

“MENGARUNGI GANASNYA OMBAK”

**Studi Tentang Budaya Keselamatan Pelayaran Nelayan Mandar Di
Kabupaten Majene**



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Pada Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin**

Oleh:

Abdul Masli

E511 15 013

**DEPARTEMEN ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2022

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

"MENGARUNGI GANASNYA OMBAK"

**Studi Tentang Budaya Keselamatan Pelayaran Nelayan Mandar Di Kabupaten
Majene**

Disusun dan diajukan oleh

ABDUL MASLI


E51115013

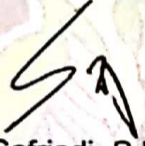
Telah dipertahankan di hadapan panitia ujian yang dibentuk dalam
rangka penyelesaian studi Program Sarjana Departemen Antropologi,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin
pada tanggal 21 Januari 2022 dan dinyatakan telah
memenuhi syarat kelulusan.

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Prof. Dr. Munsil Lampe, MA.
NIP. 19581227 198612 1 001


Dr. Safriadi, S.IP., M.Si
NIP. 19720605 200812 1 001

**Ketua Departemen Antropologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin**



Dr. Yahya, MA.
NIP. 19621231200012 2 001

HALAMAN PENERIMAAN

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Departemen Antropologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin, di Makassar pada hari Jumat Tanggal 21 bulan Januari tahun 2022 dan memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S1).

Makassar, 21 Januari 2022

Panitia Ujian

Ketua : Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA.
NIP. 19561227 198612 1 001

(.....)

Sekretaris : Icha Musywirah Hamka, S.Sos., M.Si.
NIP. 19890412 201404 2 001

(.....)

Anggota : 1. Prof. Nurul Ilmi Idrus, Ph.D.
NIP. 19650107 198903 2 001

(.....)

2. Dr. Safriadi, S.Sos., M.Si.
NIP. 19720605 200812 1 001

(.....)

Mengetahui,

Ketua Departemen Antropologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Hasanuddin



Dr. Yahya, MA.
NIP. 19621231 200012 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Abdul Masli

NIM : E51115013

Program Studi : Antropologi Sosial

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulis yang berjudul:

“MENGARUNGI GANASNYA OMBAK”

**Studi Tentang Budaya Keselamatan Pelayaran Nelayan Mandar Di
Kabupaten Majene**

Adalah karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain. Skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 21 Januari 2022



Abdul Masli

KATA PENGANTAR

Di atas segalanya, rasa syukur teragung saya tujukan kepada sang Maha Kuasa, Allah SWT, yang telah memberi kesehatan, kekuatan, dan inspirasi sehingga skripsi ini dapat dirampungkan. Semoga kehadiran skripsi ini berkontribusi positif bagi antropologi dan masyarakat. Skripsi yang saya beri judul “**Mengarungi Ganasnya Ombak: Studi Tentang Budaya Keselamatan Pelayaran Nelayan Mandar di Kabupaten Majene**” merupakan hasil penelitian yang dilakukan untuk mengeksplorasi budaya keselamatan nelayan Mandar di Kabupaten Majene yang menggunakan perahu katinting sebagai teknologi pelayarannya.

Barangkali tidak berlebihan jika saya sampaikan bahwa terdapat jeritan dan kesedihan yang tersembunyi dalam setiap gerak dan wajah nelayan Mandar yang hidup menghadap Selat Makassar yang dalam dan penuh bahaya. Hal tersebut terlihat pada data sejak tahun 2016-2021 jumlah kecelakaan yang dialami oleh nelayan Mandar telah mencapai angka puluhan korban. Berangkat dari data tersebut mendorong saya untuk melakukan penelitian mengenai kehidupan mereka. Selama ini sering dibicarakan hanya kisah-kisah kehebatan masa lalu sebagai suku bangsa maritim. Skripsi ini mencoba menyajikan kisah terkini seputar kehidupan mereka untuk alternatif bahan diskusi bahkan untuk pembuatan kebijakan bagi keselamatan yang lebih berpihak pada mereka.

Atas penyelesaian skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis sampaikan terima kasih dan penghargaan kepada **Bapak Sule** dan **Ibu**

Hamasia (almarhumah) serta kakak kandung saya **Rusman, Nurma, Suriani,** dan **Dirma** serta seluruh kakak ipar saya yang telah memberikan dukungan moral dan materi. Untuk segala pengorbanan selama ini, secara khusus karya ini saya persembahkan bagi mereka.

Saya menyadari tentu skripsi ini sulit untuk terwujud tanpa adanya dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu saya menghaturkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. **Informan** yang dengan sukarela meluangkan waktunya, duduk berlama-lama, mengajarkan berbagai pengetahuan yang bukan sekadar kepentingan skripsi tapi juga mengenai identitas saya sebagai orang Mandar. Bahkan mereka turut berpikir untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan. Tanpa kesediannya memberikan informasi, maka skripsi ini tidak akan terwujud.
2. **Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, MA** selaku Rektor Universitas Hasanuddin.
3. **Prof. Dr. Armin Arsyad, M.Si** selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin beserta seluruh Staf.
4. **Dr. Yahya, MA** selaku Ketua Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin
5. **Muhammad Neil, S.Sos, M.Si** selaku Sekretaris Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin.

6. **Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA** dan **Dr. Safriadi, S.Sos., M.Si** selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah banyak memberikan arahan serta nasihat selama penelitian dilakukan.
7. **Prof. Nurul Ilmi Idrus, Ph.D** selaku penasihat akademik dan penguji yang dengan kritis membaca rancangan proposal dan memberikan saran yang konstruktif yang berpengaruh bagi penulisan skripsi ini.
8. **Icha Musywirah Hamka, S.Sos., M.Si** selaku penguji yang memberi tanggapan dan masukan yang konstruktif pada penelitian skripsi ini.
9. Dosen pengajar Departemen Antropologi Universitas Hasanuddin **Prof. Dr. Mungsi Lampe, Ma., Prof. Prof. Dr. Pawennari Hijjang, MA., Nurul Ilmi Idrus, Ph.D., Prof. Dr. Mahmud Tang, MA., (Alm.) Prof. Dr. M. Yamin Sani, MS., Prof. Hamka Naping, MA., Prof. Dr. Supriadi Hamdat, MA., Prof. Dr. Ansar Arifin, MS, Dr. Yahya, MA, Dr, Muh. Basir Said, MA, Dr. Tasrifin Tahara, M.Si, Dr. Safriadi, M.Si., Dra. Nurhadelia Fadeli Luran, M.Si., Muhammad Neil M.Si, Ahmad Ismail, S.Sos.,M.Si., Icha Musywirah Hamka, S.Sos, M.Si., Hardiyanti Mungsi, S.Sos, M.Si, dan Jayana Suryana Kembara, S.Sos.,M.Si** yang telah berbagi ilmu dan pengalaman selama belajar di Universitas Hasanuddin.
10. Tenaga pegawai kependidikan Departemen Antropologi Unhas **M. Idris, S.Sos., Muh. Yunus** dan **Damaris Siampa, S.Sos.** yang selalu membantu dalam proses kelengkapan berkas penelitian dan penyelesaian studi.

11. **Muh. Tasrif Sugiono, Muhammad Ridwan Alimuddin, dan Phita** yang banyak membantu saya memperoleh data selama penelitian di lapangan bahkan masih bersedia dihubungi dan membantu saat penyusunan skripsi menemui kendala.
12. Seluruh penghuni Pondok Ghazi, **Asli, Kak Imran, Faat, Kak Dila, dan Fauzi** yang menjadi keluarga selama saya belajar di Makassar.
13. Teman kuliah E51115 (JIWA 2015) di Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin yang menjadi sahabat bahkan keluarga selama saya di Makassar.
14. Alumni Antropologi Unhas terkhusus **Kak Anwar, Kak Ari, Kak Ramlan, Kak Varis, Kak Tri, Kak Rahmad, dan Kak Bayu** untuk saran, motivasi, masukan, dan pengalaman saat belajar baik dalam dan luar kampus.
15. Kerabat HUMAN FISIP Unhas yang sempat saya temui dan berdiskusi di kampus mulai angkatan 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019 dan 2020 yang selalu memberikan dukungan agar dapat menyelesaikan studi.
16. Seluruh keluarga besar UKM KPI Unhas terkhusus Kak Roid, Kak Ichin, Ila, Aisyah, Dibas, Zul, Novi, Faathir, Angga, Ichal, Vietgar, Amri, Riswan, Nining, Ifa, Ela, Ningsih, Fiki, Ryada, Kuin, Zahrah, Syamsul, Nopal, Alfian, dan Fajrul.
17. Seluruh sahabat KKN Tematik Unhas Gelombang 103 di Perbatasan Indonesia-Timor Leste, Atambua, Nusa Tenggara terkhusus supervisor,

sahabat, dan orang tua piara di posko Desa Kenebibi, Kak Gego, Eki, Ren, Erik, Fitri, Ashar, Erna, Mirna, Atik, Bapa Genara, Bapa Arki.

18. Seluruh sahabat di KEMA FISIP Unhas, Komunitas Rintara Jaya Sulawesi Selatan, Sikola Inspirasi Alam, Tho Mandar Institute, Sobat Budaya Unhas, dan Relawan CK-CK yang menjadi tempat saya belajar, bukan sekadar dalam ruang kelas tapi langsung di tengah kehidupan masyarakat. Terima kasih untuk pembelajaran kepedulian sosial, motivasi, dan dukungan baik moral dan materi selama penyusunan skripsi ini.

19. Sahabat perjalanan “Go Ulumanda Merdeka” (Wanto, Fahri, Dicky, Kadri, Kibol, Hariadi, Cambang, Anto, dan Ardi) yang bertemu sejak pertengahan 2020 dan terus menjadi teman kolaborasi dan diskusi mengenai kondisi Majene. Kehadirannya memberikan kesadaran saya tentang keadaan kampung halaman dan memotivasi untuk segera menyelesaikan skripsi ini agar bisa lebih leluasa dalam berkarya.

20. Seluruh kawan yang tidak sempat disebutkan dan telah memberikan dukungan moral, materi dan doanya.

Saya menyadari bahwa skripsi ini masih belum sempurna, oleh karena itu dengan segala keikhlasan dan kerendahan hati, berharap agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi kemanusiaan, keluarga, masyarakat, bangsa, dan negara. *Aamiin*.

Makassar, 11 Januari 2022

Abdul Masli

DAFTAR ISI

Halaman Pengesahan	i
Halaman Penerimaan	ii
Pernyataan Keaslian	iii
Kata Pengantar	iv
Daftar Isi	ix
Daftar Diagram	xii
Daftar Gambar	xiii
Daftar Peta	xv
Daftar Tabel	xvi
Abstrak	xvii
Abstract	xviii
BAB I Pendahuluan	1
A. Latar Belakang	1
B. Masalah Penelitian	9
C. Tujuan	10
D. Manfaat	10
BAB II Tinjauan Pustaka	12
A. Nelayan Mandar	12
B. Kecelakaan Kerja	19
C. Budaya Keselamatan	28
D. Penelitian Terdahulu	32
BAB III Metode Penelitian	36

A. Pendekatan Penelitian	36
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	39
C. Informan Penelitian	40
D. Sumber Data	42
E. Teknik Pengumpulan Data	43
1. Observasi.....	43
2. Wawancara.....	44
3. Penelusuran data sekunder dan dokumen yang terkait.....	45
F. Teknik Analisis data	45
G. Etika Penelitian	46
H. Refleksi Penelitian.....	46
BAB IV Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	48
A. Letak Geografis dan Keadaan Alam.....	48
B. Demografi dan Pola Pemukiman Penduduk.....	53
C. Mata Pencaharian Sektor Kelautan di Kelurahan Mosso	56
1. Usaha perikanan tangkap	56
2. Usaha pembuatan kapal dan perahu	62
3. Usaha wisata kuliner	65
D. Kondisi Perairan Laut Wilayah Penangkapan Ikan	66
BAB V Hasil dan Pembahasan.....	70
A. Konsepsi Nelayan Mandar tentang Keselamatan Pelayaran	70
1. Sistem kepercayaan nelayan terkait keselamatan	70
2. Sistem pengetahuan nelayan tentang keselamatan pelayaran....	75

B. Jenis-Jenis Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan	82
1. Jenis-jenis Kecelakaan	82
2. Penyebab kecelakaan.....	102
C. Strategi Penyelamatan dan Pencarian Nelayan Korban Kecelakaan	
Pelayaran	120
1. Strategi mencegah terjadinya kecelakaan	120
2. Strategi mengatasi bahaya kecelakaan yang terjadi saat melaut	140
3. Strategi pencarian nelayan hilang.....	155
BAB VI Penutup	160
A. Kesimpulan	160
B. Saran.....	163
Daftar Pustaka.....	165
Lampiran.....	168

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 2.1 <i>Formal Safety Assessment</i> (FSA)	31
Diagram 4.1 Jumlah Hari Hujan menurut Bulan di Kabupaten Majene tahun 2020	49
Diagram 4.2 Jaringan distribusi penjualan ikan di Kelurahan Mosso	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Arus Lintas Indonesia (ARLINDO)	50
Gambar 4.2 Perahu katinting yang ditambatkan di Somba Utara	58
Gambar 4.3 Seorang istri nelayan dan pengepul sedang melakukan transaksi penjualan hasil tangkapan di Kelurahan Mosso.....	62
Gambar 4.4 Kapal yang sementara dibuat di Lingkungan Somba Utara	64
Gambar 4.5 <i>Pande Lopi</i> sedang melakukan pemasangan papan perahu (<i>Pattobo lopi</i>) katinting di halaman samping rumah	64
Gambar 4.6 Kawasan Wisata Kuliner Mosso.....	65
Gambar 5.1 Kondisi topografi bawah laut sekitar Baturoro	73
Gambar 5.2 Gerakan-gerakan perahu yang berbahaya dan relatif aman menghadapi ombak di laut	81
Gambar 5.3 Ardi (tengah) duduk memakai sarung di kapal nelayan asal Makassar yang menyelamatkannya.....	92
Gambar 5.4 Kabar ditemukannya nelayan yang kecelakaan melalui postingan media sosial.....	93
Gambar 5.5 Salah satu perahu katinting yang haluannya retak karena tabrakan di laut.....	99
Gambar 5.6 Lokasi kecelakaan dan lokasi ditemukannya nelayan yang mengalami kecelakaan	100
Gambar 5.7 Arah Arus Laut di Selat Makassar	101
Gambar 5.8 Rute pelayaran kapal Pelni Indonesia yang melintasi wilayah penangkapan nelayan Mandar kelurahan Mosso.....	104

Gambar 5.9 Peta <i>tracking</i> enam perahu nelayan penangkap cumi	105
Gambar 5.10 Ilustrasi kejadian kecelakaan nelayan Mandar pada musim timur	112
Gambar 5.11 Ilustrasi kejadian kecelakaan nelayan Mandar pada musim barat.....	114
Gambar 5.12 Ilustrasi kejadian kecelakaan nelayan Mandar di sekitar tanggul pada musim barat.....	116
Gambar 5.13 Seorang nelayan sedang <i>mapparara</i> perahu katinting di pesisir pantai Labuang Kelurahan Mosso	124
Gambar 5.14 <i>Baratang</i> perahu yang telah <i>nasarung</i> oleh nelayan.....	127
Gambar 5.15 Ilustrasi pengaturan muatan perahu katinting milik nelayan Mandar di kelurahan Mosso saat melaut	130
Gambar 5.16 Cara menuju <i>indo urang</i>	152
Gambar 5.17 Ilustrasi cara pencarian nelayan yang hilang di laut.....	156
Gambar 5.18 Ilustrasi <i>tanda-tanda harus</i> metode <i>bilang</i> di <i>alawe</i>	159

DAFTAR PETA

Peta 4.1 Wilayah administrasi Kelurahan Mosso Kecamatan Sendana Kabupaten Majene	52
Peta 4.2 Pemukiman Penduduk Kelurahan Mosso	54
Peta 4.3 Peta Lingkungan Laut Nasional dan lokasi penangkapan Ikan Nelayan di Kelurahan Mosso	69

DAFTAR TABEL

Tabel III.1 Informan Penelitian	41
Tabel IV.1 Istilah-istilah kekerabatan	55
Tabel IV.2 Waktu melaut nelayan di Kelurahan Mosso.....	57
Tabel IV.3 Pemenggalan hari dan malam masyarakat	57
Tabel IV.4 Bagian-bagian perahu katinting	59
Tabel IV.5 Intensifikasi waktu mendatangi lokasi penangkapan ikan oleh nelayan Mandar di Kelurahan Mosso.....	68
Tabel V.1 Daftar Korban Kecelakaan Nelayan Mandar di Kabupaten Majene tahun 2016-2021	95
Tabel V.2 Siklus Musim Tahunan	108

ABSTRAK

E51115013. Abdul Masli. “Mengarungi Ganasnya Ombak”: Studi tentang Budaya Keselamatan Pelayaran Nelayan Mandar di Kabupaten Majene. (Dibimbing oleh Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA. dan Dr. Safriadi, S.IP.,M.Si.)

Penelitian ini mengenai budaya keselamatan pelayaran nelayan Mandar. Tujuan penelitian ada tiga, yakni (1) menjelaskan konsepsi nelayan tentang keselamatan pelayaran, (2) mengidentifikasi dan menjelaskan faktor-faktor penyebab kecelakaan pelayaran yang dialaminya, dan (3) menggambarkan strategi penyelamatan dan pencarian nelayan korban kecelakaan pelayaran. Penelitian ini menggunakan metode etnografi dengan teknik pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara mendalam, penelusuran data sekunder dan dokumen yang terkait. Hasil penelitian menemukan bahwa nelayan Mandar mengonsepsikan keselamatan bergantung pada individu masing-masing untuk mencegah dan menghindari bahaya di laut. Nelayan Mandar memiliki tiga prinsip keselamatan, yakni *barani* (berani), *magassing* (kuat), dan *iqda pammateang elang* (tidak cepat bosan). Kasus kecelakaan yang banyak dialami oleh nelayan Mandar berupa kerusakan komponen perahu, tabrakan, dan diserang hantu laut. Kecelakaan tersebut disebabkan oleh kondisi lingkungan laut dan alam yang berbahaya, kerusakan perahu, kelalaian individu (*saleo*), ramainya lalu lintas kapal, dan adanya peristiwa mistik. Nelayan Mandar memilih dan memolakan strategi untuk mencegah dan mengatasi ancaman bahaya pelayaran dengan menerapkan pengetahuan dan kepercayaan yang terlihat dalam banyak aktivitas mulai dari persiapan sebelum melaut mencakup persiapan teknis, pembacaan kondisi alam dan pelaksanaan ritual saat berangkat, melakukan perawatan kondisi perahu secara berkala atau saat ada kerusakan, dan menerapkan pengetahuan mengemudikan perahu yang aman. Untuk mengatasi bahaya kecelakaan dilakukan dengan menghindari kondisi lingkungan yang berbahaya, menerapkan pengetahuan dan kepercayaan dengan pembacaan mantra, meminta tolong ketika mengalami kendala di laut, dan membangun kesepahaman sosial antar nelayan tentang aturan dan perilaku yang aman saat melaut. Nelayan Mandar menerapkan strategi pencarian nelayan hilang dengan pendekatan sosial dan mistik. Pendekatan sosial meliputi kerjasama sesama nelayan, bantuan pemerintah dan relawan untuk pencarian korban. Sedangkan pendekatan mistik yakni keluarga nelayan mendatangi *to palambi* untuk melakukan ritual *tanda-tanda harus*. Budaya keselamatan pelayaran nelayan Mandar adalah upaya yang dilakukan untuk memastikan keamanan dari bahaya selama melaut dengan penerapan pengetahuan, kepercayaan, dan kesepahaman sosial.

Kata kunci: Nelayan Mandar, Kecelakaan, Pengetahuan dan Kepercayaan, Budaya Keselamatan Pelayaran.

ABSTRACT

E51115013. Abdul Masli. "Navigating the Ferocious Waves": A Study about Safety Culture of Mandar Fishermen in Majene District. Supervised by Prof. Dr. Mungsi Lampe, MA and Dr. Safriadi, S.IP., M.Si

This research is about the sailing safety culture of Mandar fishermen. There are three objectives of the study, namely (1) explaining the fishermen's conception of sailing safety, (2) identifying and explaining the factors causing the sailing accidents they experienced, and (3) describing the rescue and search strategy of fishermen victims of sailing accidents. This study uses an ethnographic method with data collection techniques, namely observation, in-depth interviews, secondary data searches and related documents. The study results found that Mandar fishermen conceptualized safety as depending on each individual to prevent and avoid dangers at sea. Mandar fishermen have three safety principles, namely barani (brave), magassing (strong), and iqda pammateang elang (don't get bored easily). Accident cases experienced by many Mandar fishermen include damage to boat components, collisions, and being attacked by sea ghosts. The accident was caused by dangerous marine and natural environmental conditions, boat damage, individual negligence (saleo), heavy ship traffic, and mystical incident. Mandar fishermen choose and model strategies to prevent and overcome the threat of shipping hazards by applying the knowledge and beliefs that are seen in many activities ranging from preparation before going to sea including technical preparation, reading natural conditions and carrying out rituals when departing, carrying out periodic maintenance of boat conditions or when there are damage, and apply knowledge of safe boat driving. To overcome the accidents are done by avoiding dangerous environmental conditions, applying knowledge and beliefs by reciting mantras, asking for help when experiencing problems at sea, and building social understanding among fishermen about safety rules and behavior at the sea. Mandar fishermen implement missing fishermen search strategy with social and mystical approach. Social approaches include the cooperation of fellow fishermen, government assistance and volunteers to search for victims. While the mystical attachment is a family of fishermen come to palambi to perform the ritual tanda-tanda harus. Mandar fishermen's sailing safety culture is an effort made to ensure safety from danger while at sea by applying knowledges, beliefs, and social approaches.

Keywords: Mandar Fishermen, Accident, Knowledge and Belief, Sailing Safety Culture.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pekerjaan di laut merupakan aktivitas yang dekat dengan musibah, yang bisa dialami baik oleh nelayan atau pelayar. Bahaya laut dan kecelakaan bisa saja datang kapan saja tanpa diduga sebelumnya, baik yang disebabkan oleh aktivitas kerja manusia maupun karena kondisi alam. Pekerjaan di laut, terutama usaha pelayaran/pengangkutan dan penangkapan ikan, merupakan pekerjaan berat dan berbahaya yang sering membawa maut. Jangankan para pelaut di negara-negara sedang berkembang, pelaut dari negara-negara maritim maju yang sudah memiliki *safety culture* yang tinggi saja seperti Eropa, Inggris, Amerika, Cina, Jepang, dan lain-lain tidak luput dari musibah kecelakaan pelayaran dan kematian di laut dari dahulu hingga kini. Smith (1977:8) dalam Lampe (2020:1) mencontohkan antara lain di Gloucester Massachusetts terdapat catatan sejarah tentang hilangnya beberapa ribu jiwa di laut. Sama halnya di Museum Maritim Gemeente Urk, Prov. Overijssel Belanda terdapat catatan sejarah memuat lebih dari 1000 orang hilang di laut Utara/Noordzee karena kecelakaan pelayaran (Lampe, 2020:1).

Awal minggu keempat Agustus 2020, saya ikut serta melaut bersama salah seorang nelayan Mandar di Batutaku, Desa Onang Kecamatan Tubo Sendana Kabupaten Majene. Kami menggunakan perahu katinting¹,

¹ Sandeq kecil tetapi tidak menggunakan layar, mesin sebagai alat pendorong.

perahu bercadik yang menggunakan mesin berkekuatan 13 *Paardekracht* (PK) atau tenaga kuda. Kami berangkat sekitar jam empat subuh, menempuh jarak 20 kilometer lebih dari daratan menuju titik *roppong*² terpasang sebagai lokasi penangkapan. Di perjalanan saat perahu berjarak sekitar tiga kilometer dari bibir pantai, gelombang laut mulai keras. Menurut nelayan, tempat tersebut adalah lokasi pertemuan arus, jadi meski laut tenang lokasi tersebut selalu berombak keras.

Saya ikut di perahu milik Sukri, nelayan berusia 28 tahun. Ia kerja sebagai nelayan sejak lulus sekolah dasar. Awal mulanya ia mulai melaut dengan ikut perahu milik kakak iparnya, lalu membeli perahu sendiri. Asam manis menjadi nelayan sudah lama dirasakannya dan membuatnya mampu beradaptasi mengarungi kerasnya ombak di laut. Pengetahuannya sebagai nelayan juga terus berkembang karena pengalaman yang dimilikinya. Sukri bercerita, bahwa sekitar tahun 2009 ia pernah mengalami kecelakaan saat melaut. Waktu itu perahu yang ia gunakan terbalik di tengah laut jauh dari daratan dan mengapung sendirian. Seingat Sukri, penyebab kecelakaan yang menimpa dirinya adalah karena *baratang* (cadik) sebelah kiri depan perahunya patah. Perahunya pun terguncang dan terbalik, terlebih lagi karena bagian kiri adalah tempat mesin dipasang sehingga bebannya lebih berat, jadinya lebih cepat terbalik. Beliau masih ingat, peristiwa tersebut terjadi sekitar jam lima subuh. Ia sempat duduk di atas punggung perahunya yang

² *Roppong*: rumpon. Suatu unit alat bantu penangkapan ikan.

terbalik selama satu jam, sebelum akhirnya memutuskan untuk berenang. Waktu itu, ia berpikir jika ingin selamat, maka ia harus meninggalkan perahunya dan berenang hingga ke daratan. Ia pun berenang mulai dari Subuh hingga Isya. Saat bercerita denganku, ia memegang beberapa bagian tubuhnya yang pernah kaku saat tiba di daratan sambil diperlihatkan padaku, mulai dari tangan, punggung, hingga kaki. Bahkan ia masih ingat dirinya tidak mampu berjalan ketika tiba di pesisir pantai Pelattoang tempatnya ditemukan.

Kisah di atas menjadi gambaran awal yang saya temukan saat observasi dan cukup memberi fakta tentang bahaya laut. Bagi masyarakat maritim pada umumnya, khususnya kelompok-kelompok pelaut jarak jauh (pelayar dan nelayan) di negara-negara sedang berkembang, termasuk Indonesia, mengakar persepsi budaya maritim yang memahami pelayaran (usaha transportasi dan pencarian ikan di laut) sebagai pekerjaan berisiko bahaya, berat dan rumit (Smith, 1977; Acheson, 1981; Lampe, 2020:2). Meskipun bahaya laut selalu ada, namun di antara suku bangsa maritim ada saja kebudayaan mereka berkenaan dengan keselamatan. Budaya keselamatan itu telah lama ada dan terus mengalami perubahan mengikuti perubahan zaman mulai dari yang tradisional hingga yang modern.

Salah satu temuan awal saya saat melaut bersama Sukri, yakni satu cerita tentang upaya menyelamatkan diri saat mengalami kecelakaan

berlayar. Tahun 2019 saat memasuki musim Selatan³ ia hampir mengalami satu peristiwa kecelakaan lagi. Bambu *palatto* (katir) sebelah kiri perahunya patah. Belajar dari pengalaman yang pernah ia alami sepuluh tahun yang lalu, dengan sigap ia mengambil bambu untuk melapisi bagian yang patah dan diikat agar perahu tetap seimbang. Setelah itu perahu melaju, tapi ia memilih kembali ke darat untuk mengurangi resiko kecelakaan yang kapan saja bisa terjadi jika memaksakan diri untuk lanjut.

Pasca peristiwa kecelakaan yang pernah dialami, kini Sukri lebih sering memeriksa kondisi perahunya. Secara berkala ia melakukan pengecekan ulang agar menjaga kondisi badan perahu tidak rapuh. *Palatto* perahu minimal satu kali satu tahun ia ganti, bahkan kadang lebih cepat jika bambunya sudah lapuk atau retak. Ia melakukan semua itu untuk memastikan keselamatannya. Baginya keselamatan selama melaut adalah hal utama, terutama karena kini ia telah memiliki anak dan istri. Selain mengecek kondisi perahu, saat berangkat ia tidak pernah sendirian, harus ada perahu lain yang berdekatan. Hal ini menjadi aturan bersama yang dilakukan oleh seluruh nelayan di Batutaku. Gunanya untuk saling menjaga dari hal-hal yang tidak diinginkan selama melaut. hal tersebut sebagai satu sistem sosial yang mengikat mereka untuk menjamin keselamatan bersama selama melaut.

³ istilah lokal untuk menyebut musim saat angin bertiup dari arah selatan

Kasus kecelakaan kapal penangkap ikan sudah banyak terjadi di Indonesia. Departemen Perhubungan dalam Hendrawan (2017) menyatakan bahwa kecelakaan kapal penangkap ikan terus meningkat dalam kurun waktu 10 tahun terakhir terutama ketika menghadapi gelombang laut yang tinggi. Kapal penangkap ikan di bawah ukuran 50 GT sangat sensitif dan riskan ketika berlayar pada kondisi laut karena disamping ukurannya yang kecil juga tidak mampu menghadapi terpaan ombak besar sehingga kapal itu tenggelam.

Dari data kecelakaan kerja awak kapal perikanan di Indonesia antara tahun 2001 dan 2008 telah terjadi sebanyak 607 kecelakaan, dengan penjelasan yaitu data yang diperoleh dari Subdit Pengawakan Kapal Perikanan menyebutkan bahwa pada tahun 2001-2002 terjadi 584 kecelakaan karena cuaca buruk, kurangnya kesadaran awak kapal, konflik nelayan, kapal yang tidak laik laut, tidak adanya informasi kondisi cuaca dan penyebab lainnya. Jumlah korban dalam kecelakaan tersebut sebanyak 75 orang. Pada tahun 2003-2005 Masyarakat Pemerhati Pelayaran, Pelabuhan dan Lingkungan Maritim (MAPPEL) melaporkan telah terjadi 9 kecelakaan kapal perikanan karena kebakaran, tenggelam dan perompakan dengan korban jiwa sebanyak 24 orang. Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2007-2008 melaporkan kecelakaan kapal ikan sebanyak 14 kasus (Jasman dalam Hendrawan, 2017).

Dalam Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan pasal 1 ayat 10 nelayan didefinisikan sebagai “orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan”. Selanjutnya pada pasal 1 ayat 11 didefinisikan “Nelayan Kecil adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari yang menggunakan kapal perikanan berukuran paling besar 5 (lima) *gross ton* (GT)”. Jika merujuk pada penjelasan tersebut, nelayan Mandar di kabupaten Majene termasuk ke dalam kelompok nelayan kecil terutama mereka yang menggunakan jenis perahu katinting.

Mendengar nama suku seringkali pembahasannya melekat pada orientasi budaya mereka. Mandar adalah salah satu suku bangsa di Nusantara yang budayanya berorientasi laut di antara beberapa suku bangsa lainnya seperti Makassar, Bugis, Bajo, Madura, dan Buton. Menurut Alimuddin (2013:4) laut menjadi pembeda antara Mandar dan lima suku bahari lainnya. Jika meneliti kedalaman laut Indonesia, Mandar adalah satu-satunya suku bahari yang langsung dihadapkan ke laut dalam terbuka tanpa gugusan pulau. Jadi boleh dikata sifat kebaharian suku Mandar bukan muncul dari hiruk pikuk perebutan kekuasaan politik, militer, atau ekonomi, melainkan lewat cara yang bersahaja namun konkrit, yakni menghadapi tantangan alam dengan mengembangkan teknologi untuk mengatasinya.

Christian Pelras dalam Alimuddin (2013:3-4) mengatakan orang Bugis sebenarnya adalah pedagang. Laut dan kapal hanyalah media atau sarana yang digunakan untuk memperlancar aktivitas perdagangan mereka. Kalau menyebut pelaut ulung, maka yang paling tepat adalah orang Mandar. Selanjutnya tahun 1996, Liebner mengutip pendapat Zerner (1990) dalam Alimuddin (2013:4) nelayan Mandar telah mengembangkan teknologi, organisasi sosial, dan ritual untuk memperoleh penghidupan dari laut.

Sejak perahu bermesin dipakai, menggantikan posisi perahu sandeq yang bertenaga angin dan ramah lingkungan, tuntutan seorang *punggawa posasiq* untuk terampil membaca gelagat alam di lautan mulai merosot. Ancaman alam dianggap lebih ringan dipikul dengan teknologi dibanding perahu layar. Nelayan juga kini tidak perlu lagi terlampau mengandalkan keselamatan mereka pada doa, mantra, dan simbol-simbol tradisional (Alimuddin, 2013:23). Namun kemajuan ini, justru memunculkan dilema dengan kondisi keselamatan nelayan saat melaut. Penelusuran awal saya melalui pembacaan literatur dan wawancara awal, justru ditemukan banyak kasus nelayan hilang. Alimuddin (2013:xiii) mengatakan bahwa tahun 2011 dan 2013 di Pambusuang serta tahun 2011 di Karama, ada kejadian hilangnya nelayan yang menggunakan sandeq kecil saat mereka *mangoli*⁴. Sandeq yang digunakan ditemukan, tapi pelayarnya hilang.

⁴ Kegiatan memancing di sekitar *roppong*

Memastikan meninggalnya tidak bisa juga sebab jenazah tidak ditemukan. Ada masyarakat yang percaya, mereka diculik penjaga laut.

Akhir Oktober 2019, saya bertemu dengan Muhammad Ridwan Alimuddin, seorang pemerhati kebaharian Mandar. Beliau menyebutkan bahwa sejak tahun 2016 hingga 2019 kurang lebih 26 orang telah mengalami kecelakaan di laut. Berdasarkan hasil identifikasi tersebut, hingga tahun 2018 ditemukan bahwa nelayan yang mengalami peristiwa kecelakaan terbanyak oleh *paccumiq*⁵. Temuannya juga menyebutkan jenis perahu yang digunakan adalah sandeq kecil dan katinting yang sebagian pakai mesin, namun ada juga yang hanya memakai layar. Waktu kejadian disebutkan pada musim timur mencapai 14 kejadian dan musim barat 4 kejadian. Sementara untuk identifikasi kejadian berdasarkan usia ditemukan 4 orang pada rentang usia 20-30 tahun, 3 orang usia 31-40 tahun, 6 orang usia 41-50 tahun, dan 2 orang usia 51-70 tahun.

Berangkat dari semakin banyaknya penggunaan teknologi dan kasus kecelakaan yang justru terus terjadi, saya berasumsi penyebabnya karena kemajuan teknologi yang tidak sejalan dengan penggunaan pengetahuan tradisional yang lama. Ada semacam perubahan sikap nelayan dalam menanggapi bahaya melaut yang cenderung menyepelkan kekuatan alam. Selama ini studi tentang budaya keselamatan berkaitan dengan kasus kecelakaan yang berfokus pada penyebab terjadinya kecelakaan kerja telah banyak dilakukan (Arsat 2018; Riantoro, dkk. 2017; Yuliandari

⁵ sebutan untuk nelayan penangkap cumi-cumi

2015; Purwangka, dkk. 2013; Dharmawirawan dan Modjo 2012). Jika penelitian sebelumnya berfokus pada kecelakaan kerja dan penyebabnya, maka penelitian ini lebih fokus tentang pengetahuan dan perilaku keselamatan pelayaran yang dilakukan oleh nelayan Mandar.

Penelitian ini berfokus mengkaji tentang budaya keselamatan pelayaran, terutama kaitannya dengan konstruksi pengetahuan dan perilaku nelayan Mandar tentang keselamatan. Hal ini berkaitan dengan kemampuan nelayan dalam beradaptasi terhadap kondisi lingkungannya. Koentjaraningrat (1985:44-49) menjelaskan bahwa manusia mempunyai daya cipta, rasa dan karsa, sehingga mereka mampu berkarya inovatif untuk memudahkan proses adaptasi dirinya. Hal ini sejalan dengan pendapat Alimuddin (2013:24) yang melihat keulungan bahari Mandar terletak pada kemampuan mereka beradaptasi dengan cepat untuk menanggapi perubahan lingkungan.

B. Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang, penelitian ini melihat bagaimana kemampuan nelayan Mandar dalam menghadapi bahaya dan kecelakaan di laut. Sehingga penelitian ini mengajukan tiga pertanyaan penelitian, yaitu:

1. Bagaimana konsepsi nelayan Mandar tentang keselamatan pelayaran?
2. Kecelakaan apa saja yang terjadi dan faktor apa yang menyebabkan kecelakaan pelayaran?

3. Bagaimana strategi penyelamatan dan pencarian nelayan korban kecelakaan pelayaran?

C. Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah di atas, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan fenomena praktik keselamatan pelayaran pada aktivitas melaut nelayan Mandar, yaitu :

1. Menjelaskan konsepsi nelayan Mandar tentang keselamatan pelayaran.
2. Mengidentifikasi dan menjelaskan kecelakaan pelayaran yang dialami oleh nelayan Mandar.
3. Menggambarkan unsur-unsur strategi penyelamatan dan pencarian nelayan korban kecelakaan pelayaran.

D. Manfaat

1. Secara akademik, hasil penelitian ini dapat memberi kontribusi untuk pengembangan ilmu-ilmu sosial, khususnya terkait budaya keselamatan pelayaran nelayan yang rentan mengalami kecelakaan kerja. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan rujukan penelitian berkenaan dengan budaya keselamatan pelayaran nelayan Mandar sekaligus tambahan pengetahuan tentang antropologi maritim.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan nelayan Mandar untuk lebih memperhatikan keselamatan saat melaut. Selain itu penelitian ini dapat bermanfaat bagi pemerintah dalam membuat kebijakan yang berkaitan dengan keselamatan nelayan, khususnya

bagi nelayan yang bekerja di daerah Kabupaten Majene dan Sulawesi Barat pada umumnya. Bagi lembaga swadaya masyarakat dapat menjadi bahan dalam melakukan bantuan bagi nelayan di bidang keselamatan pelayaran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Nelayan Mandar

Mandar salah satu suku bangsa yang kehidupan masyarakatnya cukup banyak bergantung pada pemanfaatan sumber daya laut. Hal tersebut bisa dilihat dari pengetahuan dan tingkah laku orang Mandar yang cukup dekat dengan laut. Salah satu profesi yang cukup dekat dengan kehidupan laut adalah menjadi nelayan. Melihat pemukiman nelayan, beberapa wilayah rumah-rumah penduduk ada yang terdiri atas dua baris, juga ada yang satu baris. Rumah yang satu baris umumnya dibangun persis di pinggir pantai menghadap ke laut. Jika mengalihkan pandangan ke arah laut, tampak perahu-perahu nelayan dengan ciri khas berwarna putih sedang diparkir atau ditambatkan di bibir pantai dengan posisi haluan menghadap ke laut. Posisi seperti itu berkaitan dengan orientasi kehidupan ekonomi, bahwa setiap saat mereka selalu siap melaut (Masgaba, 2018:7).

Secara umum, pelaut atau nelayan di Mandar dikenal dengan sebutan *posasiq/pobau/poleqboq*. Masih ada beberapa penyebutan lain nelayan yang berhubungan dengan proses penangkapan atau jenis perahu yang digunakan. Misalnya, nelayan yang menggunakan perahu *sandeq* disebut *passandeq*, atau yang menggunakan perahu *katinting* disebut *pakkatinting*. Selanjutnya nelayan yang menggunakan *gae* (pukat cincin) disebut *paqgae*, nelayan yang menangkap ikan di *roppong* disebut

parroppong, dan nelayan yang menangkap ikan dengan alat pancing disebut *pameang*. Penyebutan nelayan juga berhubungan dengan jenis ikan yang dicari, misalnya nelayan yang menangkap cumi disebut *paccumiq*, nelayan yang menangkap tuing-tuing (ikan terbang) disebut *pattui-tuing*.

Ada beberapa aspek pengetahuan yang harus dimiliki oleh nelayan Mandar. Sistem pengetahuan tersebut mencakup berlayar (*paqissangang asumombalang*), kelautan (*paqissangang aposasiang*), keperahuan (*paqissangang paqlopiang*) dan kegaiban (biasa disebut *paqissangang saja*). Pengetahuan kelautan dan pelayaran mutlak bagi nelayan, sementara pengetahuan keperahuan yang mendalam wajib bagi *pande lopi* (ahli pembuat perahu). Nelayan hanya dianjurkan memiliki pengetahuan dasar keperahuan. Sedangkan pengetahuan kegaiban bisa juga berasal dari kalangan selain nelayan seperti *sando* (dukun), *panrita* (ulama), dan *pande lopi* (Alimuddin, 2013:37). Sistem pengetahuan tersebut saling berhubungan satu sama lain. Tapi secara umum, *paqisangang asumombalang* berkisar pada pengetahuan teknis perahu dan keterampilan, misalnya cara melayarkan perahu. Sedangkan *paqisangang aposasiang* (pengetahuan mengenai aktivitas di laut) berkisar pada pengetahuan tentang lingkungan laut, baik fisik maupun gaib (Alimuddin, 2013:38).

Pengetahuan tentang pelayaran (*paqisangang asumombalang*) merupakan pengetahuan dasar yang harus dimiliki oleh seorang nelayan.

Pengetahuan tersebut dapat diperoleh melalui pengalaman melaut yang cukup lama. Misalnya pengetahuan pelayaran yang mesti diketahui adalah pengetahuan mengemudikan perahu atau kapal yang bermesin maupun yang mengandalkan tenaga angin. Pengetahuan mengemudi mesti dibekali dengan pengetahuan menentukan arah angin, pengetahuan tujuan pelayaran, pengetahuan hambatan-hambatan yang kemungkinan bisa dialami selama berlayar dan cara mengatasi hambatan tersebut, serta pengetahuan tentang mesin (Masgaba, 2018:28).

Beberapa prasyarat pengetahuan pelayaran adalah bisa berenang, bisa memasak, tidak mabuk laut, mengetahui pemali-pemali, terampil mengemudikan lepa-lepa, dapat mengolah hasil tangkapan, misalnya memotong, membersihkan, dan menggarami ikan (Alimuddin, 2013:39). Menurut Masgaba (2018:29), modal minimal yang harus dimiliki oleh seorang pemula untuk menjadi seorang nelayan ialah tidak mabuk laut, bisa berenang, dan bisa memasak.

Nelayan Mandar juga memiliki pengetahuan yang bersifat spiritual, misalnya doa atau mantra jika ingin menurunkan alat tangkap atau sedang menghadapi bahaya. Pengetahuan tersebut juga menjadi bagian dari pengetahuan kelautan (*paqissangang aposasiang*). Alimuddin (2013:40) menyebutkan bahwa selain pengetahuan mistik, *paqissangang aposasiang* mencakup pula tentang navigasi, pergantian musim, bahaya-bahaya di laut (tempat-tempat keramat, angin kencang, hantu laut, batu karang), daerah penangkapan, dan jenis ikan.

Masgaba (2018:30) menyatakan bahwa *paiqsangang aposasiang* identik dengan istilah orang Bugis yang menyebutnya *padissengeng pasompe* atau *padissengeng tasie*. Menurut Hamid (2017:12), pengetahuan tentang kelautan, terutama untuk menentukan adanya karang dan daratan, *pasompe* (pelaut) mendasarkan pengetahuannya dengan indera *pakkita* (penglihatan), *parengkalinga* (pendengaran), *paremmau* (penciuman), *penedding* (firasat), dan *tentuang* (keyakinan).

Sistem pengetahuan yang dimiliki nelayan merupakan warisan leluhurnya dan berdasarkan pengalaman-pengalamannya selama aktif dalam kegiatan nelayan. Sistem pengetahuan tersebut melekat dalam keyakinan nelayan atas dasar kepercayaan dan pandangan kosmogoni yang dianutnya, bahwa alam mengandung kekuatan, berjalan menurut hukumnya sendiri (Masgaba, 2018:32). Dalam kehidupan orang-orang Mandar, khususnya yang bermukim di wilayah pesisir, mereka sangat dekat dengan laut. Laut bisa memberikan kehidupan dan bisa juga sebaliknya seperti malapetaka, kehancuran, dan kematian. Nelayan Mandar meyakini bahwa laut memiliki kekuatan gaib atau penjaga laut. Mereka senantiasa menghormati dan memperlakukan sang “penjaga laut” demi kebaikan para nelayan (Sunarti, 2017:37).

Tadjuddin (2019:2) melihat kepercayaan terhadap laut bagi masyarakat nelayan Mandar lebih bersifat spiritualistik ketimbang naturalistik. Meskipun pengetahuan rasional hasil pengaruh dari peradaban modern telah menjadikan masyarakat nelayan memiliki

kemapanan dari segi pengetahuan tentang sistem alam laut. Pengaruh kuat dari kepercayaan spiritualistik dilihat dari cara para nelayan Pambusuang dalam mencegah diri dari nasib buruk ketika akan melaut. Alasan fundamental akan dominasi dimensi spiritualistik ketimbang naturalistik dipengaruhi oleh orientasi dan motivasi para nelayan yang memiliki tujuan lebih tinggi yaitu memperoleh rezeki yang barokah.

Nelayan mandar yang begitu menghormati laut sebagai tempat menggantungkan penghidupan, menyebabkan mereka tidak lepas dari ritual. Tujuannya agar mendapat rezeki yang memadai, perlindungan dari Tuhan sebagai penguasa laut, atau guna menghindari bahaya di laut, dan untuk memperoleh berkah. Arifuddin Ismail dalam Sunarti (2017:39) menjelaskan ritual nelayan Mandar terbagi atas tiga tahapan besar, yaitu (1) ritual kontruksi berkaitan dengan ritual yang dilakukan sebelum turun ke laut, yaitu pembuatan perahu yang dimulai dengan ritual penebangan pohon, pembuatan perahu, hingga ritual penurunan perahu untuk pertama kalinya ke laut; (2) ritual produksi, yaitu ritual sebelum melaksanakan pekerjaan melaut; dan (3) ritual distribusi, berupa upacara syukuran hasil tangkapan dan ritual syukuran awal bulan Ramadan.

Nelayan Mandar percaya ketika melaut Tuhan mengutus pelindung dan penguasa laut. Mereka percaya bahwa Imam Lapeo atau Muhammad Thahir yang juga dikenal sebagai *Kannai Tambul* (kakek dari Istambul) karena beliau pernah menuntut ilmu agama hingga ke Istambul Turki. Ketika nelayan mengalami musibah seperti diterjang badai di tengah laut,

biasanya mereka akan menyebut nama Imam Lapeo sebagai mantra dengan ucapan “*salameq Imam Lapeo*”. Jika menyebut mantra tersebut, mereka meyakini akan mendapat keselamatan di laut (Sunarti, 2017:38). Nelayan mandar juga meyakini dua sosok lain sebagai penguasa laut, yaitu Nabi Nuh dan Nabi Khaidir. Nabi Nuh diyakini sebagai penguasa perahu, keyakinan ini diinspirasi dari kisah Nabi Nuh yang membuat perahu pertama kali di musim kemarau di tas gunung, seperti yang termuat dalam Q.S. Hud (11:38). Makanya setiap nelayan naik di perahu untuk melaut, nahkoda membaca *basmalah* kemudian disambung dengan bacaan “Nabi Nuh di *uluang*, Nabi Ibrahim di *tangga*, dan seterusnya”. Setelah menyebut Nabi Nuh, Nabi Ibrahim, dan Nabi Khaidir sebagai pemimpin dan penguasa seantero lautan, maka makhluk-makhluk halus lainnya dianggap berada di bawah kekuasaan dan perintah Nabi Khaidir. Dengan kepercayaan itulah para nelayan Mandar dengan tenang melaut (Ismail, 2012; Sunarti, 2017:38).

Sama halnya di daerah Bugis dan Makassar, nelayan Mandar juga memiliki organisasi sosial. Di kalangan nelayan Mandar masih ada sebutan sesuai pengetahuan atau tanggung jawab di perahu, yakni *punggawa posasiq* (nahkoda perahu) dan *sawi* (anak buah perahu). selain *punggawa posasiq* masih ada yang memiliki wewenang lebih tinggi yakni *punggawa pottana* (juragan darat), tapi untuk urusan di laut *punggawa posasiq* yang paling bertanggungjawab (Alimuddin, 2013:16). *Punggawa pottana* adalah pemilik modal, baik berupa peralatan (termasuk perahu)

maupun finansial (biaya operasional penangkapan). Namun kedudukan *punggawa pottana* sebagai pimpinan dan pemilik modal, mereka tidak langsung dalam kegiatan operasional penangkapan di laut, melainkan memegang peran memasarkan hasil tangkapan (Masgaba, 2018:85).

Nelayan Mandar juga mengenal istilah *pappalele* yang bertugas untuk memasarkan hasil tangkapan. Ada dua jenis *pappalele*, yaitu *pappalele* yang terikat dengan *punggawa posasiq* dan *pappalele* yang tidak terikat (bebas dan mandiri). *Pappalele* yang pertama biasanya bermodalkan kepercayaan dan hubungan kekerabatan dengan *punggawa posasiq*. Ikan tangkapan diambil dari *punggawa posasiq* sebagai pinjaman sementara dan akan dibayar setelah terjual. Adapun *pappalele* jenis kedua, memiliki modal yang cukup untuk berusaha sendiri. Semua ikan tangkapan dari *punggawa posasiq* atau *sawi* yang menjual hasil tangkapan pribadinya langsung dibayar kontan (Alimuddin, 2013:146)

Relasi yang terbangun di antara para nelayan Mandar selain orientasi ekonomi, juga untuk memastikan keselamatan atau meringankan beban nelayan lain jika ada yang mengalami kesulitan. Mereka memiliki satu kesepakatan “jika menyaksikan satu-dua perahu mengalami masalah, maka perahu yang melihat kejadian itu harus ikut membantu”. Mengingkari kesepakatan ini akan membuat mereka tidak akan ditolong ketika mengalami masalah di laut (Alimuddin, 2013:121). Hal tersebut, menunjukkan betapa solidaritas diantara mereka yang kuat.

Melihat uraian tentang nelayan Mandar dari penelitian di atas yang membahas tentang sejarah, pengetahuan, kepercayaan, teknologi, ritual sebelum dan saat melaut, serta masih terfokus pada struktur sosial pada nelayan yang berorientasi ekonomi. Namun literatur yang terkait dengan pengetahuan, aturan, dan perilaku keselamatan pelayaran nelayan Mandar selama melaut masih kurang. Oleh karena itu penelitian ini berfokus pada budaya keselamatan pelayaran nelayan Mandar.

B. Kecelakaan Kerja

Kecelakaan adalah sesuatu yang tidak terduga dan tidak diharapkan yang dapat mengakibatkan kerugian harta benda, korban jiwa/luka/cacat maupun pencemaran. Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang terjadi akibat adanya hubungan kerja (terjadi karena suatu pekerjaan atau melaksanakan pekerjaan). Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia dan atau harta benda (Depnaker, 1999; Yuliandari, 2017:40). Kecelakaan terjadi karena penyalahgunaan yang tidak disengaja (atau secara sadar lebih berbahaya) dari mesin yang digunakan oleh nelayan untuk memudahkan mendapatkan tangkapan ikan (Smith, 1980:7).

Menurut Hinze (1997:34), kecelakaan tidak selalu menyebabkan luka-luka, tetapi dapat juga menyebabkan kerusakan material dan peralatan yang ada, tetapi kecelakaan yang mengakibatkan luka-luka ini

mendapatkan perhatian yang lebih besar. Kata kecelakaan biasanya digunakan untuk menjelaskan tentang keadaan di luar kontrol orang yang terlibat dan digunakan untuk menjelaskan kejadian yang berhubungan dengan kerusakan atau luka bahkan kematian.

Menurut Heinrich (dalam Yuliandari 2017:43) dengan teori dominonya mengemukakan bahwa penyebab kecelakaan kerja didasarkan atas kesalahan manusia (*human error*), yakni sebanyak 88% kasus kecelakaan disebabkan oleh tindakan-tindakan yang tidak aman dan berbahaya (*unsafe action*), 10% disebabkan oleh kondisi-kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% merupakan takdir dari Tuhan. Daryanto (1985:83) berangkat dari teori domino menyatakan bahwa kecelakaan kerja disebabkan oleh lima faktor dalam urutan suatu kecelakaan, yaitu manajemen kurang kontrol (kondisi kerja), sumber penyebab utama (kelalaian manusia), gejala penyebab langsung (tindakan tidak aman), kontak peristiwa (kecelakaan), dan kerugian gangguan tubuh maupun harta benda.

Menurut Reason (1990) ada tiga jenis kesalahan yang dapat menjadi penyebab kecelakaan kerja yaitu *skill based errors* (kesalahan-kesalahan berbasis keterampilan), *rule based errors* (kesalahan-kesalahan berbasis aturan), dan *knowledge based errors* (kesalahan-kesalahan berbasis pengetahuan). Ketiga penyebab biasanya terjadi apabila seseorang melakukan pekerjaan yang rutin dan bukan merupakan suatu aktivitas yang membutuhkan pemikiran serta dikerjakan dalam kondisi yang

familiar. Kebiasaan-kebiasaan yang dilakukan secara rutin termasuk dalam kondisi ini, dan biasanya kebiasaan-kebiasaan tersebut bila mengalami gangguan (contohnya penundaan pekerjaan, perubahan spesifikasi, dll.), maka seringkali terjadi kesalahan. Kesalahan dalam level ini dibagi lagi menjadi dua, yaitu: *slips* dan *lapses*. Mengacu pada definisi sebelumnya, maka *slips* adalah suatu tindakan yang tidak diinginkan. Sedangkan *lapses* lebih mengarah kepada kegagalan dalam mengingat (contohnya lupa dalam melakukan suatu pekerjaan).

Untuk melakukan pencegahan akan terjadinya kecelakaan kerja, maka harus diketahui terlebih dahulu penyebab dari suatu kecelakaan kerja sehingga dapat dilakukan tindakan perbaikan. Menurut Suardi (2007), pencegahan kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan melalui lima model, yaitu pendekatan manusia, teknis, energi, administrasi dan manajemen. Namun, kecelakaan kerja banyak disebabkan oleh faktor manusia, sehingga pendekatan pencegahan yang utama adalah pendekatan manusia dan teknis (*human and technical approach*). Pendekatan ini bertujuan mengubah pengetahuan dan sikap seseorang agar dapat berperilaku aman dalam bekerja.

Husein (dalam Arsat, 2018:41) menyebut perlu adanya identifikasi risiko untuk mengetahui, mengenal dan memperkirakan adanya risiko pada suatu sistem operasi, peralatan, prosedur dan unit kerja. Tahapan selanjutnya adalah analisa dan penilaian resiko. Untuk mengetahui peluang (*probability*) atau kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan atau

kerugian ketika terpapar oleh suatu bahaya. Terdapat pula akibat (*konsequences*) atau tingkat keparahan atau kerugian yang mungkin terjadi dari suatu kecelakaan akibat bahaya yang ada. Hal ini terkait dengan manusia, properti dan lingkungan. Aspek terakhir adalah penanganan risiko berdasarkan penilaian risiko kemudian ditentukan apakah risiko tersebut masih bisa diterima (*acceptable risk*) atau tidak (*unacceptable risk*). Apabila risiko tersebut tidak bisa diterima maka harus menetapkan bagaimana risiko tersebut ditangani hingga tingkat risikonya paling minimum atau sekecil mungkin. Bila risiko mudah dapat diterima maka perlu memastikan bahwa monitoring terus dilakukan oleh risiko.

Dalam sektor formal seperti perusahaan, atau instansi pemerintah pekerja secara otomatis memiliki asuransi jiwa sehingga ketika terjadi kecelakaan kerja seorang pekerja dapat berobat untuk menyembuhkan penyakit yang diperoleh dari kecelakaan kerja. Bukan saja asuransi kesehatan tetapi asuransi kematian yang akan di berikan kepada keluarga sebagai sekedar belasungkawa atau memang perhatian perusahaan dalam kesejahteraan pekerjanya. Pencegahan dan penanggulangan kecelakaan kerja haruslah ditujukan untuk mengenal dan menemukan sebab-sebabnya bukan gejala-gejalanya untuk kemudian sedapat mungkin dikurangi atau dihilangkan. Setelah ditentukan sebab-sebab terjadinya kecelakaan atau kekurangan-kekurangan dalam sistem atau proses produksi, sehingga dapat disusun rekomendasi cara pengendalian yang tepat (Sahab, 1997:177).

Tahun 1989 *International Labour Organization* (ILO) (dalam Yuliandari, 2017:46-47) menyebutkan berbagai cara yang umum digunakan untuk meningkatkan keselamatan kerja dalam industri dewasa ini yang dikalisifikasikan dalam bentuk peraturan atau ketentuan yang harus dipatuhi oleh pengusaha dan pekerja, standarisasi, pengawasan, riset teknis, riset medis, riset psikologis, riset statistik, pendidikan, pelatihan, upaya persuasif untuk mengembangkan kesadaran akan keselamatan kerja, asuransi atau jaminan keselamatan untuk pekerja, dan tindakan pengamanan yang dilakukan oleh individu. ILO menyebutkan teknik pengendalian, pencegahan dan penanggulangan terhadap kecelakaan kerja maupun bahaya-bahaya harus berpangkal dari dua faktor penyebab yaitu perbuatan berbahaya maupun kondisi berbahaya dan untuk mengatasinya diperlukan usaha-usaha keselamatan dan kesehatan kerja yang meliputi, 1) Mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan, kebakaran, peledakan, dan penyakit akibat kerja. 2) Mengamankan mesin, instalasi, pesawat, peralatan kerja, bahan bakudan bahan hasil produksi. Sehingga nyaman, sehat, dan terdapat penyesuaian antara pekerjaan dengan manusia dan sebaliknya manusia dengan pekerjaan.

Pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan saat ini bukan saja diperhatikan dan dikontrol oleh unsur pemerintah saja, tapi juga oleh pihak seperti pemerhati keselamatan dan kesehatan kerja dan internasional. Oleh karena itu, sudah sewajarnya bila semua pihak yang

terkait dengan keselamatan dan kesehatan kerja mengambil langkah yang strategis di dalam menangani keselamatan dan kesehatan kerja agar mencapai nihil kecelakaan. Menurut Budiono (2003:193), upaya kesadaran ini memang tidak mudah karena hal ini memerlukan berbagai macam pendukung, paling tidak dengan penerapan program-program keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang dilakukan melalui upaya secara preventif (kemauan (*commitment*) manajemen dan keterlibatan pekerja, analisis risiko di tempat kerja, pencegahan dan pengendalian bahaya, pelatihan bagi pekerja, penyelia dan manajer) dan secara represif (analisis kasus kecelakaan kerja yang telah terjadi).

Penelitian tentang kecelakaan kerja dan upaya pencegahannya telah dilakukan oleh berbagai peneliti misalnya; Arsad (2018) dengan penelitiannya tentang penyelam Bajo di Desa Kayuadi, Taka Bonerate, Kepulauan Selayar melihat bahwa penyebab kecelakaan kerja adalah adanya aktivitas *destruktif fishing* berupa pelegalan aktivitas bom ikan, penggunaan alat kompresor untuk menyelam yang dimodifikasi untuk menyuplai udara, kelelahan saat menyelam, kompresor mati, dan diserang hantu laut. Temuan *pertama*, dalam penelitian ini melihat cara penyelam Bajo melakukan upaya preventif untuk menghindari kecelakaan dengan menggunakan pengetahuan lokal sebelum menyelam berupa ritual dan mantra yang dibaca sebelum berangkat melaut untuk menyelam. Beberapa ritual yang dipraktikkan yakni ritual *tula' bale* (tolak bencana), ritual *niba pinah*, dan *ritual paruru* yang secara keseluruhan untuk

memperoleh keselamatan dan rezeki selama melaut. Sedangkan mantra dibacakan dalam ritual dan untuk pengobatan terhadap nelayan yang mengalami kecelakaan saat menyelam.

Kedua, Arsad melihat tindakan kuratif penyelam Bajo sebagai rangkaian tindakan pengobatan individu atau melibatkan tenaga medis lokal dan modern untuk menyembuhkan cedera atau penyakit dan pengendaliannya terhadap ancaman kecacatan sehingga kesehatan penyelam tetap terjaga. Beberapa tindakan kuratif tersebut berupa *dipassau talinge* (melonggarkan telinga) untuk menghindari barotrauma atau kerusakan jaringan karena efek langsung tekanan, merokok dan siram air hangat untuk menghindari hipotermia, menggunakan ramuan tradisional dan balsem untuk mengatasi kram, dan katerisasi urine yang dilakukan jika air kencing tidak bisa keluar akibat kram yang diderita. Serangkaian upaya yang dilakukan oleh penyelam Bajo memperlihatkan perkembangan pola pikir yang sebelumnya bersifat tradisional ke arah modern.

Temuan Yuliandari (2015) menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan kerja karena aktivitas penggunaan alat tangkap *destruktif fishing* di Pulau Kodingareng Lompo. Beberapa kasus kecelakaan karena penggunaan alat tangkap bom dan busur mengakibatkan nelayan mengalami hilangnya anggota tubuh, luka akibat alat tangkap, lumpuh hingga kematian banyak ditemui di Pulau Kodingareng Lompo. Hal tersebut mengakibatkan nelayan kehilangan pekerjaan sehingga ekonomi

keluarga sawi juga terdampak. Penelitian ini juga melihat bagaimana relasi punggawa-sawi dalam memastikan keselamatan kerja dan pengobatan saat nelayan (sawi) mengalami kecelakaan. Punggawa sebagai orang yang bertanggung jawab sawi memastikan alat tangkap yang digunakan aman. Sementara jika terjadi kecelakaan punggawa memiliki peran dengan memberikan perhatian seperti memanggil dokter atau perawat untuk pertolongan pertama. Ada pula punggawa yang hanya memanggil sanro untuk memberikan perawatan karena menganggap biaya dokter mahal atau terlalu lama untuk menunggu dokter datang ke Pulau Kodingareng. Hal tersebut dilihat peneliti sebagai kurangnya tanggungjawab punggawa terhadap sawi dalam upaya penyembuhannya. Secara umum relasi yang terbangun antara Punggawa dan Sawi masih dominan bersifat ekonomi sementara upaya keselamatan masih kurang, dilihat dari kurangnya kesadaran untuk mengganti alat tangkap yang berbahaya meskipun sudah banyak kasus kecelakaan yang terjadi hanya karena keuntungan yang menggiurkan.

Penelitian Riantoro, dkk. (2017) mengeksplorasi aktivitas perikanan di atas kapal angkut yang memiliki potensi risiko berbahaya karena kecilnya area pada kapal dengan jumlah penumpang yang banyak ditambah beratnya jumlah barang yang diangkut serta tidak terdapatnya seorang penumpang yang menggunakan alat keselamatan dan APD (Alat Pelindung Diri) yang juga tidak tersedia. Penelitiannya mengidentifikasi risiko kerja pada kegiatan perikanan bagan apung dengan metode analisis

keselamatan kerja (*Job Safety Analysis*) dan pengetahuan nelayan terhadap keselamatan kerja. dengan mengexaminasi setiap aktivitas nelayan mulai dari tahap pra operasi, tahap operasi, dan tahap pasca operasi.

Studi Purwangka, dkk. (2013) yang juga mengexaminasi aktivitas kerja dan resiko masing-masing dari kegiatan penangkapan ikan oleh nelayan menggunakan alat payang di Palabuhanratu yang memiliki potensi risiko tinggi. Peneliti melakukan klasifikasi aktivitas kerja dengan peluang resiko kegagalan terbesar yakni pada pengoperasian alat tangkap saat pemasangan alat. Peluang kecelakaan kerja terbesar pada aktivitas pengangkatan alat tangkap (*hauling*). Dalam kaitan dengan pengendalian resiko, meminimalisasi *human error* dapat dilakukan dengan membuat rencana kegiatan penangkapan ikan/pelayaran, pemilihan anak buah kapal (ABK) sesuai dengan kemampuan dan keterampilan yang dibutuhkan, merancang prosedur kerja yang aman, penggunaan peralatan sesuai kebutuhan, menggunakan alat perlindungan diri dan mengondisikan lingkungan kerja yang sehat, serta melakukan koordinasi antar ABK.

Dalam kajian Dharmawirawan dan Modjo (2012) tentang bahaya kegiatan penangkapan ikan nelayan muroami di Kelurahan Pulau Panggang, Kabupaten Kepulauan Seribu. Dengan menggunakan metode *Job Hazard Analysis* (JHS) untuk mengidentifikasi bahaya dari aktivitas kerja nelayan muroami ditemukan bahwa bahaya keselamatan dan

kesehatan kerja dapat terjadi pada setiap tahapan penangkapan ikan, mulai dari tahapan persiapan, tahapan penyelaman, dan tahapan penanganan hasil penangkapan. Bahaya yang dihadapi nelayan dikelompokkan menjadi bahaya kesehatan dan keselamatan kerja. Bahaya bagi kesehatan meliputi ergonomik, kebisingan, tekanan ekstrem, temperature dingin, temperatur panas, sengatan ikan dan karang beracun, gas CO, CO² dan Nitrogen. Sedangkan bahaya bagi keselamatan nelayan meliputi ombak, lantai licin, duri ikan, terjepit, bahan bakar mesin kompresor, selang api korosif, tekanan udara pada tabung mesin kompresor, tuas terlepas, karang, gigitan biota laut, selang tertekuk, terputus, terputus, atau bocor dan tubuh yang tersangkut baling-baling kapal. bahaya bagi kesehatan meliputi ergonomik, kebisingan, tekanan ekstrem, temperature dingin, temperatur panas, sengatan ikan dan karang beracun, gas CO, CO² dan Nitrogen.

Jika studi-studi sebelumnya berfokus pada kasus kecelakaan kerja nelayan dan faktor penyebabnya karena *human error*, maka penelitian ini akan berfokus untuk mendeskripsikan pengetahuan dan mengidentifikasi perilaku nelayan terhadap terciptanya keselamatan pelayaran sebagai suatu perilaku budaya.

C. Budaya Keselamatan

Istilah *safety culture* (budaya keselamatan) mulai dikenal dan mendapat perhatian luas sejak terjadinya kecelakaan nuklir Chernobyl. Kejadian ini membuka mata dunia tentang akibat dari buruknya

manajemen keselamatan dan faktor manusia (*human factor*) dalam menciptakan *safety* (Flin, dkk, 2000; IAEA 1986). Menurut *International Nuclear Safety Advisory Group* (INSAG) (1991:4), budaya keselamatan adalah sikap perilaku, maupun secara struktural, menghubungkan baik organisasi maupun individu, dan persyaratan terkait untuk menyesuaikan semua isu keselamatan dengan persepsi dan tindakan yang memadai. Substansi Budaya Keselamatan pada dasarnya merupakan suatu cara dimana perhatian utama terhadap keselamatan tercapai baik oleh organisasi maupun oleh individu.

Sejumlah institusi kini memperkenalkan konsep *safety culture* sampai pada tingkat individu. Mearns, dkk. (2003:644) menggambarkan *safety culture* sebagai konsep yang pada mulanya digunakan untuk menjelaskan bahwa malapetaka dapat terjadi sebagai akibat dari lemahnya manajemen. Kini konsep tersebut telah berubah menjadi konsep yang menjelaskan peran individu terhadap terjadinya kecelakaan. Mearns, dkk. (2003:652) mengungkapkan bahwa beberapa konsep dapat diaplikasikan dalam mewujudkan manajemen yang berorientasi pada kegiatan yang menunjang *safety*, yakni 1) Menetapkan *safety* sebagai prioritas utama, 2) Menetapkan komitmen manajemen terhadap *safety*, 3) Menekankan pentingnya *safety* dalam pertemuan-pertemuan tingkat institusi, 4) Melakukan tatap muka dengan karyawan/supporting unit khusus tentang *safety*, 5) Menyusun *job description* yang memprioritaskan *safety*, 6) Melakukan sosialisasi faktor-faktor penunjang *safety*, 7) Membangun

komunikasi formal dan informal tentang *safety*, 8) Melibatkan seluruh karyawan/supporting unit dalam mewujudkan *safety*, 9) Meningkatkan kualitas SDM, 10) Mendelegasikan wewenang menyangkut *safety*, 11) Menkuatkan komitmen tentang *safety* dalam institusi. Dari penjelasan tersebut dapat dilihat betapa keselamatan kerja sangat bergantung pada individu dan kelompok manajemen kerja mereka.

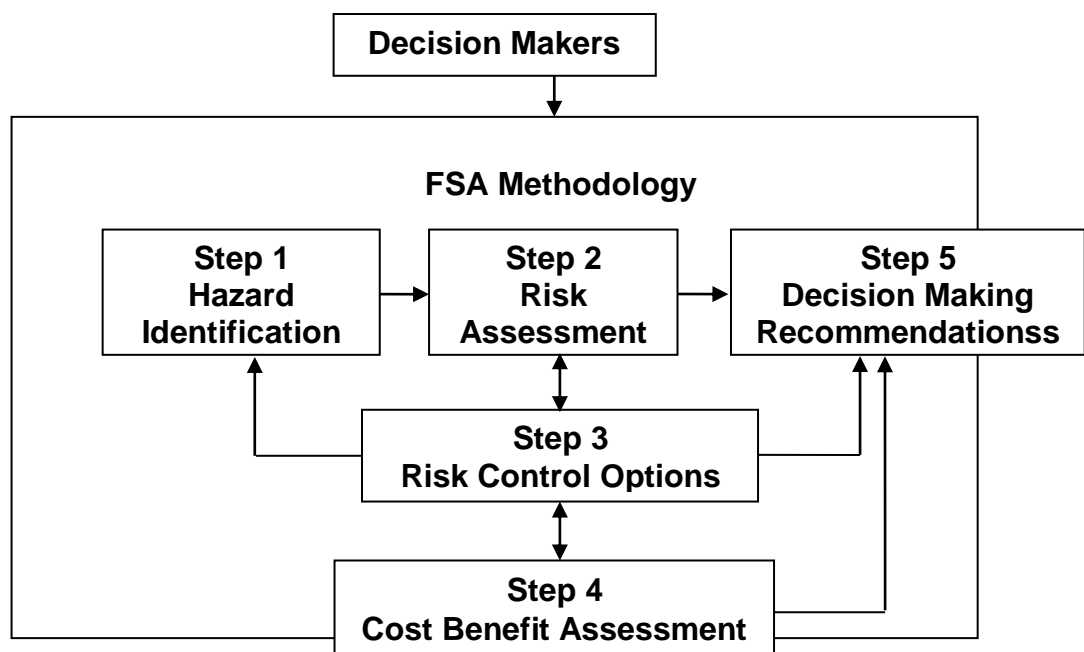
International Maritime Organization (IMO) melalui MSC/Circ. 1023 (2002) telah menetapkan suatu sistem penilaian kecelakaan yang dikenal dengan *Formal Safety Assessment (FSA)* (**lihat diagram 1**). Sistem ini berorientasi pada upaya mempersempit celah kemungkinan terjadinya keadaan bahaya melalui *preventive approach*. Sistem ini juga memberi ruang bagi upaya membantu, mendukung proses pembuatan dan penegakan peraturan keselamatan pelayaran. Rifa'i (2018:8) menyatakan bahwa budaya keselamatan dan kesehatan kerja (K3) atau *safety culture* mencakup tiga hal utama, yaitu *mindset*, *knowledge*/pengetahuan tentang K3, dan kecepatan respon. K3 merupakan dasar untuk kegiatan *operation*, *maintenance*, *engineering* (OME) dan seluruh kegiatan yang berlangsung di lingkungan perusahaan.

Tujuan keselamatan kerja adalah sebagai berikut: 1) Memberikan pemeliharaan dan peningkatan derajat kesehatan ke tingkat yang lebih baik, baik fisik, mental maupun kesejahteraan sosial masyarakat pekerja semua lapangan pekerjaan, 2) Mencegah dampak terjadi gangguan kesehatan masyarakat pekerja yang diakibatkan oleh kegiatan atau

kondisi lingkungan kerjanya, 3) Memberikan perlindungan bagi pekerja dalam pekerjaannya dari faktor yang membahayakan kesehatan, dan 4) Menempatkan dan memelihara pekerja di suatu lingkungan pekerja yang sesuai dengan kemampuan fisik dan psikis (Notoatmodjo, 2007: 362).

Diagram 2.1. Formal Safety Assessment (FSA)

IMO, MSC/Circ. 1023, 2002



Dalam dokumen “*International Atomic Energy Agency (IAEA) Safety Report 75-INSAG-4: Safety Culture*” oleh Badan Pengawas Tenaga Nuklir (1991:10), dimuat bahwa dalam semua jenis kegiatan, baik untuk organisasi maupun untuk individu pada semua tingkatan, perhatian terhadap keselamatan mencakup berbagai unsur yakni, 1) Kepedulian individu terhadap pentingnya keselamatan, 2) Pengetahuan dan kompetensi yang diperoleh melalui pelatihan dan instruksi personil maupun melalui belajar-sendiri, 3) Komitmen yang menuntut tauladan

pada tingkat manajemen senior dalam memprioritaskan keselamatan dan adopsi oleh individu tentang tujuan keselamatan umum, 4) Motivasi melalui kepemimpinan, penetapan tujuan dan sistem penghargaan dan sanksi melalui sikap individu yang timbul dengan sendirinya, 5) Supervisi, termasuk kegiatan audit dan peninjauan-ulang dengan kesiapan untuk merespon sikap mempertanyakan individu, dan 6) tanggung jawab, melalui penugasan formal dan uraian tugas dan pemahamannya oleh individu.

Menurut Reason (1998:305) membangun *safety culture* dalam sebuah institusi tidak dapat dibangun secara instan. *Safety culture* dibangun melalui perjalanan panjang yang berkesinambungan dengan melakukan pembenahan pada lingkungan kerja, meningkatkan kualitas SDM, melakukan pelatihan dan mengembangkan pola kepemimpinan yang sesuai. Dalam penelitian ini, proses terbangunnya *safety culture* pada lingkungan kerja nelayan Mandar dieksaminasi dengan mengidentifikasi pengetahuan mereka tentang keselamatan, dan melakukan pengamatan pada aktivitas dan lingkungan kerja mereka untuk mendeskripsikan pola kerja mulai dari sebelum melaut, saat melaut, dan setelah melaut.

D. Penelitian Terdahulu

Bagi masyarakat maritim pada umumnya, khususnya kelompok-kelompok pelaut jarak jauh (pelayar dan nelayan) di negara-negara sedang berkembang, termasuk Indonesia, mengakar persepsi budaya

maritim yang memahami pelayaran (usaha transportasi dan pencarian ikan di laut) sebagai pekerjaan berisiko bahaya, berat dan rumit (Smith, 1977; Acheson, 1981; Lampe, 2020:2). Sejumlah hasil penelitian menginformasikan bahwa risiko bahaya timbul dari perubahan-perubahan kondisi laut (ombak, badai, arus, dan lain-lain) secara terus-menerus, kelalaian Anak Buah Kapal (ABK) secara individual dan kelompok yang sewaktu-waktu terjadi, tidak layaknya kondisi kapal dengan berbagai komponen dan perlengkapan utama untuk dilayarkan, yang kesemuanya bisa menimbulkan kecelakaan di laut. Berat dan rumitnya pekerjaan pada pengaturan dan pengoperasian komponen-komponen peralatan dan perlengkapan produksi mencirikan perusahaan-perusahaan pelayaran dan perikanan berskala besar dan modern (Lampe, 2020:2).

Dalam rangka mengantisipasi efek negatif dari sifat pekerjaan pelayaran yang berbahaya, berat, dan rumit tersebut, para pelaut merekayasa dan memolakan berbagai strategi adaptif dalam berbagai aspek (kelembagaan, teknik dan keterampilan, kognitif/mental, ideologi, etos/sikap kepribadian), dan kekompakan anggota kelompok agar bisa selamat dan berhasil dalam usahanya (Acheson, 1981; Prins, 1984; Lampe, 2020:2). Kaitannya dengan studi antropologi maritim terletak terutama pada aspek-aspek pengelolaan organisasi/kelompok kerja, kesiapan atau kelaikan teknik navigasi, dan penggunaan sistem kognitif (pengetahuan, ide, norma, nilai, keyakinan sakral) dalam rangka

menginterupsi kondisi perubahan alam laut yang bisa mempengaruhi kejadian kecelakaan pelayaran (Lampe, 2020:3).

Studi mengenai budaya keselamatan pelayaran pelaut di Indonesia, kekurangannya karena hasil-hasil penelitian pada umumnya masih berciri etnografi klasik yang memasukkan berbagai unsur kebudayaan (sistem-sistem pengetahuan, organisasi sosial, ekonomi, teknologi, dan kepercayaan) tanpa sebuah fokus dan analisis secara spesifik pada aspek budaya keselamatan pelayaran. Studi yang cenderung seperti itu antara lain, Hamid (2007) mengenai sistem-sistem pengetahuan pelaut Bugis-Makassar tentang perbintangan, musim dan keadaan cuaca, tanda-tanda di laut yang menunjukkan akan terjadinya bahaya; Ammarell (2016) tentang kompleksitas sistem pengetahuan dari beberapa subetnik Bugis-Makassar tentang petunjuk arah pelayaran, mata angin, kompas bintang, pola pasang surut, lokasi *kala-kala* (pusaran air laut) yang dapat menjadi acuan menghindari bahaya; Demmalino (1993/1994) yang melihat sistem pengetahuan pelaut Bira (Bulukumba) tentang gejala alam laut, pengendalian gerakan perahu menyesuaikan perubahan arah angin dan ombak serta arus, menurunkan layar ketika angin tidak bersahabat, dan penggunaan alat-alat penyelamatan ketika sudah terjadi kecelakaan (kapal karam/tenggelam); dan Suriansyah (2018) tentang aspek yang berkaitan dengan aktivitas usaha pada kapal pelayaran rakyat di Desa Bonerate, Kabupaten Kepulauan Selayar, yang meliputi struktur

organisasi kerja, bentuk pengelolaan pelayaran serta sistem pengetahuan yang dimiliki.

Melihat penelitian mengenai pelayaran sebelumnya yang membahas keselamatan dengan pendekatan etnografi klasik, maka penelitian ini menguraikan secara spesifik mengenai budaya keselamatan pelayaran dengan pendekatan yang memadukan antara pengetahuan nelayan dan pandangan ilmiah.