportasi udara, serta muatan yang dapat ditanggung lebih besar. Tetapi bukan berarti transportasi yang ada di laut selalu memiliki keunggulan tersebut, terdapat kelemahan seperti kecepatan transportasi laut yang lambat dan cuaca yang tidak bisa diperkirakan terkait peralihan musim. Faktor tersebut menyebabkan ketidaknyamanan bagi penumpang dan keterlambatan para pemilik barang.

Badan Informasi Geospasial meresmikan dan membakukan 17.024 nama pulau di Indonesia, menurut Ade Komara Mulyana, Kepala Pusat Pemetaan Rupabumi dan Toponim BIG, mengatakan angka itu terhitung hingga tahun 2022.¹ Indonesia juga merupakan negara yang sangat strategis karena berada pada garis khatulistiwa, sehingga posisi tersebut menyebabkan banyak sekali titik persilangan kegiatan perekonomian dunia, antara perdagangan negara industri dan negara yang sedang berkembang, hal tersebut berkaitan dengan UU Republik Indonesia No.17

¹ CNN Indonesia, *Jumlah Pulau Resmi di RI Capai 17.024, Masih Tanpa Identitas*.
<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20230619171810-199-963898/jumlah-pulau-resmi-di-ri-capai-17024-masih-ada-yang-tanpa-identitas#>. (diakses pada 13 Oktober 2023)

Tahun 2008 mengenai memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.²

Banyaknya pulau di Indonesia pasti berhubungan dengan banyak pelabuhan. Oleh karena itu, banyak pulau yang seringkali dilengkapi dengan pelabuhan untuk mendukung aksesibilitas dan konektivitas. Pulau-pulau tersebut berpotensi menjadi pusat perdagangan karena letaknya yang strategis pada jalur pelayaran. Pelabuhan di pulau-pulau tersebut dapat dijadikan sebagai pusat penangkapan ikan dan distribusi hasil laut, sehingga perekonomian sangat bergantung pada sektor kelautan. Pelabuhan di sekitar pulau dapat menjadi pusat kegiatan ekonomi maritim seperti pelayaran, perikanan, dan kegiatan komersial. Selain itu, pulau seringkali menjadi tujuan wisata, dan pelabuhan di sekitarnya dapat menjadi pintu gerbang utama bagi wisatawan yang datang dengan kapal pesiar atau perahu. Koneksi pulau dan pelabuhan seringkali mencerminkan peran strategis pulau ini dalam sistem transportasi regional, perekonomian, dan aktivitas maritim.

Perilaku menjadi salah satu dasar manusia dalam menjalani kehidupan sehari-harinya. Kehidupan bermasyarakat pasti mengalami proses perubahan, tidak ada Masyarakat yang diam ditempat dan tidak membuat perubahan dalam hidupnya. Skinner, seorang ahli psikologi merumuskan bahwa perilaku merupakan respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar) (Notoatmodjo, dalam Hernien 2017). Menurut rumus teori Skinner tersebut maka perilaku manusia diperoleh menjadi dua, yaitu perilaku tertutup meliputi respon seseorang masih terbatas sehingga masih belum dapat diamati orang lain secara jelas dan juga terbuka yaitu respon yang diberikan berupa Tindakan atau praktik serta dapat diamati orang lain dari luar.

² Kementerian Perhubungan, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. (<https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>) Diakses pada 14 Oktober 2023.

Secara umum, perilaku atau aktivitas ke dalam pengertian yang luas yaitu perilaku yang tampak (*overt behavior*) dan perilaku yang tidak tampak (*inert behavior*), demikian pula aktivitas-aktivitas tersebut di samping aktivitas motoris juga termasuk aktivitas emosional dan kognitif.³ Perilaku adalah segenap manifestasi hayati individu dalam berinteraksi dengan lingkungan, mulai dari perilaku yang paling Nampak sampai yang tidak tampak, dari yang dirasakan sampai paling yang tidak dirasakan (Okviana, 2015)⁴. Perilaku juga dapat diartikan sebagai tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan arti yang sangat luas dan semua perilaku yang dibentuk dan perilaku yang diperoleh tersebut dikendalikan oleh pusat kesadaran atau otak (Kognitif) dari uraian tersebut bisa disimpulkan bahwa perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia, baik yang diamati langsung maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar (Notoatmodjo, 2003).⁵

Perilaku akan berbeda jika seseorang dihadapkan pada situasi yang berisiko, dimana situasi ini mengandung ketidakpastian tinggi dan memungkinkan kerugian menurut Yates, (1992).⁶ *Risk taking behavior* adalah kemampuan seseorang dalam mengambil perilaku atau tindakan yang berisiko.⁷ Weber&Blaiz (2006) mengatakan bahwa persepsi risiko merupakan prediktor yang signifikan untuk melibatkan bagaimana pengambilan keputusan dalam situasi berisiko pada setiap orang. Persepsi risiko didalamnya menyangkut keterlibatan dampak dari risiko yang dirasakan individu. Mengingat bahwa nelayan adalah salah satu pekerjaan yang memiliki keberanian dalam mengambil risiko, tergantung pada berbagai faktor seperti kondisi cuaca, keadaan laut, ekonomi, dan budaya lokal. Oleh karena itu, penting untuk memahami bahwa keputusan untuk mengambil risiko bisa sangat kompleks dan dipengaruhi oleh berbagai faktor. Meningkatkan kesadaran akan risiko, meningkatkan keterampilan

³ Walgito, "Psikologi Sosial Suatu Pengantar" (Universitas Gajah Mada, 1994).

⁴ Oktaviana, "Hubungan Antara Konformitas Dengan Kecenderungan Perilaku Bullying" (Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2015).

⁵ Notoatmodjo S, "PENDIDIKAN DAN PERILAKU KESEHATAN" (Jakarta: RINEKA CIPTA, 2003).

⁶ Yates, J. F. (1992). The Hunting of the Risk. *Journal of Behavioral Decision Making*, 9(1), 73–74.

⁷ Lestari, Dwi Mayandri, Hubungan Risk Taking Behavior dengan intensi berwirausaha pada siswa SMK di Kota Pekanbaru dalam menghadapi revolusi Industri 4.0, (Jakarta: 2021)

navigasi dan penggunaan teknologi, serta memperkuat jaringan keselamatan dan dukungan sosial diantara nelayan dapat membantu mengurangi risiko yang terkait dengan profesi mereka.

Berdasarkan data, sebanyak 24.000 nelayan per tahun meninggal dunia di laut pada kegiatan penangkapan ikan (Kusnanto, 2020 dalam Wabula & Tunny, 2021). Data BPS tahun 2014 menunjukkan bahwa sebanyak 1.5 persen dari rumah tangga di Indonesia atau sebanyak 964.231 jiwa menggantungkan kehidupan mereka dari kegiatan menangkap ikan di perairan umum atau laut (Marasut et al., 2022).

Diambil Kronologi Kapal Motor Tenggelam di Perairan Teluk Jakarta pada 21 Maret 2021 dari CNN Indonesia, menurut Kepala Dinas Penyelaman dan Penyelamatan Bawah Air (Kadislambair) Koarmada I, Kolonel Laut (T) Wahyudin Arif menjelaskan kronologi kejadian tenggelamnya kapal. Kata dia, kecelakaan terjadi sekitar pukul 12.15 WIB. kecelakaan terjadi akibat mesin kapal yang tiba-tiba mati, kemudian, kapal dihantam ombak dan mengakibatkan kapal tersebut menghantam *break water* hingga terjadi kebocoran dan tenggelam. Sementara, Panglima Komando Armada I (Pangkoarmada I) Laksda TNI Abdul Rasyid mengatakan kejadian kapal tenggelam yang mengalami kecelakaan laut tidak jauh dari dermaga Sunda Pondok Dayung tempat TNI AL berada. Sehingga personel TNI AL yang sedang berjaga langsung menindaklanjuti dengan menuju lokasi kejadian, dan proses evakuasi kecelakaan tersebut berjalan sekitar dua jam karena situasi perairan dermaga Sunda Pondok Dayung cukup berombak dan angin cukup kencang.⁸

Selain itu, ada juga kapal nelayan di daerah Cilacap yang mengalami kecelakaan, kapal diperkirakan tidak kuat menarik jaring sehingga kehilangan keseimbangan sampai kapal terbalik dan terbawa arus ke tepi pantai. Para nelayan itu juga tidak mengenakan jaket penyelamat atau pelampung saat melaut. Kejadian ini menambah daftar kecelakaan akibat tidak menggunakan pengaman saat melaut. Sehingga Ketua Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia Kabupaten Cilacap Sarjono pernah

⁸ CNN Indonesia. "Kronologi Kapal Motor Tenggelam di Perairan Teluk Jakarta" <https://www.cnnindonesia.com/nasional/kronologi-kapal-motor-tenggelam-di-perairan-teluk-jakarta>. (Diakses Pada 12 November 2023)

menyebutkan, nelayan tradisional masih mengabaikan keselamatan dirinya karena mereka tidak selalu mengenakan jaket pelampung.⁹

Tabel 1.1 Data kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT

NO	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Jenis Kecelakaan			Korban Jiwa	
			Kapal Tenggelam	Tubrukan	Kapal Terbakar/Meledak	Korban meninggal	Korban luka
1	2019	19	5	8	6	92	10
2	2020	7	3	3	1	11	33
3	2021	14	5	4	5	96	27
4	2022	11	5	1	5	57	4
5	2023	7	1	0	6	15	7
TOTAL		58	19	16	23	271	81

Dari data diatas, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) juga menyebutkan bahwa 41% kecelakaan kapal disebabkan *human factor* dan sisanya teknis, bisa disimpulkan bahwa manusia menjadi faktor yang paling berpengaruh dalam kecelakaan sebuah kapal. Oleh sebab itu, human eror dalam hal ini harus dimusnahkan untuk mencegah hal-hal tersebut diperlukan sebuah pelatihan untuk mencegah resiko itu bisa terjadi.

Pekerjaan nelayan memiliki sejumlah resiko yang dapat mempengaruhi kesehatan dan keselamatan para pekerja. Beberapa resiko umumnya melibatkan faktor lingkungan, kondisi cuaca, dan karakteristik pekerjaan itu sendiri. Ada beberapa hal yang harus dicek sebelum melaut. Seperti memperhatikan peralatan keselamatan seperti pelampung, jaket keselamatan, dan alat komunikasi darurat, hal ini bermaksud jika nelayan terjebak pada kondisi yang mengandung banyak resiko, maka nelayan maka bisa menghadapi kondisi itu dengan melakukan tindakan darurat dan bisa memakai persiapan keselamatan yang minimal harus ada dalam kapalnya.

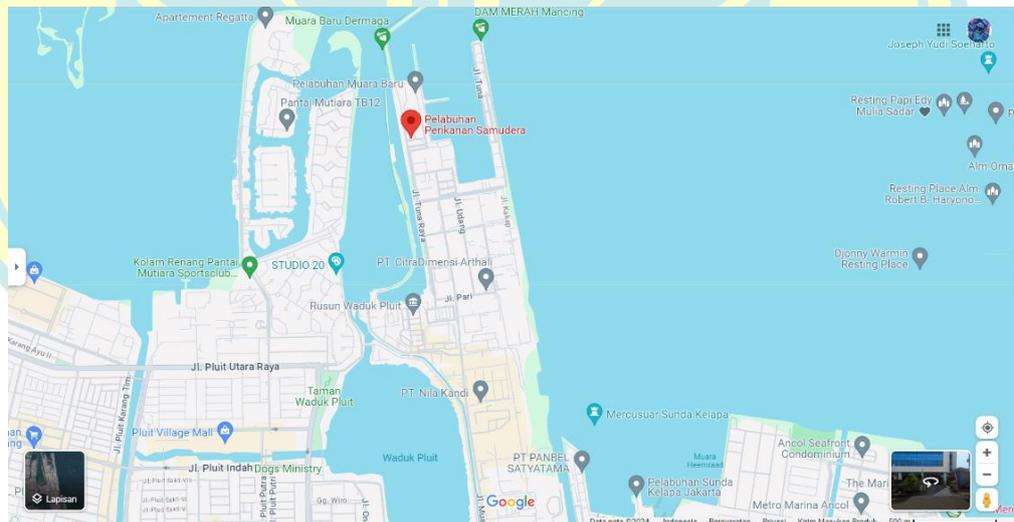
Seseorang yang bekerja di atas kapal besar disebut pelaut, pelaut sendiri memiliki kewenangan dan tanggung jawabnya masing-masing di atas kapal. Kapalnya pun biasanya kapal besar angkut penumpang atau kapal angkut barang. Ada juga yang disebut dengan ABK (Anak Buah

⁹ Wilibrordus Megandika Wicaksono, "Kapal Nelayan Terbalik Di Cilacap, 2 Tewas Dan 1 Orang Masih Dicari," <https://www.kompas.id/Baca/Nusantara/2023/10/18/Kapal-Nelayan-Terbalik-Di-Cilacap-1-Tewas-Dan-2-Orang-Masih-Dicari>, 2023.

Kapal), ABK ini juga terbagi menjadi 2 jenis yaitu ABK yang berlayar pada taraf nasional (Dalam Negeri), dan taraf Internasional (Dalam negeri dan Luar Negeri). Selain mereka yang bekerja di perahu besar, ada pula yang disebut nelayan yang bekerja di perahu kecil. Nelayan adalah orang yang mencari nafkah dengan mencari ikan dengan menggunakan perahu atau perahu kecil. Mereka terutama aktif di perairan pesisir dan sungai, seringkali menggunakan alat tangkap sederhana seperti jaring, pancing, dan perahu dayung. Nelayan skala kecil ini seringkali merupakan anggota penting masyarakat lokal dan memainkan peran penting dalam memenuhi kebutuhan pangan masyarakat lokal. Tetapi tidak sewenang-wenang seseorang bisa langsung bekerja di atas kapal, ditakutkan seseorang tersebut belum memiliki pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman. Sehingga diperlukannya sertifikasi agar seseorang yang berniat bekerja di atas kapal sudah terjamin bisa menguasai kemungkinan-kemungkinan terjadinya masalah di atas kapal.

Masyarakat nelayan adalah masyarakat yang menggantungkan kebutuhan hidupnya di laut. Mereka bermata pencaharian dengan memanen hasil laut. Pada segi penguasaan alat-alat produksi, masyarakat nelayan terbagi menjadi dua yaitu nelayan pemilik dan nelayan buruh (Kusnadi, dalam addini 2002:2). Nelayan pemilik adalah nelayan yang memiliki dan menguasai alat-alat produksi (perahu, jaring, dan perlengkapan yang lain). Nelayan buruh merupakan nelayan yang hanya bermodalkan tenaga yang kemudian mendapatkan upah dari nelayan pemilik. Pengetahuan yang dimiliki oleh masyarakat nelayan didapatkan dengan cara yang sangat panjang dan tidak mudah, sehingga pengetahuan yang mereka peroleh berdasarkan pengalaman sesuai dengan kondisi fitur laut yang tidak menentu dan tidak dapat diprediksi. Nelayan harus dipastikan aman saat melaut, karena pekerjaannya kemungkinan banyak mengalami resiko yang terjadi sebelum nelayan berangkat melaut mereka akan memeriksa kondisi cuaca dan pemeriksaan peralatan yang ingin dibawa pada saat melaut, baik itu peralatan untuk menangkap ikan maupun untuk peralatan keselamatan bagi dirinya sendiri.

Nelayan kecil adalah kelompok masyarakat yang menggantungkan hidup mereka pada kegiatan penangkapan ikan skala kecil. Mereka biasanya menggunakan peralatan tradisional yang sederhana, seperti perahu kayu, jaring, bubu, dan pancing sederhana. Meskipun ada teknologi modern yang tersedia, nelayan kecil sering kali tetap mengandalkan metode tradisional untuk menangkap ikan. Nelayan kecil sangat bergantung pada hasil tangkapan mereka untuk mencukupi kebutuhan hidup. Kondisi cuaca, musim, dan perubahan iklim dapat memiliki dampak signifikan pada hasil tangkapan mereka. Nelayan kecil sering merasakan dampak langsung dari perubahan lingkungan, termasuk degradasi habitat laut, peningkatan suhu air laut, dan penurunan stok ikan akibat *overfishing*. Meskipun memiliki peran penting dalam penyediaan pangan bagi masyarakat lokal, nelayan kecil sering menghadapi tantangan ekonomi, seperti kenaikan harga ikan dan keterbatasan akses mereka ke pasar yang menguntungkan.



Gambar 1.1 Topografi Pelabuhan Muara Baru

Kawasan Muara Baru adalah sebuah daerah pesisir yang terletak di sebelah utara Jakarta. Pada masa kolonial Belanda, wilayah ini sudah menjadi pusat kegiatan perikanan dan perdagangan laut. Namun, baru pada pertengahan abad ke-20, pembangunan pelabuhan secara resmi dimulai. Sekitar tahun 1960-an, pemerintah Indonesia memutuskan untuk

membangun pelabuhan baru di Muara Baru untuk mengatasi kepadatan lalu lintas kapal di pelabuhan utama Jakarta, yaitu Tanjung Priok..

Seiring perkembangan waktu Pelabuhan Muara Baru terus mengalami perkembangan dan modernisasi untuk meningkatkan efisiensi operasionalnya. Pada saat ini, pelabuhan ini menjadi pusat vital bagi industri perikanan lokal di Jakarta dan sekitarnya, serta berfungsi sebagai pusat penting bagi industri perikanan di kawasan ini, khususnya bagi nelayan skala kecil. Pelabuhan memfasilitasi transportasi dan distribusi ikan dan produk makanan laut lainnya baik di dalam negeri maupun internasional. Hal ini memainkan peran penting dalam mendukung perekonomian Jakarta dan sekitarnya dengan memberikan kontribusi terhadap mata pencaharian banyak nelayan dan bisnis yang terlibat dalam perdagangan makanan laut.

Pendidikan dan pelatihan merupakan dua konsep yang saling terikat satu sama lain tetapi memiliki makna yang sedikit berbeda. Pendidikan mencakup proses formal dan informal pada saat individu memperoleh pengetahuan, keterampilan, sikap dan nilai-nilai yang terjadi pada jenjang sekolah atau perguruan tinggi, dengan tujuan mengembangkan potensi individu, meningkatkan pemahaman dengan mempersiapkan seseorang untuk turut ikut berperan dalam lingkungan sekitarnya. Sedangkan Pelatihan sendiri lebih fokus untuk pengembangan keterampilan dan pengetahuan yang berkaitan dengan pekerjaan atau tugas tertentu, diantara lainnya mengenai pelatihan teknis, pelatihan keterampilan atau pelatihan pengembangan pribadi, dengan tujuan meningkatkan kinerja individu dalam konteks pekerjaan atau situasi yang akan meningkatkan produktivitas individu dalam bekerja. Keduanya sangat penting untuk mengembangkan individu dan Masyarakat. Pendidikan lebih memberikan dasar pengetahuan umum dan pemahaman, sementara pelatihan lebih mengerucut pada keterampilan praktis yang diterapkan dalam lingkungan kerja atau situasi tertentu.

Kombinasi Pendidikan dan Pelatihan atau yang sering dikenal sebagai Diklat ini merupakan serangkaian proses dalam meningkatkan

potensi yang maksimal keterampilan dan pengetahuan seseorang, baik itu tenaga kerja atau calon tenaga kerja agar bisa bersaing di dunia yang terus berubah. Kebanyakan proses diklat diikuti oleh orang dewasa dalam meningkatkan potensi dan mengembangkan pengetahuan serta keterampilan dalam memajukan karir mereka atau bisa juga dalam membuka peluang pekerjaan baru atau beralih ke bidang yang berbeda. Sehingga dihadirkan Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL), untuk melakukan peningkatan kompetensi dan pengembangan kualifikasi pelaut atau pegawai yang bekerja pada bidang transportasi laut bisa memberikan hasil yang optimal pada saat bekerja.

Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) sendiri merupakan salah satu dari delapan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pendidikan dan Pelatihan Laut milik Kementerian Perhubungan, yang berbasis kompetensi memiliki tugas melaksanakan Pendidikan dan Pelatihan. Berdiri sejak Tahun 1978 sebagai Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) dan berubah menjadi BPPTL pada Tahun 2002 hingga sekarang dikenal BP2TL. Balai Diklat disini sebagai salah satu Lembaga diklat yang memiliki motto Integritas, Loyalitas, dan Prioritas, dan senantiasa bekerja keras serta melayani dengan profesional untuk menjadi badan diklat terpercaya dan mampu memberikan manfaat kepada kalangan profesional, instruktur, pengajar, dan civitas akademika BP2TL.

Beragam divisi yang berada di BP2TL, sebelum masuk ke dalam program terdapat tiga bagian penyelenggara Diklat, yaitu Penyelenggara Pendidikan (GARDIK) Pelaut, Penyelenggara Pendidikan (GARDIK) Fungsional, dan Divisi Umum Kepegawaian dan Keuangan. Gardik pelaut merupakan program diklat yang berfungsi meningkatkan keahlian untuk mendapatkan sertifikat keahlian pelaut sebagai surat izin (*license*) yang menegaskan bahwa pemegang sertifikat memiliki pengetahuan dan keahlian untuk berlayar sesuai dengan pelatihan keterampilan yang dipilih. Gardik Fungsional bertujuan agar Aparatur Sipil Negara (ASN)/pendidik/instruktur/dosen terkait dengan transportasi laut untuk memiliki kompetensi dalam hal merencanakan dan menyiapkan

pembelajaran dan pengajaran yang efektif, pemilihan metode pengajaran serta bahan ajar yang efektif, serta mengevaluasi proses pengajaran dan pembelajaran. Lalu terakhir Divisi Umum Kepegawaian dan Keuangan BP2TL merupakan divisi yang mengatur semua perihal keuangan dan kepegawaian di ruang lingkup BP2TL yang mengacu pada Standar Kompetensi Kerja baik yang bersifat Nasional, Khusus maupun Internasional.

Penyelenggara Diklat Pelaut atau biasa dikenal dengan sebutan Gardik Pelaut membuka diklat untuk Masyarakat umum, dalam peningkatan keahlian sertifikasi sesuai dengan pelatihan keterampilan yang dipilih. Gardik pelaut sendiri memiliki 3 program pembelajaran, pertama terdapat diklat yang umum yaitu calon peserta diklat mendaftar, mengikuti alur proses pendaftaran hingga melakukan pembayaran pribadi. Kedua yaitu Kerjasama, dimana biasanya Instansi/PT/Lembaga yang membutuhkan pelatihan mengenai keterkaitan dengan pekerjaan mereka. Sedangkan yang terakhir terdapat Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM) yaitu program dari pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dalam rangka peningkatan kompetensi sumber daya manusia khususnya bagi masyarakat kurang mampu yang akan berprofesi sebagai pelaut atau masyarakat umum yang sudah bekerja di sektor laut tetapi belum memiliki sertifikasi untuk melaut.

Kebanyakan peserta merupakan orang dewasa yang beragam, termasuk individu yang telah meninggalkan pendidikan formal untuk beberapa waktu atau mereka yang mencari pembelajaran tambahan setelah memasuki dunia kerja. Pendekatan terhadap pendidikan dan pelatihan orang dewasa (andragogi) dapat bervariasi tergantung pada kebutuhan dan latar belakang mereka. Diklat ini melakukan pendekatan yang berkaitan dengan Masyarakat, bisa berdasarkan pada kebutuhan peserta didik, berorientasi pada perubahan di Masyarakat. Orang dewasa mempertimbangkan banyak pemikiran jika mau mengikuti diklat tertentu seperti relevansi materi, apakah materi yang diberikan berkaitan dengan kehidupan sehari-harinya atau karier mereka. Atau bisa juga apakah diklat

yang dia jalani tersebut berpengaruh perencanaan karier yang sesuai dengan tujuan mereka.

Kaitannya pendidikan dan pelatihan dengan program studi pendidikan masyarakat adalah memiliki kesamaan dalam usia peserta didiknya yaitu orang dewasa. Ada perbedaan mendasar mengenai asumsi yang digunakan oleh Pembelajaran Orang Dewasa (andragogi) dan Pembelajaran Anak-Anak (pedagogi) terutama dari aspek konsep diri, pengalaman, kesiapan belajar, dan orientasi terhadap belajar.¹⁰ Peserta didik Orang dewasa wajib sadar dengan tingkah laku yang tidak diinginkan dan mempunyai gambaran jelas berkenaan dengan tingkah laku yang diinginkan, peserta didik mempunyai peluang untuk mencoba tingkah laku yang baru, serta peserta didik membutuhkan keperluan pembelajaran yang dapat membantu kebutuhannya. Sehingga peserta didik orang dewasa ini bisa mengerti beberapa hal yang mereka belum mengerti, yang tadinya belum tahu menjadi tahu, serta mereka sadar dengan sendirinya akan kebutuhan pembelajaran untuk kehidupan kesehariannya.

Terdapat banyak Diklat keterampilan di BP2TL, Salah satu program Diklat keterampilan yaitu *Basic Safety Training*. Diklat ini sendiri mengacu pada *Standar of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978, meliputi batas minimal pengetahuan, pemahaman dan keterampilan yang harus dicapai untuk mendapatkan sertifikat keterampilan *Basic Safety Training*. Pencapaian dari Pendidikan dan Pelatihan *Basic Safety Training* (BST) sendiri agar peserta memiliki pemahaman dan keterampilan mengenai Teknik penyelamatan diri di laut yang bersangkutan dari beberapa pengetahuan, meminimalkan resiko kebakaran dan pemadaman kebakaran, melaksanakan Tindakan medis darurat saat terjadi kecelakaan/keadaan medis darurat lainnya, memahami prosedur darurat, pencegahan terhadap pencemaran lingkungan laut, pemahaman pelaksanaan pekerjaan dengan aman serta kontribusi hubungan sosial yang efektif di atas kapal.

¹⁰ Knowles, M. (1975). *Selfdirected learning, a guide for leaners and teachers*. Englewood Cliffs: Prentice Hall Regents.

Penyelenggaraan diklat BST-Niaga ini diakui oleh Internasional, sehingga ini menjadi syarat awal untuk dapat melanjutkan program diklat keterampilan lainnya, sehingga jika seorang pelaut ingin memiliki pangkat atau tingkatan yang lebih tinggi dalam bekerja di kapal pelaut harus memiliki sertifikasi yang berkaitan dengan kemampuan dan keterampilan yang dimilikinya, salah satu dasarnya itu harus mengikuti diklat BST ini. Perihal muatan kapal dan jenis kapal yang digunakan oleh diklat BST-Niaga juga lebih besar, karena dalam kapal muatan yang besar dan terdiri dari atasan (Nahkoda/Kapten) dan Anak Buah Kapal (ABK), diperlukannya keterampilan dalam mengoperasikan peralatan keselamatan di atas kapal karena di atas kapal memiliki potensi bahaya, maupun kerusakan lingkungan yang kemungkinan terjadi.

Ada lagi jenis Diklat *Basic Safety Training* dalam lingkup nasional yaitu *Basic Safety Training* - Kapal Layar Motor (BST-KLM). Perbedaan antara *Basic Safety Training* (BST) dan *Basic Safety Training* Kapal Layar Motor (BST-KLM), terlihat dari jangkauan dipergunakannya sertifikatnya. BST-KLM hanya bisa dipakai di negara Indonesia khususnya perairan Indonesia biasanya yang mengambil Diklat ini adalah para Nelayan yang sedang mencari ikan, sedangkan BST-Niaga bisa dipakai pada tingkat Internasional rata-rata yang mengambil diklat ini adalah Anak Buah Kapal (ABK) atau yang ikut di suatu perusahaan transportasi kelautan Internasional.

Basic Safety Training - Kapal Layar Motor (BST-KLM) merupakan titik awal bagi orang-orang yang mencari pekerjaan di industri maritim khususnya para nelayan sehingga Nelayan akan diberikan Pendidikan dan Pelatihan mengenai Keselamatan Pelayaran oleh Instruktur Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) Jakarta yang berkompeten. Pelatihan ini untuk nelayan yang mengambil ikan, karena sertifikasi BST KLM ini hanya untuk nelayan kecil, ruang lingkungannya nasional, dan lebih tepatnya untuk mengubah perilaku dan sikap Nelayan yang kurang memperhatikan keselamatan dikapal saat mengambil ikan.

Penyelenggara Diklat Pelaut Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) kerja sama dengan pemerintah melalui Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM). Keputusan Kepala Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut Jakarta Nomor KP. BP2TL 3 Tahun 2023 tanggal 2 Januari 2023 tentang pelaksanaan Diklat Pemberdayaan Masyarakat pada Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) Jakarta Tahun Anggaran 2023.

Pelatihan Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM) sendiri adalah Upaya ikut melaksanakan program pemerintah untuk mencerdaskan kehidupan bangsa, dimana kondisi geografis negara Indonesia merupakan negara kepulauan, sesuai dengan tupoksi Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) Jakarta untuk memberikan Pendidikan dan Latihan kepada seluruh lapisan Masyarakat, maka sebagai realisasi untuk mencerdaskan kehidupan bangsa khususnya dalam bidang kepelautan, pelaksanaan program diklat pemberdayaan Masyarakat adalah merupakan alternatif Upaya dalam membantu para pelaut yang ingin meningkatkan pengetahuan dan keterampilannya. Hal ini juga ada kaitannya dengan diberlakukannya konvensi STCW '78 beserta amandemennya, Balai Pendidikan Dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) Jakarta berkewajiban untuk mendukung pelaksanaan sesuai implementasi konvensi tersebut dan secara akademis. Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) Jakarta cukup memadai dengan memperhatikan adanya tenaga pengajar serta fasilitas yang memadai. Program ini dibiayai penuh oleh pemerintah dengan tambahan persyaratan membawa Surat Keterangan Tidak Mampu (SKTM) dari pemerintah setempat (desa/kelurahan) untuk membuktikan Masyarakat gitu kurang mampu dan berhak mendapatkan pelatihan dari pemerintah.

Upaya ini merupakan salah satu program yang sudah dilakukan oleh BP2TL khususnya Gardik Pelaut yang mengelola dalam persiapan, pembangunan kapasitas, serta pemberdayaan ekonomi dan sosial bagi nelayan kecil. Apakah perilaku nelayan bisa mengalami perubahan setelah mengikuti Pelatihan ini, serta pelatihan ini juga menjadi program

pemerintah dalam memberikan Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM) melalui Kementerian Perhubungan dan dilaksanakan oleh Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL) Jakarta, nelayan diberikan pelatihan *Basic Safety Training* – Kapal Layar Motor (BST-KLM), secara gratis yaitu tanpa dipungut biaya apapun.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan diatas, maka penulis dalam hal ini tertarik untuk meneliti permasalahan tersebut ke dalam penulisan skripsi dengan judul “**Analisis Perilaku Melaut Aman bagi Nelayan sekitar Pelabuhan Muara Baru sebagai Peserta Diklat BP2TL Jakarta**”

B. Identifikasi Masalah

Sesuai penjelasan dari uraian mengenai latar belakang, selanjutnya peneliti melakukan fokus dalam penelitian, yaitu:

1. Setelah peserta diklat yaitu nelayan perikanan yang lulus dan mendapatkan sertifikat *Basic Safety Training* – Kapal Layar Motor (BST-KLM) dari BP2TL, sebagai standar fokus bagaimana nelayan perikanan dapat berhasil menerapkan ilmu yang sudah dipelajari dan berhasil memperbaiki perilaku melalui program Diklat Pemberdayaan Masyarakat BST-KLM di Badan Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BP2TL).

C. Identifikasi Masalah

Dalam pelaksanaan penelitian ini, identifikasi pada evaluasi penerapan keterampilan keselamatan kerja oleh nelayan di sekitar Pelabuhan Perikanan Muara Baru yang telah mengikuti Diklat Pemberdayaan Masyarakat *Basic Safety Training* – *Kapal Layar Motor* (BST-KLM) di BP2TL Jakarta yang diselenggarakan oleh BP2TL pada tanggal 16 Maret s.d 18 Maret 2023 dengan jumlah informan yang dijadikan subjek penelitian berjumlah 10 orang yaitu 8 orang alumni dari Diklat Pemberdayaan Masyarakat BST-KLM dan 2 orang nahkoda kapal perwakilan dari nelayan perikanan yang mengikuti Diklat Pemberdayaan Masyarakat BST-KLM.

Identifikasi masalah pada perubahan perilaku nelayan setelah mengikuti diklat, khususnya dalam hal penggunaan alat keselamatan, penerapan prosedur darurat, dan kesiapan menghadapi situasi darurat di laut. Analisis dilakukan menggunakan teori Kirkpatrick pada tahap ketiga (perilaku), untuk mengukur sejauh mana Diklat BST-KLM berdampak pada peningkatan kompetensi dan penerapan keterampilan keselamatan kerja di lapangan. Penelitian tidak mencakup aspek teknis kapal atau pelatihan lain di luar program BST-KLM.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka diidentifikasi bahwa perumusan Masalah yang terdapat dalam penelitian ini:

1. Bagaimana perubahan perilaku nelayan di sekitar Pelabuhan Muara Baru, peserta Diklat Pemberdayaan Masyarakat *BST-KLM* di BP2TL Jakarta, setelah mengikuti pelatihan terkait keselamatan melaut?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan fokus penelitian di atas, maka tujuan penelitiannya sebagai salah satu pedoman dalam kegiatan untuk mencapai sasaran yang dicapai pada penelitian ini adalah:

1. Mengetahui sejauh mana peserta Diklat Pemberdayaan Masyarakat *BST-KLM* di BP2TL Jakarta menerapkan ilmu yang telah dipelajari dan berhasil memperbaiki perilaku melalui program tersebut.

F. Kegunaan Hasil Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat memberikan beberapa kegunaan atau manfaat diantaranya :

1. Kegunaan atau Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi untuk mengetahui perubahan perilaku dan sikap orang dewasa setelah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan. Lebih lanjut, penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan perubahan perilaku bagi orang dewasa setelah pembelajaran.

2. Kegunaan atau Manfaat Praktis

a) Bagi masyarakat

Penelitian ini dapat menambah wawasan mengenai salah satu jenis diklat peningkatan produktivitas yang ada, khususnya terkait analisis melaut aman bagi nelayan dan juga Anak Buah Kapal Nasional mengenai keselamatan dalam melaut. Selain itu, penelitian ini dapat dipakai sebagai kajian pengembangan melalui bidang yang serupa.

b) Bagi Lembaga

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi untuk memperbaiki kekurangan dalam menganalisis jalannya Pendidikan dan Pelatihan bagi orang dewasa, dimulai dari perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi. Selain itu, bisa dijadikan sebagai bahan evaluasi untuk mempertahankan serta mengembangkan kualitas pelatihan yang sudah dibentuk dengan baik, sehingga dalam penelitian dapat memberikan kontribusi berupa peningkatan kualitas/mutu pelatihan pada Lembaga.

3. Bagi Universitas Negeri Jakarta

Penelitian ini dapat memperkaya hasil-hasil penelitian yang berkaitan dengan analisis Pendidikan dan Pelatihan perubahan perilaku dan sikap orang dewasa, dan faktor pendukung dan penghambat pelatihan serta strategi mengatasi hambatan pada pelatihan.

Intelligentia - Dignitas