

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

*World Health Organization* atau WHO menyatakan bahwa lebih dari 100 wabah atau kejadian luar biasa penyakit infeksi memiliki hubungan dengan transportasi kapal laut. Sebagai contoh kasus pada tahun lalu, yakni tahun 2017-2019 menunjukkan sebanyak 239 kapal pesiar yang tiba di pelabuhan United States mengalami *outbreak* (wabah) gastrointestinal, lebih dari 10.000 penumpang dan crew kapal mengalami gejala muntah-muntah dan diare (Supryatno Adi et al., 2022). Tahun 2022, menurut Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor HK.01.07/MENKES/1937/2022 tentang Standar Profesi Entomolog Kesehatan, kasus penyakit akibat vektor dan binatang pembawa penyakit di Indonesia sendiri menunjukkan insiden yang cukup tinggi, beberapa diantaranya tercatat sebagai penyakit endemis (Standar Profesi Entomolog Kesehatan, 2022). Tingginya insiden penyakit tular vektor dan binatang pembawa penyakit di Indonesia, salah satunya disebabkan oleh meningkatnya moda transportasi seperti kapal laut dan saat ini tercatat paling tidak terdapat 456 jenis spesies nyamuk, dimana 221 diantaranya menjadi vektor penular penyakit malaria, DBD, filariasis, cikungunya, *Japanese Encephalitis*, *Zika*, *Schistosomiasis*, rabies, dan penyakit lainnya.

Menurut studi pendahuluan peneliti bulan Maret 2023 yang merujuk pada data pengawasan sanitasi alat angkut/kapal dari KKP Kelas I Surabaya wilayah kerja Tanjung Perak, menunjukkan temuan tingkat risiko kesehatan kapal pada

bulan Oktober 2022 sebesar 0,57% dari 1.227 jumlah kedatangan kapal, 71,43% faktor risiko ditemukan kehidupan kecoa dan 28,57% faktor risiko ditemukan tanda kehidupan tikus; bulan November 2022 sebesar 0,88% dari 1.131 jumlah kedatangan kapal, 80,0% faktor risiko ditemukan kehidupan kecoa dan 20,0% faktor risiko ditemukan tanda kehidupan tikus; dan bulan Desember 2022 sebanyak 0,55% dari 1.098 dari kedatangan kapal, 83,33% faktor risiko ditemukan kehidupan kecoa dan 16,67% faktor risiko ditemukan tanda kehidupan tikus. Bulan Januari 2023 sebesar 0,59% dari 1.168 jumlah kedatangan kapal, 100% faktor risiko ditemukan kehidupan kecoa; Februari 2023 sebesar 1,12% dari 1.067 jumlah kedatangan kapal, 75% faktor risiko ditemukan kehidupan kecoa dan 25% faktor risiko ditemukan tanda kehidupan tikus; dan bulan Maret 2023 sebesar 1,37% dari 1.239 jumlah kedatangan kapal, 70,59% faktor risiko ditemukan kehidupan kecoa dan 29,41% faktor risiko ditemukan tanda kehidupan tikus. Selain itu peneliti juga mengamati gaya kepemimpinan nakhoda dari kapal tersebut, yang dimana bahwa kapten/nakhoda yang rewel/cerewet cenderung kondisi kapal bersih atau menunjukkan tidak ada faktor risiko, dan nakhoda yang cuek/acuh tak acuh biasanya kapal kurang bersih (ditemukan adanya faktor risiko, seperti keberadaan tikus dan kecoa).

Adanya vektor kecoa dan tikus pada kapal dari hasil studi pendahuluan peneliti ini merupakan indikasi kurangnya perhatian ABK terhadap sanitasi kapal sehingga upaya penyehatan kapal belum dapat dilakukan secara maksimal, dengan demikian kapal tersebut memiliki sanitasi yang memiliki tingkat risiko tinggi terhadap penularan penyakit pada manusia. (M. Riski et al., 2020) menyampaikan bahwa upaya sanitasi kapal merupakan tanggung jawab pemilik kapal melalui

nakhoda kapal dan Anak Buah Kapal (ABK). Anak Buah Kapal (ABK) bertanggung jawab terhadap kebersihan kapal dan sarana lainnya yang mendukung sanitasi kapal (Setiawan, 2020). Sedangkan fungsi nahkoda kapal adalah sebagai pemimpin dan pengendali keseluruhan dari pelaksanaan sanitasi kapal (Syamsudin et al., 2021). Menurut (Mukaromah & Lailiyah, 2019); (Arumsari et al., 2018); (Ovra et al., 2018), nahkoda kapal bertanggung jawab terhadap keamanan kapal dari sumber penyakit dan melaporkan dalam bentuk form MDH (*Maritime Declaration of Health*) kepada Kantor Kesehatan Pelabuhan setiap masuk wilayah suatu negara.

Menurut *International Health Regulations* (IHR) Tahun 2005, sanitasi kapal merupakan salah satu usaha yang ditujukan terhadap faktor risiko lingkungan di kapal untuk memutuskan rantai penularan penyakit guna memelihara dan mempertinggi derajat kesehatan (*International Health Regulations* (IHR), 2005). Sanitasi kapal mencakup seluruh aspek penilaian kompartemen kapal antara lain dapur, ruang penyimpanan makanan, palka, gudang, kamar ABK, penyediaan air bersih, dan penyajian makanan, pengolahan limbah serta pengendalian vektor penular penyakit atau rodent, operator alat angkut yang seterusnya harus menjaga alat angkut bebas dari sumber penyakit atau kontaminasi, dan juga bebas dari vektor penyakit ((Depkes RI), 2008). Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Sertifikasi Sanitasi Kapal, pemeriksaan sanitasi ditujukan untuk menilai kondisi sanitasi kapal terkait ada atau tidak adanya faktor risiko kesehatan masyarakat, apabila dalam pemeriksaan sanitasi tidak ditemukan adanya faktor risiko kesehatan masyarakat, kapal dinyatakan bebas tindakan sanitasi dan dapat diberikan

Sertifikat Sanitasi Kapal dengan mengisi bagian SSCEC dan mencoret bagian SSCC, namun apabila dalam pemeriksaan sanitasi ditemukan adanya faktor risiko kesehatan masyarakat, kapal harus dilakukan tindakan sanitasi sesuai rekomendasi diberikan Sertifikat Sanitasi Kapal dengan mengisi bagian SSCC dan mencoret bagian SSCEC (Sertifikasi Sanitasi Kapal, 2015).

Kesehatan kapal seperti sarana sanitasi, suplai makanan, dan kebersihan lingkungan di kapal merupakan salah satu bagian integral dari perilaku kesehatan terhadap sanitasi (Suryani Dedeh & Andi Hendrawan, 2020). Ditemukannya faktor risiko kesehatan kapal (tempat berkembang penyakit dan vektor penular penyakit), maka dokumen kesehatan kapal berupa *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* (SSCEC) akan ditarik dan dilakukan karantina serta sanitasi kapal ((Muyassaroh Nidaa Al et al., 2020); (Fitriana et al., 2018); (Nurbayani et al., 2021)). (Putra Chandra et al., 2020) menyampaikan bahwa indikator sanitasi kesehatan kapal digunakan sebagai standar alat ukur dalam memberikan sertifikat layak berlayar bagi kapal, (Azwar Arfian et al., 2021) sehingga kondisi kesehatan kapal perlu dipertahankan agar tidak berpotensi menimbulkan gangguan kesehatan pada kru kapal maupun masyarakat yang tinggal di sekitar tempat berlabuhnya kapal.

Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, 2021). (Sutikno M. Sobry, 2018), tipe atau gaya kepemimpinan yang luas dikenal dan diakui keberadaannya ada tiga yaitu, tipe diktator (paksaan atau secara kekuasaan mutlak), demokratis (melalui forum musyawarah untuk

mencapai kata sepakat), dan bebas (masa bodo, perilaku pasif dan seringkali menghindari diri dari tanggung jawab). Kepemimpinan nakhoda kapal (Setiawati Rini et al., 2018) secara formal bersifat hierarkis, karena hanya ada satu nakhoda dalam satu kapal.

Kepemimpinan nakhoda merupakan salah satu faktor internal yang mempengaruhi tingkat risiko kesehatan kapal (Muyassaroh Nidaa Al et al., 2020). Hasil penelitian (Teo Albert S.T et al., 2022) menunjukkan terdapat hubungan antara kepemimpinan nakhoda dengan sanitasi kapal ( $p < 0,05$ ), artinya gaya kepemimpinan nakhoda memberi pengaruh positif langsung terhadap keterikatan ABK. Gaya kepemimpinan yang mendukung dapat menghasilkan kepuasan yang tinggi ketika para pekerja mengerjakan tugas yang terstruktur, selain itu kepemimpinan yang mampu berkomunikasi dan mendukung pelaksanaan tugas, mampu memahami, memiliki kesediaan mendengarkan orang lain secara reseptif, objektivitas dan jujur, mampu meningkatkan keberhasilan staf dalam melaksanakan pekerjaannya.

Berdasarkan uraian permasalahan yang peneliti temukan, maka perlu dilakukannya penelitian terkait Perbedaan Tipe Kepemimpinan Nakhoda Dengan Tingkat Risiko Kesehatan Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya-Jawa Timur.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan dalam penelitian ini adalah “Adakah perbedaan tipe kepemimpinan nakhoda dengan tingkat risiko kesehatan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya-Jawa Timur?”

### **1.3 Tujuan Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Umum**

Menganalisis perbedaan tipe kepemimpinan nakhoda dengan tingkat risiko kesehatan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya-Jawa Timur.

#### **1.3.2 Tujuan Khusus**

1. Mengidentifikasi tipe kepemimpinan nakhoda di Pelabuhan Tanjung Perak.
2. Mengidentifikasi tingkat risiko kesehatan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak.
3. Menganalisis perbedaan tipe kepemimpinan nakhoda dengan tingkat risiko kesehatan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya-Jawa Timur.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

#### **1.4.1 Manfaat Teoretis**

Hasil penelitian ini dapat bermanfaat untuk memberikan informasi ilmiah tentang perbedaan kepemimpinan nakhoda dengan tingkat risiko kesehatan kapal.

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

##### **1. Bagi Tenaga Kerja**

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan bagi tenaga kerja khususnya dalam penerapan kesehatan lingkungan kapal beserta faktor risikonya.

##### **2. Bagi Kantor Kesehatan Pelabuhan**

Hasil penelitian dapat digunakan sebagai masukan dalam membuat kebijakan perencanaan, monitoring, evaluasi serta pengendalian teknis di bidang kesehatan masyarakat khususnya mengenai penerapan kesehatan lingkungan berdasarkan tingkat risiko yang tinggi menimbulkan penularan penyakit yang berpotensi wabah.

### 3. Bagi Peneliti

Penelitian ini sebagai sarana untuk mengaplikasikan pengetahuan teoretis masalah sumber daya manusia, khususnya mengenai kesehatan lingkungan. Hasil penelitian ini juga bisa digunakan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya dengan mengembangkan hubungan antara gaya kepemimpinan nakhoda dengan tingkat risiko kesehatan kapal.

