

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Sanitasi Kapal**

##### **2.1.1 Pengertian Sanitasi Kapal**

Sanitasi merupakan suatu tindakan pengawasan terhadap berbagai faktor lingkungan fisik manusia yang mempunyai atau mungkin mempunyai pengaruh terhadap perkembangan fisik manusia, kesehatan maupun kelangsungan hidupnya yang berpengaruh terhadap derajat kesehatan manusia dengan melakukan usaha pencegahan munculnya penyakit, sehingga kelangsungan hidup dapat terjamin (Siswanto, 2003).

Sanitasi kapal merupakan salah satu usaha yang ditujukan terhadap faktor risiko lingkungan dikapal untuk memutuskan mata rantai penularan penyakit guna memelihara dan mempertinggi derajat kesehatan. Sanitasi kapal mencakup seluruh aspek penilaian kompartemen kapal antara lain: dapur, ruang penyediaan makanan, palka, gudang, kamar anak buah kapal, penyediaan air bersih, dan penyajian makanan serta pengendalian vektor penular penyakit atau *rodent* (IHR, 2005). Menurut Permenkes No 40 tahun 2015 pemeriksaan sanitasi kapal adalah kegiatan pemeriksaan faktor risiko kesehatan masyarakat diatas kapal. pemeriksaan sanitasi dilakukan pada seluruh ruang dan media pada kapal yang meliputi dapur, ruang rakit makanan, gudang, palka, ruang tidur, air bersih, limbah cair, tangki air ballast, sampah medik dan sampah padat, air cadangan, kamar mesin, fasilitas medik, kolam renang, dan area lain yang diperiksa.

Menurut Permenkes No 40 tahun 2015 tujuan dari pemeriksaan sanitasi kapal adalah untuk menilai kondisi sanitasi kapal terkait ada atau tidak adanya faktor risiko kesehatan masyarakat. Faktor risiko tersebut dapat berupa bukti infeksi atau kontaminasi termasuk setiap stadium pertumbuhan vektor, binatang pembawa penyakit yang dapat menyebabkan penyakit pada manusia, mikrobiologi, kimia, risiko lainnya pada kesehatan manusia, tanda dari tindakan sanitasi yang tidak mencukupi dan atau informasi mengenai setiap kasus pada manusia sebagaimana dimaksudkan dalam Maritim Declaration of Health (MDH).

### **2.1.2 Persyaratan Sanitasi Kapal**

Sanitasi kapal yang tidak memenuhi syarat akan banyak menimbulkan permasalahan baik secara fisik, kesehatan, estetika dan daya tahan hidup manusia. Syarat sanitasi kapal antara lain pencahayaan 10 fc, kelembaban 65%-95%, pH 6,5-8, sisa chlor 0,2-0,4 ppm, bebas serangga dan tikus atau binatang pengganggu.

Menurut Dirjen PPM dan PLP Depkes RI (1996), tentang pedoman sanitasi kapal yaitu:

#### **1. Tangki penyimpanan air (*Storage*)**

Air layak minum disimpan disatu atau lebih tangki yang dikonstruksi, ditempatkan dan dilindungi sedemikian rupa, sehingga aman dari segala pencemar yang berasal dari luar tangki. Tangki dibuat dari metal, harus tersendiri, tidak bersekatan dengan tangki yang memuat air bukan untuk minum. Tangki bukan merupakan bagian dari kulit kapal, penutup tangki tidak boleh ada paku sumbat, tidak boleh ada toilet dan kakus yang dipasang berdampingan dengan tangki tersebut. Bagian dasar dari tangki air minum pada bagian bawah kapal memiliki ketinggian lebih dari 45 cm diatas tangki dasar dalam, diberi tanda air layak

minum di lembaran berukuran minimal 1,25 cm. Dilengkapi dengan lubang periksa air minum yang tingginya 1,25 cm di atas permukaan atas tangki yang menempel pada bagian tepi terluar yang dilengkapi dengan *packing* yang ketat, dilengkapi dengan ventilasi sehingga mencegah terjadinya benda-benda pengkontaminasi yang terbuat dari pipa dengan diameter 3,8 cm. Dilengkapi dengan saluran luapan dan dapat dikombinasikan dengan ventilasi, mempunyai alat pelampung pengukur air, mempunyai bukaan pengeringan dengan diameter 3,8 cm, Tangki air minum dan bagian lainnya didesinfeksi dengan klorin.

## 2. Dapur tempat penyiapan makanan (*Galley*)

Dinding dan atap memiliki permukaan yang lembut, rapi, dan bercat terang. Filter udara berserabut tidak boleh dipasang di atap atau melintasi peralatan pemrosesan makanan. Penerangan tidak kurang dari 20 lilin atau sekitar 200 lux. Diberikan ventilasi yang cukup untuk menghilangkan hawa busuk dan kondensasi, ventilasi alam ditambah sesuai kebutuhan, lubang hawa di unit ventilasi mudah di lepas untuk keperluan pembersihan. Rak penyimpanan perkakas dan perabot tidak boleh diletakkan di bawah ventilasi. Peralatan dan perkakas dapur yang terkena kontak langsung dengan makanan dan minuman dibuat dari bahan yang halus anti karat, tidak mengandung racun, kedap air dan mudah dibersihkan.

## 3. Ruang penyimpanan bahan makanan (*Store room*)

Ruang penyimpanan cukup memperoleh ventilasi, bersih, kering, dan memberikan ruang pembersihan dibawahnya. Tempat penyimpanan dibuat dari materi yang kedap air, tahan karat, tidak mengandung racun, halus, kuat, dan tahan terhadap goresan.

a. Penyimpanan perkakas dan makanan yang tidak mudah busuk

Bahan makanan kering, perkakas yang sering tidak digunakan, disimpan di ruang khusus. Tempat penyimpanan dibuat dari bahan yang berkualitas, demikian juga wadah-wadah dibuat dari metal atau materi lain yang tahan terhadap vektor tikus dan kecoa dan dilengkapi dengan tutup yang rapat. Makanan disimpan ditempat yang rapi di rak atau papan penyimpanan bagian tertentu guna melindungi benda-benda yang ada pada tempat tersebut dari percikan dan pencemaran. Suhu yang disarankan untuk penyimpanan jenis ini 10-15° C.

b. Penyimpanan berpendingin untuk makanan yang mudah busuk

Semua makanan yang mudah busuk sebaiknya disimpan di bawah 7° C, kecuali masa penyiapan atau saat digelar untuk keperluan penghidangan secara cepat setelah penyiapan. Bila makanan di simpan dalam jangka waktu lama disarankan untuk menyimpan pada suhu. Bila makanan di simpan dalam jangka waktu lama disarankan untuk menyimpan pada suhu 4° C. Seluruh ruang pendingin di buat sedemikian rupa sehingga mudah dbersihkan, bebas dari hawa busuk. Benda-benda berpendinginan seperti lemari es tersebut hendaknya diletakkan ditempat yang paling hangat dalam ruangan. Papan rak dalam jumlah yang mencukupi hendaknya disediakan di seluruh unit pendingin untuk mencegah penumpukan bahan dan memungkinkan ventilasi dan pembersihan. Pastikan termometer tidak rusak, sehingga bisa menunjukkan ketepatan jangkau. Suhu yang disarankan untuk penyimpanan bahan bakar yang mudah busuk:

a.) Bahan makanan beku: tidak lebih dari -12° Celcius

b.) Daging dan ikan: 0-3° Celsius

c.) Buah dan sayuran: 7-10° Celsius

#### 4. Toilet/kamar mandi

Toilet/kamarmandi yang mencukupi disiapkan dekat ruang penyiapan makanan, tidak menghadap langsung ke ruang tempat makanan disiapkan, disimpan dan dihidangkan. Pintu toilet/kamar mandi berengsel kuat dan secara otomatis menutup sendiri, ada ventilasi dan penerangan yang cukup. Fasilitas cuci tangan disediakan oleh toilet/kamar mandi, dilengkapi dengan air panas dan dingin, tisu, sabun, kain/handuk. Air cuci pada wastafel disarankan dengan suhu 77° Celsius. Pada dinding yang dekat pintu toilet diberi tanda dengan tulisan yang berbunyi “CUCI TANGAN SETELAH MENGGUNAKAN TOILET”.

#### 5. Sampah (*waste*)

Ketentuan hendaknya dibuat untuk penyimpanan dan pembuangan yang tersanitasi. Tempat sampah dapat digunakan di daerah penyiapan dan penyimpanan makanan, hanya untuk keperluan pengguna segera. Tempat sampah berada di ruang yang khusus, terpisah dari tempat proses pengolahan makanan, mudah dibersihkan, tahan terhadap tikus (*rodent*) dan rayap (*vermin*), mempunyai pegangan, dibuat kedap air, dilengkapi dengan penutup yang rapat.

#### 6. Ruangan awak kapal (*Quarters crew*)

Ruang tidur awak kapal mempunyai luas 1,67 sampai 2,78 m<sup>2</sup> dengan mempunyai ruang utama yang bersih dengan ukuran minimal 1,90 m<sup>2</sup>. tidak boleh lebih dari 4 orang yang mendiami satu tempat tidur, memiliki ventilasi yang cukup. Sebaiknya ada 1 toilet dan 1 pancuran atau bak mandi untuk tiap 8 orang atau satu wastapel untuk tiap 6 orang.

Setiap orang yang berada di kapal harus menjaga sanitasi dan kesehatan kapal seperti sarana sanitasi, suplai makanan, dan kebersihan lingkungan di

kapal. Sanitasi kapal tidak mungkin terwujud tanpa kerja sama setiap Anak Buah Kapal (ABK). Nakhoda berkewajiban menjaga kondisi sanitasi setiap saat dan secara berkala memeriksa kondisi sanitasi di atas kapal (CDC, 2003 dalam Saifullah, 2010).

Sanitasi kapal merupakan salah satu bagian integral dari perilaku kesehatan terhadap sanitasi. Mengacu pada dasar tersebut determinan perilaku sanitasi kapal dapat mengacu pada konsep determinan perilaku kesehatan yang dikemukakan oleh Green (1980) dan Blum (1979) bahwa derajat kesehatan masyarakat salah satunya dipengaruhi oleh faktor perilaku dan lingkungan selain pelayanan kesehatan dan keturunan, sedangkan konsep Green (1980) mengemukakan bahwa perilaku kesehatan dipengaruhi oleh faktor *predisposisi*, *enabling* dan *reinforcing* (Notoatmodjo 2003, 139).

Adapun faktor-faktor yang dinilai berkaitan dengan sanitasi kapal antara lain faktor eksternal seperti kebijakan dan pengawasan dari KKP (Kantor Kesehatan Pelabuhan), sedangkan faktor internal seperti kepemimpinan nakhoda, adanya *Standard Operational Procedure* (SOP) sanitasi kapal dan perilaku Anak Buah Kapal (ABK).

Tujuan pemeriksaan sanitasi kapal dimaksudkan agar kapal bebas dari ancaman penyakit yang berpotensi wabah, mencegah penularan penyakit menular, serta menciptakan suasana nyaman dan aman bagi penumpang, Anak Buah Kapal (ABK) maupun nakhoda kapal (WHO, 2007).

Sanitasi kapal berlaku untuk semua jenis kapal baik kapal penumpang, maupun kapal barang. Pemeriksaan sanitasi kapal dimaksudkan untuk pengeluaran sertifikat sanitasi guna memperoleh Surat Izin Berlayar atau lebih

dikenal dengan sebutan Port Health Quarantine Clearance. Hasil pemeriksaan dinyatakan berisiko tinggi atau risiko rendah jika kapal yang diperiksa dinyatakan risiko tinggi maka diterbitkan *Ship Sanitation Control Certificate* (SSCC) setelah dilakukan tindakan sanitasi dan apabila faktor risiko rendah diterbitkan *Ship Sanitation Exemption Control Certificate* (SSCEC), dan pemeriksaan dilakukan dalam masa waktu enam bulan sekali (Nurdin,2010).

Upaya sanitasi kapal merupakan tanggung jawab pemilik kapal melalui nahkoda kapal dan Anak Buah Kapal (ABK). Anak Buah Kapal (ABK) bertanggung jawab terhadap kebersihan kapal dan sarana lainnya yang mendukung sanitasi kapal. Sedangkan fungsi nahkoda kapal adalah sebagai pemimpin dan pengendali keseluruhan dari pelaksanaan sanitasi kapal. Pemilik kapal wajib menyertakan *Standard Operational Procedure* (SOP). Sanitasi kapal yang mengacu pada *International Health Regulation* (IHR) dan ketentuan lainnya (WHO, 2005).

Menurut WHO (2007) 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 (WHO,2007).

### **2.1.3 Variabel Yang Dinilai Dalam Pemeriksaan Sanitasi Kapal**

Ada beberapa lokasi yang perlu diperiksa dan dinilai dalam pemeriksaan sanitasi kapal. Kondisi sanitasi kapal dapat mempengaruhi risiko penularan. Lokasi yang diperiksa adalah:

#### **1. Dapur**

Kondisi sanitasi dalam dapur harus selalu:

- a. Bersih, tidak terlihat kotoran, tertata rapi dan sampah dibuang pada tempatnya
- b. Pertukaran udara bagus, asap dapur dibuang melalui cerobong asap, ventilasi biasa.
- c. Pencahayaan bagus, pencahayaan lebih dari 10 fc atau bisa untuk membaca koran
- d. Cara pencucian bagus dilengkapi dengan saluran air panas dan bahan pembersih khusus
- e. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya.

## 2. Ruang tempat penyiapan makanan

Kondisi sanitasi dalam pemeriksaan ruang tempat penyiapan makanan harus selalu:

- a. Bersih, tidak terlihat kotoran, tertata rapi dan sampah dibuang pada tempatnya
- b. Pertukaran udara bagus, pertukaran udara memakai exhauster, AC atau ventilasi, kelembaban 65%-95%
- c. Pencahayaan bagus, pencahayaan lebih dari 10 fc atau bisa untuk membaca koran
- d. Cara penyimpanan makanan bagus makanan kering dan basah disimpan tersendiri di lemari es / freezer / rak-rak.
- e. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya.

## 3. Gudang

Kondisi sanitasi dalam ruang tempat penyiapan makanan harus selalu:

- a. Bersih, tidak terlihat kotoran, tertata rapi dan sampah dibuang pada tempatnya



- b. Pertukaran udara bagus, pertukaran udara memakai exhauster, AC atau ventilasi, kelembaban 65%-95%
- c. Pencahayaan bagus, pencahayaan lebih dari 10 fc atau bisa untuk membaca koran
- d. Cara penyimpanan makanan bagus makanan kering dan basah disimpan tersendiri di lemari es / freezer / rak-rak.
- e. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya.

#### 4. Palka/ cargo

Kondisi sanitasi dalam palka/cargo harus selalu:

- a. Bersih,tidak terlihat kotoran, tertata rapi dan sampah dibuang pada tempatnya
- b. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya

#### 5. Ruangan (Kelasi,Perwira,Penumpang,Geladak)

Kondisi sanitasi dalam Ruangan (Kelasi,Perwira,Penumpang, Geladak) harus selalu:

- a. Bersih,tidak terlihat kotoran, tertata rapi dan sampah dibuang pada tempatnya
- b. Pertukaran udara bagus, pertukaran udara memakai exhauster, AC atau ventilasi, kelembaban 65%-95%
- c. Pencahayaan bagus, pencahayaan lebih dari 10 fc atau bisa untuk membaca koran
- d. Cara penyimpanan makanan bagus makanan kering dan basah disimpan tersendiri di lemari es / freezer / rak-rak.

- e. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya.

#### 6. Air Minum

Persyaratan air minum dikawal harus:

- a. Tersedia air minum/tersedia air yang langsung dapat diminum melalui proses pengolahan terlebih dahulu
- b. Indikasi kualitas air memenuhi syarat secara fisik jernih, pH 6,5-8,5, dan sisa chlor 0,2-0,4 ppm.
- c. Saluran dan alat pengambil air serta tempat penyimpanannya bersih, tidak nampak kotoran pada kran pengambilan air dan alat pengambilnya.

#### 7. Makanan

Persyaratan makanan antara lain:

- a. Sumber bahan makanan dari pemasok resmi
- b. Cara penyimpanan makanan kering/basah disimpan terpisah dalam lemari es /freezer/rak-rak
- c. Cara penyiapan makanan/penjamah makanan memenuhi syarat
- d. Pelayanan/penyajian makanan tidak melebihi 4 jam

#### 8. Limbah

Persyaratan limbah antara lain:

- a. Sarana pembuangan limbah cair memenuhi syarat, sarananya berupa saluran tertutup, tidak bocor dan dialirkan ke tempat khusus
- b. Dilakukan pengolahan limbah cair sebelum limbah cair dibuang ke lingkungan
- c. Bebas serangga, tidak ditemukan serangga atau binatang pengganggu lainnya

## 9. Tangki Ballas

Persyaratan tangki ballas adalah:

- a. Indikasi kualitas air dalam tangki ballas memenuhi syarat, secara fisik jernih, pH 6,5-8,5, dan sisa chlor 0,2-0,4 ppm.
- b. Dilakukan pengolahan air tangki ballas sebelum air tangki ballas dibuang ke lingkungan, dilakukan pengolahan terlebih dahulu

## 10. Limbah padat

Persyaratan limbah padat adalah:

- a. Sarana pembuangan limbah padat memenuhi syarat, sarana penampung limbah padat terbuat dari bahan kedap air dan tertutup
- b. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya

## 11. Ruang mesin

- a. Bersih, tidak terlihat kotoran, tertata rapi dan sampah dibuang pada tempatnya
- b. Pertukaran udara bagus, pertukaran udara memakai exhauster, AC atau ventilasi, kelembaban 65%-95%
- c. Pencahayaan bagus, pencahayaan lebih dari 10 fc atau bisa untuk membaca koran
- d. Bebas serangga dan tikus, tidak ditemukan serangga dan tikus atau binatang pengganggu lainnya

### **2.1.4 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kondisi Sanitasi Kapal**

Adapun faktor-faktor yang dinilai berkaitan dengan sanitasi kapal antara lain adalah faktor internal seperti perilaku ABK, kepemimpinan Nakhoda, dan kejelasan *Standard Operational Procedure* (SOP) sanitasi kapal. Faktor

eksternal seperti kebijakan dan pengawasan dari Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP). Beberapa penelitian mengemukakan faktor-faktor tersebut mempunyai kaitan dengan tingkat sanitasi kapal (Saifullah,2010).

Hasil penelitian Supriyadi (2006) mengemukakan bahwa determinan sanitasi kapal di pelabuhan Pangkalbalam antara lain kepemimpinan nahkoda dan perilaku anak buah kapal mencakup pemahaman *Standard Operational Procedure* (SOP). Pemahaman *Standard Operational Procedure* (SOP) yang baik cenderung mempunyai sanitasi kapal yang baik dibandingkan dengan pemahaman *Standard Operational Procedure* (SOP) oleh Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak baik (Supriyadi,2006).

Salah satu upaya untuk meningkatkan sanitasi kapal adalah melakukan pengelolaan sampah kapal dengan menetapkan *Standard Operational Procedure* (SOP) pengelolaan sampah. Pada kapal penumpang perlu diciptakan sanitasi kapal yang benar, selain itu perlu dilakukan pemenuhan indikator sanitasi lainnya seperti penyediaan air bersih dan pengendalian vektor atau *rodent*.

Faktor-Faktor yang mempengaruhi kondisi sanitasi kapal antara lain dari faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi:

#### **a. Karakteristik manajemen**

Yang dimaksud dengan karakteristik manajemen dalam hal ini adalah *Standart Operasional Prosedure* (SOP) dan kepemimpinan nahkoda kapal.

##### 1. SOP sanitasi kapal

Standart Operasional Prosedure (SOP) adalah prosedure tetap yang harus dijadikan sebagai dasar atau landasan untuk melakukan suatu pekerjaan dan sebagai panduan yang harus dijalankan. Menurut Depkes RI (1996), syarat

standart adalah:

- a. Jelas, artinya dapat diukur secara akurat, termasuk mengukur berbagai penyimpangan yang mungkin terjadi
- b. Masuk akal, artinya ditetapkan wajar, tidak terlalu tinggi dan tidak terlalu rendah
- c. Mudah dimengerti, artinya suatu standart tidak berbelit-belit, sehingga mudah dimengerti dan dilaksanakan.
- d. Derajat dicapai, artinya suatu standart disesuaikan dengan kemampuan agar dapat dicapai
- e. Meyakinkan artinya mewakili persyaratan yang ditetapkan.

Perumusan SOP sanitasi kapal mencakup seluruh aspek sanitasi kapal yang dirumuskan dan dibuat oleh pemilik kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## 2. Kepemimpinan nakhoda kapal

Kepemimpinan di kapal dilaksanakan oleh nakhoda yaitu salah seorang dari anak buah kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Dep.Hub,2008)

Nakhoda mempunyai kekuasaan mutlak diatas kapal dan mempunyai wewenang penuh pada semua tahap pengoperasian di laut, dipelabuhan maupun di darat dan mempunyai wewenang yang sah menurut undang-undang terhadap semua orang di kapal.

Setiap nakhoda harus memberikan perhatian khusus kepada hal-hal yang dapat mempengaruhi kesehatan kesejahteraan awak kapal dan harus sesuai

dengan prosedur dan standart peraturan pemerintah dan perusahaan, menggunakan pertimbangan sesuai dengan kelayakan pelayaran dunia internasional.

Selain itu paling penting adalah menjamin agar kasus penyakit dan luka mendapatkan pengobatan yang tepat dan meminta nasehat kepada instansi terkait melalui sarana komunikasi yang ada.

Pasal 128 Ayat 1 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan nakhoda dan atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada pejabat pemeriksa Keselamatan kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

#### **b. Karakteristik SDM/Anak Buah Kapal**

Anak buah kapal adalah orang-orang yang bekerja di dalam kapal seperti nahkoda, mualim 1, koki kapal dan lain-lain. Mereka berada di dalam kapal/alat angkut yang bukan penumpang. Anak Buah Kapal/ awak Kapal terdiri dari beberapa bagian. Masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab utama terletak di tangan kapten kapal selaku pimpinan pelayaran. Perilaku kesehatan anak buah kapal didasarkan pada tiga domain perilaku yaitu, pengetahuan, sikap, tindakan.

#### **c. Karakteristik Pendukung**

Yang dimaksud karakteristik pendukung dalam hal ini adalah waktu sandar, dana pemeliharaan, sarana prasarana. Hasil penelitian Supriyadi (2006) juga mengemukakan bahwa faktor pendukung yang meliputi waktu sandar, dana pemeliharaan, sarana dan prasarana juga mempengaruhi kondisi sanitasi kapal.

Faktor eksternal yang mempengaruhi kondisi sanitasi kapal antara lain adalah:

- a. Pemahaman tentang standart sanitasi kapal yang diterapkan oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan
- b. Sosialisasi tentang pentingnya sanitasi kapal yang baik oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan

## **2.2 Kapal**

### **2.2.1 Pengertian Kapal**

Menurut Permenkes No 40 tahun 2015 tentang Sertifikat Sanitasi Kapal yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun pengertian alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi *accommodation barge* untuk menunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang menampung minyak *oil store barge*, serta unit pemboran lepas pantai berpindah *mobile offshore drilling unit/MODU* (Saifullah,2010).

Kapal merupakan alat angkut yang dapat berlayar menggunakan mesin maupun layar yang melakukan perjalanan nasional maupun internasional (IHR, 2005). Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun yang digerakkan

dengan tenaga mekanik atau tenaga angin termasuk kendaraan yang berdaya apung dinamis, kendaraan di permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Dep.Hub. 2008).

### 2.2.2 Jenis-Jenis kapal

Adapun jenis kapal menurut fungsinya adalah (Dep.Dik.Nas, 2003) :

1. Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat orang dan kendaraan yang berjalan masuk sendiri ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan dapat keluar dengan sendiri juga sehingga disebut sebagai kapal *roll on – roll off* disingkat Ro-Ro untuk itu kapal dilengkapi dengan pintu rampa yang menghubungkan kapal dengan dermaga.
2. Kapal barang atau kapal kargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan kargo dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain. Ribuan kapal jenis ini menyusuri laut dan samudera dunia setiap tahun memuat barang-barang perdagangan internasional dan nasional. Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugas mengangkut barang.
3. Kapal tanker ialah kapal dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk mengangkut minyak, LNG, LPG. Di antara berbagai jenis kapal tanker menurut kapasitas : ULCC (*Ultra large Crude Carrier*) berkapasitas 500.000 Ton. VLCC (*Very Large Crude Carrier*) berkapasitas 300.000 Ton.
4. Kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal Tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Mesin induk kapal



tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai dengan 300 tenaga kuda (500 s.d. 2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan 25.000 tenaga kuda (20.000 kW) kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi tergantung dari unit penggerak. Kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakang, efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lain. Jenis penggerak lain sering disebut *schottel propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* dimana baling-baling di bawah kapal dapat bergerak 360° atau sistem *propulsion Vioth-Schneider* yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360°.

5. Kapal peti kemas (*countainer ship*) adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas. Menurut PP. 51 tahun 2002 tentang perkapalan yang dimaksud dengan peti kemas adalah bagian dari alat yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat bersifat permanen dan dapat dipakai berulang-ulang yang memiliki pasangan sudut serta dirancang khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih roda transportasi tanpa harus dilakukan pembuatan kembali. Termasuk jenis ini adalah kapal semi peti kemas, yaitu perpaduan antara kapal kargo dan peti kemas.
6. Kapal Perang adalah kapal yang digunakan untuk kepentingan militer atau angkatan bersenjata umumnya terbagi atas kapal induk, kapal kombatan, kapal patroli, kapal selam, kapal angkut, dan kapal pendukung lainnya.
7. Kapal Pesiar adalah kapal yang dipakai untuk pelayaran pesiar.  
Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di

atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan seperti hotel berbintang. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan.

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas, kenyamanan, dan kemewahan, kadang kapal diperlukan demi memuaskan para penumpang. Lain dari itu kapal penumpang harus memiliki kemampuan bertahan hidup pada situasi darurat.

Kapal penumpang terdiri dari beberapa bagian yaitu :

- 1) Dek I (kamar mesin).
- 2) Dek II (kamar ABK, *pantry*, tempat tidur penumpang, gudang palka, WC, salon, tangga, dan koridor).
- 3) Dek III (kamar Anak Buah Kapal (ABK) dan penumpang, tempat tidur kelas ekonomi, kamar mandi/WC, gudang, salon, tangga, dan koridor).
- 4) Dek IV (kantor kapal, tempat tidur kelas ekonomi. kamar Anak Buah Kapal (ABK) dan penumpang, informasi kapal, dan koridor).
- 5) Dek V (informasi kapal, kamar Anak Buah Kapal (ABK) dan penumpang, ruang makan penumpang, ruang makan ABK (Anak Buah Kapal), salon, dan *pantry*).
- 6) Dapur (ruang pengolahan, tempat pencucian, tungku memasak, dan *pantry*).
- 7) Ruang penyimpanan bahan makanan (tempat penyimpanan ikan/daging, tempat sayur, tempat buah, tempat makanan kering, dan tempat makanan basah).
- 8) Dek VI (informasi kapal, kamar Anak Buah Kapal (ABK) dan penumpang,

ruang makan Anak Buah Kapal (ABK) dan penumpang, salon, dan *pantry*).

9) Dek VII (poliklinik, kamar ABK, lobi dalam/luar, salon, gudang, mushollah, tempat bermain cafe, sekoci, dan tangga).

10)Anjungan (kamar mesin, kamar radio, kamar Anak Buah Kapal (ABK), ruang kemudi, ruang gambar, dan salon (Saharuddin,2010)

## **2.3 Pelabuhan**

### **2.3.1 Definisi Pelabuhan**

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan pelancar hubungan antar daerah, antarpulau, atau bahkan antarbenua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya (daerah pengaruh). Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggungjawabkan baik secara sosial, ekonomis maupun teknis. Daerah pengaruh ini adalah daerah yang mempunyai kepentingan hubungan ekonomi, sosial, dan lain-lain dengan pelabuhan tersebut. Selain kepentingan sosial dan ekonomi, ada pula pelabuhan yang dibangun untuk kepentingan pertahanan. Pelabuhan ini dibangun untuk tegaknya suatu negara. Dalam hal ini pelabuhan disebut dengan pangkalan angkatan laut atau pelabuhan militer (Triatmodjo, 2008).

Menurut Permenkes No 40 Tahun 2015 tentang Sertifikat Sanitasi Kapal yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan atau perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun,penumpang, dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang

pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan moda transportasi.

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. *Crane* dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula di sekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya. Kata pelabuhan laut digunakan untuk pelabuhan yang menangani kapal-kapal laut (Suyono,2003).

### **2.3.2. Macam-Macam Pelabuhan**

Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam tergantung dari sudut tinjauannya, yaitu dari segi penyelenggaraan, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan, dan letak geografisnya.

#### 1. Pelabuhan ditinjau dari segi penyelenggaraannya:

##### a. Pelabuhan Umum

Pelabuhan Umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraannya dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut.

##### b. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri demi

menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta yang berfungsi untuk pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

## 2. Pelabuhan ditinjau dari segi pengusahaannya

### a. Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan yang diusahakan merupakan pelabuhan yang memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang, serta kegiatan lainnya.

### b. Pelabuhan yang tidak diusahakan

Pelabuhan yang tidak diusahakan merupakan pelabuhan yang hanya tempat singgahan kapal, tanpa fasilitas bongkar muat, bea cukai, dan sebagainya. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan kecil yang disubsidi oleh pemerintah dan dikelola oleh Unit Pelaksanaan Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

## 3. Pelabuhan ditinjau dari segi penggunaannya

### a. Pelabuhan ikan

Pelabuhan ikan menyediakan tempat bagi kapal ikan untuk melakukan kegiatan menangkap ikan dan memberikan pelayanan yang diperlukan.

### b. Pelabuhan minyak

Pelabuhan minyak biasanya diletakkan di tempat yang agak jauh dari keperluan umum untuk alasan keamanan. Pelabuhan minyak biasanya

tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal yang besar. Bongkar muat dilakukan dengan pipa dan pompa-pompa.

c. Pelabuhan barang

Pelabuhan barang adalah tempat terjadinya moda transportasi dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya

d. Pelabuhan penumpang

Pelabuhan penumpang digunakan oleh orang-orang yang bepergian dengan menggunakan kapal penumpang.

e. Pelabuhan campuran

Pelabuhan campuran adalah pelabuhan yang pada umumnya dipakai untuk penumpang dan barang sedangkan untuk keperluan minyak dan ikan biasanya terpisah.

f. Pelabuhan militer

Pelabuhan militer mempunyai daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agar letak bangunan cukup terpisah.

### **2.3.3 Ruang Lingkup Pelabuhan**

Ruang lingkup pelabuhan atau yang biasa disebut daerah lingkungan kepentingan pelabuhan adalah wilayah perairan disekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan umum yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan berlayar. Peranan umum pelabuhan antara lain :

1. Melayani kebutuhan perdagangan internasional (ekspor impor) dari daerah (hinterland) dimana pelabuhan tersebut berada

2. Membantu kelancaran perputaran roda perdagangan regional (antar pulau)
3. Menampung pangsa pasar yang semakin meningkat dari lalulintas (traffic) internasional, baik transshipment maupun barang masuk.
4. Mendorong pertumbuhan perekonomian daerah yang masih belum berkembang

Instansi pemerintah yang memegang fungsi pelaksanaan kegiatan di pelabuhan adalah:

1. Instansi perhubungan laut/syahbandar
2. Bea Cukai/Pabean
3. Imigrasi
4. Kantor Kesehatan Pelabuhan
5. Karantina hewan/tumbuhan

## **2.4 Perilaku**

### **2.4.1 Definisi Perilaku**

Skinner (1938) dikutip dari Notoatmodjo (2010), mendefinisikan perilaku sebagai hasil hubungan antara perangsang (stimulus) dan tanggapan (respon) dan respons. Sedangkan perilaku kesehatan adalah suatu respon seseorang (organisme) terhadap stimulus yang berkaitan dengan sakit dan penyakit, system pelayanan kesehatan, makanan, serta lingkungan.

Perilaku adalah hasil atau resultan antara stimulus (faktor eksternal) dan respon (faktor internal) dalam subjek atau orang dalam perilaku tersebut. Sedangkan Notoatmodjo mendefinisikan perilaku sebagai totalitas dari

penghayatan dan aktivitas yang mempengaruhi perhatian, pengamatan, pikiran, daya ingat, dan fantasi seseorang.

Menurut Skinner yang dikutip dalam Notoadmodjo (2010) perilaku kesehatan adalah respon seseorang terhadap stimulus atau objek yang berkaitan dengan sehat sakit, penyakit dan faktor-faktor yang mempengaruhi sehat-sakit (kesehatan) seperti lingkungan, makanan, minuman dan pelayanan kesehatan.

#### **2.4.2 Domain perilaku**

Bloom (1908) dikutip dari Notoatmodjo (2010) membagi perilaku dalam 3 domain/ ranah yaitu pengetahuan, sikap dan perilaku.

##### **1. Pengetahuan (*Know*)**

Meliputi semua perilaku intelektual merupakan domain yang sangat penting dalam bentuk tindakan seseorang (*over behavior*). terjadinya tindakan merupakan hasil dari “tahu” dimana terjadinya setelah melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan yang dicakup dalam domain kognitif mempunyai 6 tingkatan, yaitu:

##### **a. Tahu (*know*)**

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk ke dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu yang spesifik dari seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima.

##### **b. Memahami (*comprehension*)**

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui, dan dapat menginterpretasi materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham terhadap objek atau materi harus dapat



menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan, meramalkan dan sebagainya terhadap objek yang dipelajari.

c. Aplikasi (*application*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi riil (sebenarnya). Aplikasi di sini dapat diartikan penggunaan hukum, rumus, metode, prinsip dan sebagainya dalam konteks atau situasi yang lain.

d. Analisis (*analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih di dalam suatu struktur organisasi tersebut, dan masih ada kaitannya satu sama lain.

e. Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjuk kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain sintesis itu suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang sudah ada.

f. Evaluasi (*evaluation*)

Dikaitkan dengan kemampuan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau objek. Penilaian ini berdasarkan kriteria yang ditentukan sendiri atau menggunakan kriteria yang sudah ada.

2. Sikap (*Attitude*)

Sikap adalah kesiapan seseorang untuk bertindak. Sikap adalah keadaan mental dan saraf dari kesiapan, yang diatur melalui pengalaman yang memberikan pengaruh dinamik atau berarah terhadap respon individu pada semua obyek dan

situasi yang berkaitan dengannya. Sikap itu dinamis atau tidak statis, ada 3 komponen pendukung yaitu kognitif, afektif, dan perilaku (Widayatun, 2009).

Sikap adalah reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek. Allport (1954) dalam Notoatmodjo (2010) menjelaskan bahwa sikap itu mempunyai 3 komponen pokok, yakni:

1. Kepercayaan (keyakinan), ide dan konsep terhadap suatu objek.
2. Kehidupan emosional atau evaluasi emosional terhadap suatu objek.
3. Kecenderungan untuk bertindak (*trend to behave*). Ketiga komponen ini secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh (*total attitude*).

Seperti halnya pengetahuan, sikap menurut Wawan & Dewi (2011) terdiri dari beberapa tingkatan, yaitu:

a. Menerima (*receiving*)

Menerima diartikan bahwa orang (subjek) mau dan memperhatikan stimulus yang diberikan (objek).

b. Merespon (*responding*)

Memberikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang diberikan adalah suatu indikasi dari sikap. Suatu usaha untuk menjawab pertanyaan atau mengerjakan tugas yang diberikan, lepas pekerjaan itu benar atau salah adalah berarti orang menerima ide tersebut.

c. Menghargai (*valuing*)

Mengajak orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan dengan orang lain terhadap suatu masalah adalah suatu indikasi sikap tingkat tiga.

d. Bertanggung jawab (*responsible*)

Bertanggung jawab atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala risiko adalah sikap yang paling tinggi. Pengukuran sikap dapat dilakukan secara langsung atau tidak langsung. Secara langsung dapat ditanyakan bagaimana pendapat atau pernyataan responden terhadap suatu obyek. Secara tidak langsung dapat dilakukan dengan pernyataan-pernyataan hipotesis kemudian ditanyakan pendapat responden melalui kuesioner. Dan ada beberapa faktor yang mempengaruhi hasil pengukuran sikap, yaitu 1) Keadaan objek yang diukur; 2) Situasi pengukuran; 3) Alat ukur yang digunakan; 4) Penyelenggaraan pengukuran; 5) Pembacaan atau penilaian hasil pengukuran.

Beberapa teknik pengukuran sikap, antara lain :

1. Skala Thurstone (*Method of Equal Appearing Intervals*)

Metode ini mencoba menempatkan sikap seseorang pada rentangan kontinum dari yang sangat *unfavorable* hingga sangat *favorable* terhadap suatu obyek sikap. Caranya dengan memberikan orang tersebut sejumlah aitem sikap yang telah ditentukan derajat favorabilitasnya. Tahap yang paling kritis dalam menyusun alat ini seleksi awal terhadap pernyataan sikap dan penghitungan ukuran yang mencerminkan derajat favorabilitas dari masing-masing pernyataan. Derajat (ukuran) favorabilitas ini disebut nilai skala. Untuk menghitung nilai skala dan memilih pernyataan sikap, pembuat skala perlu membuat sampel pernyataan sikap sekitar lebih 100 buah atau lebih. Pernyataan-pernyataan itu kemudian diberikan kepada beberapa orang penilai (*judges*). Penilai ini bertugas untuk menentukan derajat favorabilitas masing-masing pernyataan. Favorabilitas penilai itu diekspresikan melalui titik skala rating yang memiliki rentang 1-11. Sangat tidak setuju 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 sangat setuju tugas penilai ini bukan untuk

menyampaikan setuju tidaknya mereka terhadap pernyataan itu. Median atau rerata perbedaan penilaian antar penilai terhadap aitem ini kemudian dijadikan sebagai nilai skala masing-masing aitem. Pembuat skala kemudian menyusun aitem mulai dari aitem yang memiliki skala terendah hingga tertinggi. Dari aitem-aitem tersebut, pembuat skala kemudian memilih aitem untuk kuesioner skala sikap yang sesungguhnya. Dalam penelitian, skala yang telah dibuat ini kemudian diberikan pada responden

Responden diminta untuk menunjukkan seberapa besar kesetujuan atau ketidaksetujuannya pada masing-masing aitem sikap tersebut .

## 2. Skala Likert (*Method of Summateds Ratings*)

Likert mengajukan metodenya sebagai alternatif yang lebih sederhana dibandingkan dengan skala Thurstone yang terdiri dari 11 point disederhanakan menjadi dua kelompok, yaitu yang favorabel dan yang unfavorabel. Sedangkan aitem yang netral tidak disertakan. Untuk mengatasi hilangnya netral tersebut, likert menggunakan teknik konstruksi test yang lain. Masing-masing responden diminta melakukan *agreement* atau *disagreement* untuk masing-masing aitem dalam skala yang terdiri dari 5 point (sangat setuju, setuju, ragu-ragu, tidak setuju, sangat tidak setuju). Menurut Azwar (2013), untuk mengukur sikap dipergunakan skala likert dari empat pilihan jawaban diberi skor dengan ketentuan sebagai berikut: Pernyataan positif = Sangat Setuju ( SS) nilainya 4, Setuju (S) nilainya 3, Entahlah ( E) nilainya 2, Tidak Setuju (TS) nilainya 1, Sangat Tidak Setuju (STS) nilainya 0.

Salah satu skor standar yang biasanya digunakan dalam skala model likert adalah skor T, yaitu:

$$T = 50 + 10 \left( \frac{x - \bar{x}}{s} \right)$$

Sumber : Azwar, S. , 2013

Keterangan :

X = Skor responden pada skala sikap yang hendak diubah menjadi skor T.

■  
X = Mean skor kelompok.

S = Deviasi standar skor kelompok.

Nilai  $T \geq 50$  berarti subjek mempunyai sikap yang positif.

Nilai  $T < 50$  berarti subjek mempunyai sikap yang negatif.

### 3. Unobstrusive *Measures*

Metode ini berakar dari suatu situasi dimana seseorang dapat mencatat aspek-aspek perilakunya sendiri atau yang berhubungan sikapnya dalam pertanyaan.

### 4. *Multidimensional Scaling*

Teknik ini memberikan deskripsi seseorang lebih kaya bila dibandingkan dengan pengukuran sikap yang bersifat unidimensional. Namun demikian, pengukuran ini kadangkala menyebabkan asumsi-asumsi mengenai stabilitas struktur dimensial kurang valid terutama apabila diterapkan pada lain orang, lain isu, dan lain skala aitem .

### 5. *Pengukuran Involuntary Behavior* (Pengukuran terselubung)

Pengukuran terselubung adalah sebagai berikut:

- a. Pengukuran dapat dilakukan jika memang diinginkan atau dapat dilakukan oleh responden.

- b. Dalam banyak situasi, akurasi pengukuran sikap dipengaruhi oleh keadaan responden.
- c. Pendekatan ini merupakan pendekatan observasi terhadap reaksi-reaksi fisiologis yang terjadi tanpa disadari dilakukan oleh individu yang bersangkutan.

*Observer* dapat menginterpretasikan sikap individu mulai dari *fasial reaction*, *voice tones*, *body gesture*, keringat, dilatasi pupil mata, detak jantung, dan beberapa aspek fisiologis.

### 3. Perilaku (*Practice*)

Menurut Notoatmodjo, 2007 perilaku kesehatan sebenarnya merupakan refleksi dari berbagai gejala kejiwaan, seperti pengetahuan, keinginan, motivasi, persepsi, sikap.

Perilaku dapat di klasifikasikan menjadi 3 kelompok:

- a. Perilaku pemeliharaan kesehatan (*health maintenance*).

Usaha manusia untuk memelihara atau menjaga kesehatan agar tidak sakit dan usaha penyembuhan bila sakit. Perilaku pemeliharaan kesehatan dapat dibagi menjadi:

1. Perilaku pencegahan penyakit dan penyembuhan bila sakit serta memelihara kesehatan bila telah sembuh dari sakit.
2. Perilaku meningkatkan kesehatan apabila seseorang dalam keadaan sehat untuk mencapai tingkat kesehatan yang optimal.
3. Perilaku gizi mengkonsumsi makanan dan minuman yang berfaedah untuk kesehatan.

- b. Perilaku pencarian fasilitas pelayanan kesehatan (*health seeking behavior*)

Berkaitan dengan upaya seseorang pada saat sakit atau mengalami kecelakaan. Tindakan ini dimulai dengan mengobati diri sendiri (*self treatment*) sampai mencari pengobatan ke fasilitas pelayanan kesehatan.

c. Perilaku kesehatan lingkungan

Berkaitan dengan pengelolaan lingkungan sehingga tidak mengganggu kesehatan individu, keluarga maupun masyarakat.

Perilaku kesehatan mencakup 4 aspek:

1. Perilaku seseorang terhadap sakit dan penyakit.
2. Bagaimana manusia merespon baik aktif maupun pasif
3. Perilaku terhadap pelayanan kesehatan
4. Baik pelayanan tradisional maupun modern.

Menurut Notoadmodjo (2010), mengatakan bahwa praktik atau tindakan dapat dibedakan menjadi tiga tingkatan menurut kualitasnya, antara lain:

a. Praktik terpimpin (*Guide response*)

Apabila seseorang telah melakukan sesuatu tetapi masih tergantung pada tuntutan atau menggunakan panduan.

b. Praktik secara mekanisme (*Mechanism*)

Apabila seseorang telah melakukan sesuatu hal secara otomatis maka disebut sebagai tindakan mekanis.

c. Adopsi (*adoption*)

Adopsi adalah suatu tindakan atau praktik yang sudah berkembang. Artinya, apa yang dilakukan tidak sekedar rutinitas atau mekanisme saja, tetapi sudah dilakukan modifikasi, atau tindakan ataupun perilaku yang berkualitas.

Menurut Rogers (1974) dalam Notoatmodjo (2003), perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Proses pembentukan perilaku adalah sebagai berikut:

1. *Awareness* (kesadaran)

Orang menyadari dalam arti mengetahui terlebih dahulu terhadap stimulus.

2. *Interest* (merasa tertarik)

Terhadap stimulus atau objek tertentu. Di sinilah sikap objek mulai timbul.

3. *Evaluation* (menimbang-nimbang) terhadap baik dan tidaknya stimulus Tersebut bagi dirinya. Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.

4. *Trial*, di mana subjek mulai mencoba melakukan sesuatu sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh stimulus.

5. *Adoption*, di mana subjek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran dan sikapnya terhadap stimulus.

### **2.4.3 Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku**

Menurut Snehandu B. Karr dalam Notoadmodjo (2010), perilaku adalah hasil atau resultan antara stimulus (faktor eksternal) dengan respon (faktor internal) dalam subjek atau orang yang berperilaku tersebut. Dalam teori Lawrence Green, Green membedakan antara dua determinan masalah kesehatan antara lain, *behavior faktor* (faktor perilaku) dan *non behavior faktor* atau faktor non perilaku.

Green menganalisis bahwa faktor perilaku sendiri ditentukan oleh 3 faktor utama, yaitu:

1. Faktor predisposisi (*Pre disposing factors*)



Faktor-faktor yang mempermudah atau mempredisposisi terjadinya perilaku seseorang, antara lain pengetahuan, sikap, keyakinan, kepercayaan, nilai-nilai, tradisi dan sebagainya.

## 2. Faktor yang memungkinkan (*enabling factors*)

Faktor-faktor yang memungkinkan atau yang memfasilitasi perilaku atau tindakan. Yang dimaksud dengan faktor pemungkin adalah sarana dan prasarana atau fasilitas untuk terjadinya perilaku kesehatan, misalnya sarana dan prasarana sanitasi ABK.

## 3. Faktor penguat (*Reinforcing faktor*)

Faktor-faktor yang mendorong atau memperkuat terjadinya perilaku. Kadang-kadang meskipun seseorang tahu dan mampu untuk berperilaku sehat, tetapi tidak melakukannya.

Menurut Notoatmodjo, 2010 Perilaku orang sehat supaya tetap sehat (terhindar dari penyakit dan bahkan lebih meningkat kesehatannya ini) salah satunya dengan menjaga kebersihan diri (*hygiene personal*), lingkungan, dan makanan/minuman sehari-hari. Domain perilaku kesehatan adalah kognitif, afektif (emosi) dan konasi yang dalam bentuk operasionalnya adalah ranah pengetahuan (*knowledge*), sikap (*attitude*), dan tindakan atau praktek (*practice*).

## **2.5 Anak Buah Kapal**

### **2.5.1 Pengertian Anak Buah Kapal**

Anak buah kapal adalah orang-orang yang bekerja di dalam kapal seperti nahkoda, mualim 1, koki kapal dan lain-lain. Mereka berada di dalam kapal/alat angkut yang bukan penumpang. Anak Buah Kapal/ awak Kapal terdiri dari

beberapa bagian. Masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab utama terletak di tangan kapten kapal selaku pimpinan pelayaran. Adapun hierarki ABK adalah (Sari, 2016)

#### 1. Perwira Departemen Kapal

Kapten nakhoda/master adalah pimpinan dan penanggung jawab pelayaran. Mualim I / Chief Officer Mate bertugas mengatur muatan persediaan air tawar dan sebagai navigasi. Mualim 2 / Second Officer Mate bertugas mengatur, memeriksa, memelihara semua alat keselamatan kapal dan juga bertugas sebagai pengatur arah navigasi. Markonis/radio office spark bertugas sebagai operator radio atau menjaga komunikasi serta bertanggung jawab keselamatan kapal dari marabahaya yang ditimbulkan oleh alam.

#### 2. Perwira Departemen Mesin.

Chief Engineer adalah pimpinan dan penanggungjawab atas semua mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin crane, mesin sekoci, mesin kemudi dan mesin freezer. Masinis I / first engineer bertanggung jawab atas mesin induk, masinis 2 / second engineer bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga pompa, juru listrik bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai Anak Buah Kapal (ABK) sesuai dengan pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 antara lain:

- a. Memiliki sertifikat keahlian kelautan dan atau sertifikat ketrampilan pelaut
- b. Berumur sekurang kurangnya 18 tahun

- c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu
- d. Tercantum di manifest (di siji)

### **2.5.2 Syarat Anak Buah kapal (ABK)**

Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan, dan terampil. Dengan demikian setiap kapal yang berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.

Atas dasar hal tersebut maka disusunlah peraturan pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijasaan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut. Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai anak buah kapal sesuai dengan pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang kepelautan, antara lain:

1. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan / atau sertifikat keterampilan pelaut
2. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
3. Memiliki buku pelaut (pasport untuk yang bekerja diluar negeri)
4. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu
5. Disijil
6. Sudah menandatangani PKL (Perjanjian Kerja Laut)

## 2.6 Standart Operasional Prosedure (SOP)

### 2.6.1 Pengertian Standart Operasional Prosedure (SOP) dan Manfaatnya

Standar Operasional Prosedur adalah merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah maupun non-pemerintah, usaha maupun non-usaha, berdasarkan indikator-indikator teknis, administratif, dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan. (Tjipto Atmoko, 2011)

Standar kompetensi kerja nasional, sektor maritim sub sektor perkapalan bidang juru masak mensyaratkan pelaksanaan kerja di dapur agar melaksanakan kesehatan dan keselamatan kerja di dapur kapal niaga dan kapal perikanan yang berlayar di perairan nasional dan internasional dengan memperhatikan informasi/dokumen meliputi: *Standart Operasional Prosedure (SOP)* perusahaan, karakteristik peralatan dapur, jenis dan sifat bahan pembersih, jenis ruangan simpan, jenis bahan makanan, tata letak peralatan dapur.

Menurut penjelasan menteri pendayagunaan aparatur negara (Permenpan No.PER/21/M-PAN/11/2008), manfaat SOP secara umum bagi organisasi adalah:

1. Sebagai standarisasi cara yang dilakukan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan khusus, mengurangi kesalahan dan kelalaian.
2. SOP membantu staf menjadi lebih mandiri dan tidak tergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
3. Meningkatkan akuntabilitas dengan mendokumentasikan tanggung jawab khusus dalam melaksanakan tugas.

4. Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan pegawai. cara konkret untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.
5. Menciptakan bahan-bahan *training* yang dapat membantu pegawai baru untuk cepat melakukan tugasnya.
6. Menunjukkan kinerja bahwa organisasi efisien dan dikelola dengan baik.
7. Menyediakan pedoman bagi setiap pegawai di unit pelayanan dalam melaksanakan pemberian pelayanan sehari-hari.
8. Menghindari tumpang tindih pelaksanaan tugas pemberian pelayanan.
9. Membantu penelusuran terhadap kesalahan-kesalahan prosedural dalam memberikan pelayanan. Menjamin proses pelayanan tetap berjalan dalam berbagai situasi.

### **2.6.2 Macam Standart Operasional Prosedur Dalam Kapal**

Standar pelayanan penumpang angkutan laut meliputi standar pelayanan angkutan laut di terminal dan standar pelayanan di atas kapal. Standar pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal harus memenuhi persyaratannya informasi dan fasilitas keselamatan, informasi dan fasilitas kesehatan, fasilitas keamanan dan ketertiban berupa sarana naik turun penumpang dari dan ke kapal, pos dan petugas keamanan, informasi gangguan keamanan serta peralatan dan pendukung keamanan.

Sementara standar pelayanan penumpang angkutan laut di terminal harus memenuhi persyaratan adanya kemudahan untuk mendapatkan tiket, jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal, ruang tunggu, gate boarding, toilet, tempat ibadah, lampu penerangan, fasilitas pengatur suhu, fasilitas kebersihan, ruang

pelayanan kesehatan, area merokok, informasi pelayanan, informasi angkutan  
kanjutan, pelayanan bagasi penumpang, fasilitas penyandang difabel, ruang ibu  
menyusui, informasi dan fasilitas keselamatan, informasi gangguan keamanan dan  
kafetaria.