

HUBUNGAN KETERSEDIAAN DAN TATA LETAK SAFETY SIGN TERHADAP PENGETAHUAN PENUMPANG TENTANG KESELAMATAN PELAYARAN DI KMP X

Laila Ariniawati^{1*}, Baju Widjasena², Bina Kurniawan³

¹ Mahasiswa Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

² Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro

*Corresponding author : lailaariniawati22@gmail.com

ABSTRACT

Shipping safety is being priority and indicators of success that need to be considered by a shipping service provider company. Good communication and coordination between regulators, operators, service providers and passengers is needed to realize the safety of shipping. The X Passenger Motor Ship makes safety sign as one of the communication media to convey safety information. Safety sign must be understood by everyone, especially passengers who are aboard the ship in order to realize the safety of shipping. The purpose of this study was to analyze the relationship between the availability and layout of safety signs on passenger knowledge about cruise safety in the X Passenger Motor Ship. The type of research used was quantitative with cross-sectional study approach. The instrument used was a questionnaire which was realized in the form of a google form. The sample in this study was passengers of the X Passenger Motor Ship with inclusion and exclusion criteria. The results of the study using the chi-square test showed that there was a relationship between the availability of safety sign (p -value = 0.013; α = 0.05) and the safety sign layout (p -value = 0.007; α = 0.05). The X Passenger Motor Ship was recommended to use 2 languages in the installation of safety signs and to re-check the installation of the safety sign as a whole according to the needs and the potential danger so that the sign can be seen and read clearly by passengers so that the delivery of safety information is easily accepted and understood by passengers.

Keywords : safety sign, shipping safety, passenger of Passenger Motor Ship

PENDAHULUAN

Berdasarkan hasil rekap data yang dikeluarkan oleh KNKT selama kurun waktu 2012 – 2019 trend kecelakaan pelayaran mengalami kenaikan.¹ Pada tahun 2019 kecelakaan pelayaran mengalami kenaikan sebanyak 25% dengan didominasi oleh pelayaran domestik yaitu sebanyak 22 kasus. Menurut hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT didapatkan beberapa faktor penyebab diantaranya yaitu penanganan dan pengkomunikasian kondisi darurat di atas kapal tidak dijalankan dengan baik (dari segi operator dan pengguna jasa).² Pemerintah telah mengatur tentang keselamatan pelayaran yaitu melalui Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menjelaskan bahwa keamanan dan keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang mengangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime. Selain itu, dalam aturan nasional yang disebut *Internasional Convention Safety Of Life at Sea (SOLAS)* juga menjelaskan bahwa keselamatan pelayaran merupakan hal prioritas yang perlu diperhatikan dalam penyelenggaraan transportasi laut untuk meminimalisir kecelakaan pelayaran.³ Oleh karen itu, perlu dilakukan tindakan pencegahan dan pengendalian potensi bahaya untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan pelayaran.

Dalam Undang – Undang Nomor 1 Tahun 1970 pasal 14 pada poin b pemerintah mewajibkan kepada pengurus untuk memasang semua gambar keselamatan kerja yang diwajibkan dan semua bahan pembinaan lainnya, pada tempat-tempat yang mudah dilihat dan terbaca menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli keselamatan kerja.⁴ Tidak ada aturan baku dalam pemasangan *safety sign*. Tetapi terdapat pedoman untuk pemasangan *safety sign* di kapal salah satunya yaitu ISO 24409-1 tentang desain, lokasi dan kegunaan *safety sign*, *safety related sign*, *safety noticed* dan *safety marking*. Menurut pedoman tersebut sebuah kapal harus memiliki kategori *safety sign* meliputi *Fire Fighting Equipment Sign (FES)*, *Emergency Equipment Sign (EES)*, *Life Saving System Appliance Sign (LSS)*, *Means of Escape Sign (MES)*, *Prohibited Sign (PSS)*, *Warning Sign (WSS)*, dan *Mandatory Action Sign (MSS)* untuk keselamatan penumpang dan ABK saat pelayaran.⁵

KMP X telah memasang *safety sign* berdasarkan kategori tersebut sebagai salah satu cara untuk memberikan informasi keselamatan kepada penumpang. Keberadaan *safety sign* yang efektif dan efisien sangat dibutuhkan di KMP X mengingat pengguna jasa yang semakin meningkat yang berasal dari berbagai daerah. Tata letak dalam pemasangan *safety sign* juga penting untuk diperhatikan. Tata letak *safety sign* yang dimaksud meliputi warna, proporsi, konten dan penempatannya disesuaikan berdasarkan kondisi bahaya masing – masing serta harus dianggap sebagai standart. Oleh karena itu, pentingnya ketersediaan dan tata *safety sign* harus dipenuhi oleh kapal yang akan melakukan penyebarangan untuk memberikan informasi keselamatan agar dapat meningkatkan kepedulian penumpang tentang keselamatan serta dapat mengurangi adanya cedera dalam suatu keadaan darurat atau kecelakaan.⁶

Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk menganalisis hubungan antara ketersediaan dan tata letak *safety sign* terhadap pengetahuan penumpang tentang keselamatan pelayaran di KMP X.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain studi *cross-sectional*. Populasi pada penelitian ini adalah penumpang pada KMP X dengan kriteria inklusi dan eksklusi. Teknik sampling pada penelitian ini dengan menggunakan *random sampling*, artinya pengambilan sampel secara acak. Dimana berdasarkan data yang diterima oleh peneliti melalui *google form* sebanyak 67 responden, hanya diambil 54 responden yang memenuhi kriteria inklusi dan eksklusi yang telah ditetapkan untuk dijadikan sebagai sampel penelitian. Penentuan jumlah sampel pada penelitian ini menggunakan rumus *linear time function*, yaitu penentuan jumlah sampel berdasarkan estimasi kendala waktu.⁷ Rumus tersebut cocok digunakan pada penelitian ini karena jumlah populasi penelitian yang selalau berubah – ubah. Instrumen yang digunakan untuk pengambilan data yaitu melalui angket berbentuk *google form* yang sebelumnya telah dilakukan validasi kepada 10 orang secara *random*. Dalam pengambilan data peneliti membuat tim untuk membantu penyebaran *link google form*. Peneliti melakukan *double check* melalui nomor telepon responden untuk memastikan data yang diperoleh benar - benar valid, Teknik pengambilan data seperti inii dilakukan karena adanya kendala dalam penelitian yaitu pandemi covid-19. Variabel terikat penelitian ini adalah pengetahuan penumpang tentang keselamatan pelayaran, sedangkan variabel bebas yaitu ketersediaan dan tata letak *safety sign*. Untuk menganalisis data yang telah diterima peneliti menggunakan uji statistic *chi-square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Univariat

- a. Pengetahuan Penumpang tentang Keselamatan Pelayaran
Dari total keseluruhan responden yang berjumlah 54 orang, didapatkan sebanyak 11 orang (20.4 %) memiliki tingkat pengetahuan kurang baik terhadap keselamatan pelayaran.
- b. Ketersediaan *safety sign*
Dari total keseluruhan respodnen yang berjumlah 54 orang, sebanyak 19 orang (33,3%) merasa ketersediaan *safety sign* kurang tersedia.
- c. Tata Letak *safety sign*
Dari total keseluruhan respodnen yang berjumlah 54 orang, sebanyak 15 penumpang (28.8%) merasa bahwa

tata letak *safety sign* yang terpasang tidak strategis.

2. Analisis Bivariat

- a. Hubungan Ketersediaan *Safety Sign* dengan Pengetahuan Penunmoang tentang Keselamatan Pelayaran

Pengetahuan	Ketersediaan <i>Safety Sign</i>		Total	%		
	Tidak Ada	Ada				
	f	%			f	%
Kurang Baik	8	61	5	39	13	10
Baik	1	24	31	76	41	10
	0					0

p-value: 0,013

Setelah dilakukan uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan antara ketersediaan *safety sign* dengan pengetahuan penumpang tentang keselamatan pelayaran.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Yu-Hern Chang dan Meng-Yuan Liao dari Taiwan. Dalam penelitian tersebut menunjukkan bahwa ketersediaan informasi keselamatan berhubungan dengan pengetahuan penumpang tentang pengaturan tempat duduk pada jalur evakuasi di pesawat.⁸

Pada hasil angket yang diterima sebesar 20 % penumpang tidak mengetahui arti *safety sign* yang bertuliskan *muster station*. Ketersediaan *safety sign* merupakan faktor pendukung dalam penyampaian informasi dan arahan keselamatan yang dapat mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang terhadap aspek keselamatan. Hal ini dikarenakan *safety sign* sebagai stimulant yang berfungsi sebaga media pertukaran informasi dalam bentuk visual. Terbentuknya pegetahuan baru bagi seseorang yaitu melalui proses kognisi dengan tahapan menerima, mempresepsikan, mengevaluasi, menganalisis dan menginterpretasikan sebuah stimulan.⁹ Dalam hal ini ketersediaan *safety sign* sebagai stimulan yang bertujuan untuk memberikan informasi dan arahan keselamatan yang dapat mempengaruhi tingkat pengetahuan seseorang. Dengan demikian apabila ketersediaan *safety sign* tidak mencukupi atau bahkan tidak tersedia maka penumpang tidak akan memperoleh stimulan untuk diproses menjadi pengetahuan baru. Sehingga hal ini dapat berpengaruh terhadap tingkat pengetahuan penumpang.

- b. Hubungan Tata Letak *Safety Sign* dengan Pengetahuan Penumpang tentang Keselamatan Pelayaran

Pengetahuan	Tata Letak Safety Sign		Strategis		Total	%
	Tidak Strategis	f	%	F		
Kurang Baik	8	61	5	39	13	100
Baik	9	22	31	78	41	100

p-value: 0,007

Setelah dilakukan uji statistik dengan menggunakan *chi-square* diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan antara tata letak *safety sign* dengan pengetahuan penumpang tentang keselamatan pelayaran. Penelitian ini sejalan dengan teori *Loss Cause Model* yang menyatakan bahwa apabila *immadiated cause* terjadi maka dipengaruhi oleh hal dibelakangnya yaitu *basic cause*.¹⁰ Dalam penelitian ini tata letak *safety sign* sebagai *basic cause* mempengaruhi *immadiated cause* yaitu pengetahuan seseorang yang mana dapat menyebabkan kegagalan pemahaman atas pesan yang disampaikan dalam *sign* yang terpasang.

Pada hasil angket yang diterima responden, sebanyak 23% responden menyatakan bahwa konten pada *safety sign* yang terpasang susah untuk dijangkau dan dipahami. Berdasarkan hasil observasi saat studi pendahuluan, hal ini dikarenakan *safety sign* yang terpasang hanya menggunakan bahasa inggris dan tidak disertai dengan gambar pendukung. Padahal mayoritas penumpang KMP X adalah warga lokal yang sering menggunakan bahasa Indonesia ataupun bahasa Jawa dalam kehidupan sehari-hari. Sehingga banyak penumpang yang tidak mengetahui arti dari *safety sign* tersebut. Desain penempatan *safety sign* harus disesuaikan dengan tinggi dan lebar tempat kerja serta berdasarkan prosedur yang telah disepakati dan ditentukan.¹¹ Walaupun tidak ada aturan baku terkait penempatan *safety sign*, namun minimal penempatan *safety sign* harus memperhatikan warna, proporsi, dan kondisi bahaya masing – masing tempat kerja yang dianggap sebagai standart.^{4,12} Mata manusia lebih cepat menangkap informasi yang tersaji dalam bentuk visual (grafis) daripada dalam bentuk tekstual, lalu kemudian cenderung menaruh atensi lebih besar untuk membaca isi pesan yang disampaikan.⁹ Pemahaman seseorang tentang pengetahuan keselamatan sangat diperlukan untuk dapat menghindari atau mengendalikan terjadinya kecelakaan. Melalui proses pemahaman dan

pengetahuan seseorang akan dapat menentukan tindakan apa yang harus dilakukan agar tidak membahayakan dan merugikan dirinya serta lingkungan di sekitarnya.¹³

Berdasarkan hal tersebut, tata letak *safety sign* menjadi hal penting yang harus diperhatikan dalam pemasangan *safety sign*. Karena apabila dalam pemasangannya tidak diperhitungkan maka akan membuat jarak pandang seseorang terhadap *safety sign* berkurang, terhalang, dan Informasi yang disampaikan akan berkurang.¹⁴ Tata letak *sign* yang terencana dengan baik akan menentukan efektivitas dan efisiensi penyampaian pesan serta dapat menjaga kelangsungan kerja dan kesuksesan kerja.¹⁵

KESIMPULAN

1. Pengetahuan penumpang KMP X tentang keselamatan pelayaran kategori baik sebanyak 43 orang (79.6%).
2. Penumpang KMP X yang merasa cukup atau tersedia sebanyak 36 orang (66,7%).
3. Penumpang yang merasa tata letak *safety sign* yang terpasang di KMP X strategis sebanyak 39 orang (72.2%).
4. Terdapat hubungan antara ketersediaan *safety sign* dengan pengetahuan penumpang tentang keselamatan pelayaran di KMP X dengan *p value*=0,007.
5. Terdapat hubungan antara tata letak *safety sign* dengan pengetahuan penumpang tentang keselamatan pelayaran di KMP X dengan *p value*=0,013.

SARAN

1. Bagi Syahbandar
 - a. Syahbandar disarankan untuk menetapkan aturan terkait standartisasi *safety sign* yang harus terpasang di kapal penyebrangan agar dapat dijadikan sebagai pedoman khusus bagi pihak pengelola kapal.
2. Bagi KMP Siginjai
 - a. Pengelola KMP X disarankan untuk menggunakan 2 bahasa (bahasa inggris dan bahasa Indonesia) serta melakukan pengecekan ulang terhadap pemasangan *safety sign* secara keseluruhan sesuai kebutuhan, potensi bahaya yang ada dan dapat dilihat dan dibaca dengan jelas oleh penumpang.

3. Bagi penumpang
 - a. Penumpang perlu memperhatikan dan mentaati *safety sign* yang telah dipasang oleh pihak penyedia jasa.
 - b. Penumpang dapat menyanyakan kepada petugas apabila tidak mengetahui arti dari *safety sign* yang terpasang untuk mendapat informasi keselamatan pelayaran secara jelas.
4. Bagi peneliti
 - a. Perlu adanya penelitian lain terkait efektivitas pemberian informasi keselamatan

DAFTAR PUSTAKA

1. KNKT. (2017, December 31). *Capaian Kinerja Tahun 2017*. Retrieved November 25, 2019, from http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media%20Release%20KNT%202017_2018/Subkom%20KA.pdf
2. Detiknews. KNKT Investigasi 72 Kecelakaan Selama 2019, Mayoritas Pelayaran-Penerbangan [Internet]. KNKT. Detik news; 2019 Tersedia Pada: <https://news.detik.com/berita/d-4828702/knkt-investigasi-72-kecelakaan-selama-2019-mayoritas-pelayaran-penerbangan/2>.
3. International Maritime Organization. SOLAS. 2014th ed. International Maritime Organization. 2014.
4. ISO Standart. 2010. ISO 24409-1 Ship and Marine Technology – Design, location and use of shipboard safety sign, *safety related sign, safety noticed dan safety marking. 2010*.
5. Kemnaker RI. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja [Internet]. Indonesia; 1970. Tersedia Pada: https://jdih.kemnaker.go.id/data_puu/peraturan_file_32.pdf.
6. Lois,P. Wang, J. Wall, A. Ruxton, T. Formal Safety Assessment Of Cruise Ship: *Tourism Management* 25. p93-109. 2004.
7. Untari Dhian T. Metodologi Penelitian: Penelitian Kontemporer Bidang Ekonomi dan Bisnis. Banyumas: Pena Persada Redaksi. 2018.
8. Chang, Yu-Hen, Liao, Meng-Yuan. Air Passenger Perception on Exit Row Seating and Flight Safety Education. Taiwan: Safety Science. 2017
9. Arigia, Muhammad Bintang, dkk. Infografis Sebagai Media Dalam Meningkatkan Pemahaman dan Keterlibatan Publik di Bank Indonesia. Universitas Padjadjaran.:Jurnal Komunikasi. 2016
10. Frank E. Bird, Jr, George L. German. *Practical Loss Control Leadership*. Divison of International Loss Control Institute. 1985.
11. ISO 3864 Graphical Symbol – Safety Colour and Safety Sign – Part 1: Design Principles for Safety Sign and Safety Markings, 2004, 2011.
12. Blum, Hendrik L. *Planning for Health, Development and Aplication of Social Changes Theory*. New York: Human Sciences Press. 1974
13. ILO. Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sarana untuk Produktivitas. Ed 5. Jakarta. Indonesia. 2013.
14. ANSI Standart. 2007. Ansi z535.4-2007 FOR Product Safety Sign and Labels. Rosslyn: National Electrical Manufactures Association. Barbara A. Plog. 2002. *Fundamental Of Industrial Hygiene*. National of Safety Council.
15. Adhiatma Setiawan Nugroho. Hubungan Persepsi Pekerja, Ketersediaan, dan Tata Letak *Safety Sign* Dengan Kepatuhan Kerja.