

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. FAKTA

Sehubungan dengan tempat kerja peneliti terakhir di Perusahaan pelayaran OCEAN TANKER PTE LTD Singapore untuk itu Obyek Penelitian dibuat berdasarkan pengalaman saat melaksanakan perawatan kapal bagian dek yang didapat saat bekerja diatas kapal Supply MV AN HUI. milik OCEAN TANKER PTE LTD Singapore

1. Objek Penelitian

Data kapal

MV. AN-HUI adalah jenis kapal supply dengan data-data sebagai berikut :

Nama kapal : MV. AN-HUI

Nama Sebelumnya : SANYO MARU

Nama Panggilan 9 V3953

Nomor IMO : 385963

Panjang Keseluruhan (LOA) 50.00 m

Lebar Keseluruhan : 10.60 m

GRT/ NRT : 719 / 215

Penugasan awak kapal MV.AN-HUI dibagi menjadi dua bagian departemen yaitu :

- a. Departemen Deck berjumlah 11 orang yang dipimpin oleh Mualim 1
- b. Departemen Mesin berjumlah 6 orang yang dipimpin oleh Kepala Kamar Mesin

B. FAKTA KONDISI

Pelaksanaan pemeliharaan diatas kapal khususnya bagian deck adalah tanggung jawab mualim I namun dalam pelaksanaan pemeliharaan kapal belum tentu dapat dilaksanakan dengan baik karena ada kendala-kendala yang menghambatnya. Seperti yang terjadi diatas MV. AN HUI pelaksanaan pemeliharaan tidak dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan dan yang telah direncanakan, kendala tersebut diantaranya dikarenakan Informasi jadwal kapal sandar yang tidak tepat waktu yang menyebabkan banyaknya waktu yang terbuang, hanya karena menunggu giliran untuk sandar yang sering delay, belum lagi bila cuaca tidak bersahabat seperti turun hujan yang tentunya ABK tidak dapat melaksanakan perawatan di Deck.

Alat adalah faktor pendukung untuk pelaksanaan pekerjaan, kondisi peralatan yang dipakai terkadang sudah termakan usia yang sudah beberapa kali mengalami perbaikan atau diservice oleh pihak darat salah satu contohnya adalah Mesin Skiling atau Chipping gun yang kegunaanya adalah untuk menghilangkan sisik- sisik karat di main dek, poop deck dan bagian lainnya di deck. Saat pemakainya sering kali mengalami kerusakan diantaranya tidak tahan digunakan dalam waktu yang cukup lama. Akhirnya Abk menggunakan alat manual yaitu Palu ketok/palu ciping yang tentunya memperlambat pekerjaan yang menyebabkan tidak maksimalnya hasil yang dicapai.

MV. AN HUI adalah kapal yang beroperasi di perairan singapore, dengan awak kapal 100 % diawaki oleh orang Indonesia. Saat kapal dalam posisi berlabuh sering kali awak kapal yang tidak bertugas jaga Pesiar kedarat dengan berbagi macam kepentingan diantaranya membeli keperluan pribadi masing masing crew, dan pesiar untuk menghilangkan kepenatan selama pelayaran, saat kembali keatas kapal kadang sering terlambat yang tentu saja mengganggu jam kerja yang telah dibuat.

Kontrol yang belum berjalan dengan baik dari Mualim I sebagai Penanggung jawab dalam pekerjaan perawatan bagian deck dan Serang/boatswain sebagai mandor kerja dibagian deck sering kali dimanfaatkan oleh ABK yang kurang bertanggung jawab dalam melaksanakan pekerjaan, dilakukan asal sudah kelihatan bekerja tanpa memperhatikan kualitas dan kuantitas pekerjaan yang telah diperintahkan oleh mualim I. Dalam mengontrol pekerjaan perawatan mualim I tidak selamanya dapat mengontrol secara langsung dilapangan dikarenakan adanya tugas lain yang harus dikerjakan diantaranya Tugas-tugas yang ada dalam ISM Code. Diantaranya membuat laporan harian, mingguan, bulanan, Triwulan dan tahunan. Belum lagi dalam hal pengawasan penanganan muatan baik saat dipelabuhan maupun dilaut saat kapal berlayar disini dibutuhkan seorang serang/Boatswain yang berpengalaman yang dapat manage/mengkoordinasi ABK dengan baik sehingga membantu mualim I dalam hal kontrol/pengawasan terhadap pelaksanaan pekerjaan perawatan Kapal yang dilaksanakan Oleh ABK. Tidak kalah pentingnya Peran nakhoda sebagai pimpinan tertinggi diatas kapal dapat memotivasi ABK dalam setiap pertemuan Safety meeting yang dilakukan setiap 1 bulan sekali.

Perusahaan sebagi pemberi kebijakan dalam prosedur pelaksanaan perawatan kapal masih kurang konsisten, dalam hal kontrol serta ketepatan dan waktu mensupply material dan sparepart yang dibutuhkan kapal dalam melaksanakan perawatan. Juga terkadang adanya koordinasi yang belum tercipta dengan baik yang menyebabkan terbenturnya pekerjaan yang dilaksanakan oleh Pihak kapal dengan yang dikehendaki oleh management dalam hal ini perusahaan pelayaran.

Perhatian perusahaan dalam bentuk materi/Incentif perawatan yang dinilai ABK tidak sesuai dengan apa yang dikerjakan dan penilaian yang objektif menjadi salah satu faktor penurunan motifasi ABK dalam menjalankan

tugas perawatan. Banyaknya area kapal yang harus dilakukan perawatan kadang-kadang harus membuat ABK melakukan lembur tidak dibarengi dengan pemberian Incentif Perawatan yang sering terlambat diterima oleh ABK.

1. Permasalahan

Dari uraian diatas penulis mengidentifikasi mengenai penerapan yang sesuai dengan PMS dikapal MV.AN-HUI adapun penulisan tersebut antara lain :

- 1) Belum optimalnya perawatan dikapal sesuai dengan PMS

Selama penulis ber dinas sebagai Mualim I MV. AN-HUI penulis menemukan banyaknya factor yang menyebabkan tidak optimalnya perawatan yang dilakukan diatas kapal MV.AN-HUI salah satunya dikarenakan MV.AN-HUI berlayar dengan jarak pendek sehingga awak kapal tidak optimal untuk melaksanakan perawatan sesuai dengan PMS.

- 2) Peralatan dan perlengkapan sudah berusia tua

Kapal MV. AN-HUI dibangun pada tahun 1976 maka peralatan dan perlengkapan diatas kapal MV. AN-HUI tersebut sudah tidak layak semestinya digunakan atau diperlukan sehingga alat-alat tersebut harus mendapatkan perawatan khusus supaya bisa digunakan semestinya..

2. Masalah Utama

Dengan analisa permasalahan diatas maka penulis menyimpulkan bahwa masalah utama tersebut dari penyelesaiannya adalah :

- 1) Belum optimalnya perawatan dikapal sesuai dengan PMS