

## BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

### A. Fakta

MV STX ACACIA dengan DWT 174.899 T dengan kapasitas ruang muat 197,131.7 M<sup>3</sup> adalah tipe kapal *Bulk Carrier*. Kapal yang mengangkut muatan tanpa pembungkusan tertentu, berupa biji-bijian yang dicurahkan langsung ke dalam palkah kapal.

Berdasarkan spesifikasinya yang khusus, kapal bulk carrier memiliki karakteristik umum yang menonjol. Beberapa ciri kapal bulk carrier adalah sebagai berikut :

1. Memiliki *single deck*. Kapal muatan curah tidak memerlukan deck tambahan diruang muat, karena muatannya ditimbun diatas pelat alas dalam kapal hingga pada batas tertentu.
2. Posisi kamar mesin dibelakang kapal.
3. Memiliki *top side tank* dan *hopper side tank*, yang dipakai untuk mengurangi pergeseran muatan.
4. Orientasi perencanaan kapal adalah kapasitas muatan sebesar-besarnya.

## 1. Obyek Penelitian

### a. Data Kapal

Guna kelengkapan penelitian ini penulis sampaikan data-data kapal MV STX ACACIA, sebagai berikut :

Nama Kapal : MV STX ACACIA

Call Sign : 3FUG9

Register : Panama

Owner : Stx Marine Service

DWT : 174,899 Ton

Kapal MV STX ACACIA adalah kapal *bulk carrier* yang dilengkapi dengan baling-baling tunggal sebagai tenaga penggerak kapal tersebut.

### B. Fakta Kondisi

Apabila kita membicarakan tentang Kemampuan ABK dalam memahami tanggung jawab dan Tugas Keamanan Kapal, maka akan berpengaruh dengan kinerja anak buah kapal. Rendahnya kemampuan ABK dalam memahami tanggung jawab dan tugas keamanan kapal akan menyebabkan rendahnya kinerja ABK dalam menghadapi berbagai macam masalah dan ancaman yang terjadi diatas kapal.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis dapat menganalisa keadaan saat di kapal MV STX ACACIA, yaitu :

## 1. Masih sering terjadi pencurian di atas kapal

Kemampuan ABK yang kurang merupakan suatu kendala dalam proses pelaksanaan *Ship Security Plan (SSP)* diatas kapal, sehingga banyak tugas yang disusun oleh pimpinan tidak dapat diselesaikan tepat waktu. Sering terjadi adanya kendala dalam menelusuri apa saja kegiatan pekerjaan selama periode tertentu. Diantaranya dalam pelaksanaannya, karena kurangnya kesadaran ABK dalam melaksanakan tugas sehari-hari dan juga tidak mentaati peraturan, baik itu yang dibuat oleh perusahaan maupun peraturan yang telah dibuat oleh pimpinan di atas kapal. Masalah lain yang juga mendorong rendahnya tingkat kemampuan ABK adalah tidak adanya motivasi untuk bekerja lebih serius, hal-hal seperti ini sering terjadi dan tentu saja akan menghambat jalannya pengoperasian kapal sebagaimana yang diinginkan.

Untuk mengubah sesuatu hal yang telah menjadi kebiasaan kesuatu hal yang baru, memerlukan kesabaran, keuletan yang tinggi, dan juga waktu. Meskipun telah menerapkan manajemen keamanan kapal namun belum sepenuhnya diberlakukan diatas kapal. ABK sudah terbiasa dengan pola kerja lama dan kurang memperhatikan/peduli terhadap faktor keamanan kapal dan juga pada dirinya sendiri maupun terhadap lingkungan sekitar, seperti yang penulis jumpai sebelumnya.

Pada tanggal 25 Februari 2011 terjadi kehilangan 1 (satu) tali tross di buritan kapal. Kehilangan ini terjadi ini diperkirakan antara pukul 23.30 WIB sampai pukul 04.00 WIB pada saat kapal berlayar dari Banjarmasin tujuan Kwangyang Korea. Hal ini terjadi dikarenakan ABK tidak menjalankan tugas jaga dengan rasa tanggung jawab dan sesuai prosedur yang terdapat pada *SSP*. Padahal prosedur keamanan sudah menjadi keharusan dan

ditekankan oleh manajemen kapal dengan menggunakan tolok ukur seperti *check list* atau daftar periksa, *SSP* yang harus dilakukan selama melaksanakan tugas jaga. Kurangnya kemampuan dan pemahaman ABK dalam menjalankan sistem keamanan kapal membuat ancaman keamanan semakin besar. Disamping itu, kurangnya pengawasan dari para mualim kapal terutama *Ship Security Officer (SSO)* juga menjadi penyebab utama ketidakdisiplinannya ABK, sehingga kurang peduli akan ancaman keamanan, khususnya keamanan kapal secara keseluruhan. Sehingga untuk semua ABK diharuskan mempunyai sertifikat keamanan .

Di atas kapal telah diterapkan sistem manajemen keamanan namun belum terlaksana dengan baik dan mendapat perhatian dari ABK. Hal ini terlihat saat di adakan internal audit oleh perusahaan terutama audit mengenai catatan-catatan/rekaman masih terdapat banyak ketidaksesuaian atas pengisian daftar periksa yang telah ditetapkan oleh manajemen kapal. ABK banyak yang tidak mengerti akan fungsi dan kegunaan dari daftar periksa, sehingga ABK dalam melaksanakan berbagai jenis kegiatan kerja tidak menggunakan pedoman yang pasti.

Faktor lain adalah kurangnya tanggung jawab dan pemahaman akan manfaat dari pelaksanaan prosedur sistem keamanan terhadap suatu pekerjaan. Hal ini merupakan penyebab utama kendala pelaksanaan manajemen keamanan. Dengan adanya ketidaksesuaian sudah barang tentu akan menjadi penyebab timbulnya bahaya, khususnya ancaman keamanan.

Ancaman keamanan yang dapat terjadi di atas kapal selain faktor manajemen dikarenakan juga tidak ditunjang oleh perlengkapan keamanan. Yang paling menonjol adalah faktor

kelalaian manusia serta kurangnya pemahaman dan ketrampilan ABK dalam menjalankan tugas. Dari semua hal tersebut, perlu diadakan pelatihan dan simulasi mengenai berbagai faktor yang mengakibatkan timbulnya ancaman keamanan bagi ABK mengingat faktor ancaman keamanan sangat mempengaruhi jalannya pengoperasian kapal.

## **2. Belum berjalannya *ISPS Code* dengan baik.**

Seiring dengan perkembangan teknologi dan banyaknya terjadi tindak kejahatan, yang mengancam keberadaan kapal-kapal baik kapal yang sandar di pelabuhan maupun kapal yang sedang melakukan pelayaran. IMO mengeluarkan revisi Solas 1974 dengan memasukkan faktor keamanan yang tertuang pada chapter XI – 2 yaitu *ISPS Code*. Walaupun telah diberlakukan pada bulan Juli 2004 namun masih banyak petugas khususnya yang menangani masalah keamanan pelabuhan serius akan ancaman keamanan yang mungkin terjadi. Hal ini terlihat pada saat kapal MV STX ACACIA memasuki pelabuhan Adang Bay, Pulau Laut dan sandar pada tanggal 20 Maret 2011 sekitar pukul 21.00 waktu setempat telah terjadi kehilangan inventaris kapal berupa cat putih 5 kaleng dan cat merah 5 kaleng masing-masing 20 liter. Kejadian di atas disebabkan aturan yang berlaku di dalam area pelabuhan kurang tegas dan kontrol dari para petugas pelabuhan Adang Bay sehingga orang yang tidak punya kepentingan di atas kapal leluasa dan sulit dilarang. Begitu juga peran dari petugas keamanan kapal kurang memahami dan taat dengan peraturan yang telah ditetapkan khususnya pengecekan sebelum orang naik dan masuk ke kapal.

Semua yang telah dipaparkan diatas terjadi di atas kapal MV STX ACACIA yang awak kapalnya berasal dari beberapa negara

antara lain Indonesia, Korea, Philipina dan Myanmar dan terjadi saat penulis bekerja sebagai Mualim I, periode kerja antara bulan April 2011 sampai Desember 2011.

## **C. Permasalahan**

### **1. Identifikasi Masalah**

Faktor keamanan sangatlah penting dan harus menjadi prioritas utama, banyaknya insiden yang terjadi dan mengancam keamanan di atas kapal MV STX ACACIA, dapat dijabarkan faktor-faktor penyebab sebagai berikut :

- a. Kurangnya Pemahaman ABK Terhadap Manfaat Sistem Keamanan Kapal
- b. Lemahnya Pengawasan Terhadap Pelaksanaan Sistem Keamanan Kapal
- c. ABK Kurang Menguasai Sistem Keamanan Kapal
- d. ABK Tidak Mendapatkan Kesempatan Ikut Pendidikan
- e. Rendahnya Tingkat Disiplin Kerja ABK
- f. Rendahnya Produktivitas Kerja ABK

Di bawah ini akan diuraikan 6 (enam) pokok penyebab permasalahan yang diambil dan ditelusuri sebagai berikut:

#### **A. Kurangnya Pemahaman ABK Terhadap Manfaat Sistem Keamanan Kapal**

Pemahaman ABK terhadap manfaat sistem manajemen keamanan sangat kurang, hal ini dapat dilihat dari hasil internal audit yang masih banyak terdapat ketidaksesuaian khususnya pemahaman ABK terhadap sistem keamanan sehingga menghambat pengoperasian kapal. Kemampuan ABK juga sangat kurang terutama dalam melaksanakan sistem manajemen keamanan di atas kapal dan ketrampilan dalam

bekerja memang mutlak harus dipenuhi sebagai seorang pelaut profesional. Ketrampilan dan kemampuan ABK dalam bekerja yang tinggi sangat diperlukan untuk menunjang kelancaran semua tugas pekerjaan yang dibebankan pada dirinya dan dikembangkan dengan kemampuan seorang pelaut yang baik serta handal dibidangnya. Hal yang terjadi di MV STX ACACIA, ABK kurang menunjukkan ketrampilan dan kemampuan kerja sebagai seorang professional. Kurangnya ketrampilan dan terhambatnya pelaksanaan sistem manajemen keamanan kapal dapat dilihat dalam melaksanakan suatu kegiatan kerja seperti ini menunjukkan tidak profesionalnya pelaut itu karena dinilai kurang memahami sistem manajemen keamanan.

#### **B. Lemahnya Pengawasan Terhadap Pelaksanaan Sistem Keamanan Kapal**

Proses pelaksanaan sistem keamanan kapal perlu pengawasan dan perhatian yang serius karena tanpa adanya pengawasan dapat menimbulkan kesalahan prosedur yang telah ditetapkan. Lemahnya pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur sistem pencegahan keamanan, membuat ABK dalam melaksanakan sistem keamanan tidak menggunakan prosedur yang jelas dan pola tugas jaga keamanan yang asal-asalan. Akibat dari lemahnya pengawasan banyak terjadi ketidaksesuaian dan hasil kerja yang tidak dapat dipertanggungjawabkan dan terukur.

ABK yang bekerja di atas kapal dalam melaksanakan sistem keamanan kapal terbagi dalam beberapa bagian tugas jaga sesuai SSP sesuai ketentuan dalam *ISPS Code* terbagi menjadi 3 tingkat keamanan yaitu:

### 1. Sistem Keamanan Tingkat 1

Berarti tingkat dimana tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus menerus. Dimana sistem penjagaan yang dilaksanakan di atas kapal menggunakan standar biasa.

### 2. Sistem Keamanan Tingkat 2

Berarti tingkat dimana tindakan tambahan pencegahan keamanan minimum, harus dilaksanakan untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari resiko meningkatnya suatu insiden keamanan, sehingga pelaksanaan penjagaan lebih ketat dan teliti dibanding dengan sistem penjagaan pada sistem keamanan tingkat 1.

### 3. Sistem Keamanan Tingkat 3

Berarti tingkat dimana tindakan spesifik lebih lanjut dari pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan untuk suatu batasan waktu tertentu ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau mengancam walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik. Tingkat keamanan level 3 adalah tingkat keamanan paling tinggi sehingga dalam melaksanakan tugas memerlukan kewaspadaan yang tinggi juga.

## **C. Anak Buah Kapal Kurang Menguasai Sistem Keamanan Kapal.**

MV STX ACACIA adalah kapal berbendera Panama, dan semua buku petunjuk berbahasa Inggris. Di kapal tersedia buku-buku mengenai sistem manajemen keamanan yang diletakkan di anjungan, salon, dan ruang kontrol kamar mesin yang mudah untuk dibaca oleh semua ABK. Karena kurang mengerti dalam

menggunakan bahasa Inggris ditambah dengan tidak pernah membaca dan belajar buku-buku yang ada di kapal sehingga pengetahuan mengenai sistem manajemen keamanan sangat minim.

#### **D. Anak Buah Kapal Tidak Mendapatkan Kesempatan Ikut Pendidikan**

Hal ini sangat terlihat ketika penulis bekerja di atas kapal sebagai Mualim I, karena kurangnya pelatihan mereka kurang trampil dalam melaksanakan prosedur keamanan baik dari cara menggunakan, mengoperasikan ataupun mengembalikan alat-alat tersebut setelah selesai digunakan. Di atas kapal MV STX ACACIA terdapat berbagai tingkat sertifikat Kepelautan di lihat pada daftar ABK. Diatas kapal belum adanya program pelatihan bagi ABK khususnya pelatihan yang berhubungan dengan masalah ancaman keamanan. Adapun pelatihan yang berhubungan dengan sistem keamanan dimana sistem keamanan mempunyai tingkat dari tingkat 1 sampai tingkat 3. Apabila perusahaan mengadakan pelatihan bagi ABK sering tidak menggunakan metode yang baik sehingga tidak semua ABK yang mengikuti pelatihan merata dan mengena pada sasaran pelatihan.

#### **E. Rendahnya Tingkat Disiplin Kerja Anak Buah Kapal**

Disiplin dalam pengertian bahwa ABK harus mentaati segala aturan dan rencana yang telah ditetapkan terutama dalam menghadapi segala situasi yang mengharuskan ABK untuk melaksanakan segala perintah dan petunjuk dari pemimpin maupun perwira. Jadi seorang ABK harus memiliki kedisiplinan kerja yang baik dengan kesadaran sendiri tanpa ada yang memaksa dalam melaksanakan tugasnya. Menjaga

keamanan dan keselamatan kerja di kapal merupakan faktor utama yang harus di budayakan oleh seluruh ABK. Sistem manajemen dalam hubungan antar ABK yang baik dan sehat akan berpengaruh pada seluruh ABK untuk bekerja lebih efisien dan lebih efektif. Rendahnya tingkat disiplin ABK sangat berpengaruh pada pelaksanaan sistem keamanan kapal, oleh karena itu proses pemahaman ABK terhadap sistem keamanan kapal menjadi terhambat.

#### **F. Rendahnya Produktifitas Kerja Anak Buah Kapal.**

Secara tradisi perwira deck (mualim) lebih mengandalkan sistem manajemen dari pada terlibat sendiri dalam pekerjaan fisik. Hal ini mungkin telah berubah, mereka mungkin diharapkan untuk melakukan lebih banyak pekerjaan fisik. Selalu terdapat jurang pemisah antara perwira dengan bawahan, contohnya dengan tiga orang dalam tugas jaga laut sesuai pola tradisional, hal ini mungkin tidak menjadi masalah yang perlu dipikirkan bagi para perwira. Sekarang banyak kapal yang dengan hanya satu bawahan dalam satu tugas jaga, tetap di anjungan. ABK yang berjumlah terbatas menghadapi bertambahnya beban kerja, sehingga kemungkinan ia tidak mampu lagi menyelesaikan seluruh pekerjaan dan menyebabkan rendahnya produktifitas kerja ABK.

Para perwira harus menerima perkembangan baru ini dan mungkin harus mendorong bawahannya yang seperti itu untuk melibatkan diri dalam pengoperasiannya kapal. Banyak cara yang berbeda-beda dalam pengawasan sebuah kapal, tetapi sebelum salah satu sistem diterapkan pemilik kapal harus menetapkan implementasi prosedur keamanan. Dia harus menetapkan apakah semua tugas jaga keamanan, kecuali tugas

jaga pada keamanan tingkat ke 3 (tiga) apakah harus dilaksanakan oleh ABK.

## 2. Masalah Utama

Dari identifikasi masalah yang menyebabkan rendahnya kemampuan ABK dalam memahami tanggung jawab dan tugas keamanan kapal serta adanya ancaman keamanan di atas kapal yang ditimbulkan oleh kendala-kendala yang muncul dilapangan, maka penulis mengidentifikasi masalah utama tersebut dengan analisa USG untuk menentukan permasalahan pokok yang menjadi prioritas permasalahan

- PENDEKATAN U.S.G**
- U ⇒ **URGENCY** : masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berakibat fatal dalam jangka panjang.
- S ⇒ **SERIOUSNESS** : masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berdampak fatal terhadap kegiatan tetapi berpengaruh jangka pendek.
- G ⇒ **GROWTH** : masalah potensial yang tumbuh dan berkembang dalam jangka panjang dan timbulnya masalah baru dalam jangka panjang.

### ANALISIS USG

No.	Masalah	Analisis Perbandingan	U	S	G	Nilai				Prioritas
						U	S	G	T	
A	Kurang nya Pemahaman ABK Terhadap Manfaat Sistem Keamanan Kapal	A – B	B	A	A	4	5	5	14	1
		A – C	A	A	A					
		A – D	A	A	A					
		A – E	A	A	A					
		A – F	A	A	A					
B	Lemahnya Pengawasan Terhadap Pelaksanaan Sistem Keamanan Kapal	B – C	B	C	B	5	3	4	12	2
		B – D	B	B	B					
		B – E	B	B	B					
		B – F	B	B	B					
C	ABK Kurang Menguasai Sistem Keamanan Kapal	C – D	C	C	D	3	4	2	9	3
		C – E	C	C	C					
		C – F	C	C	C					
D	Anak Buah Kapal Tidak Mendapatkan Kesempatan Ikut Pendidikan	D – E	D	D	E	2	2	2	6	4
		D – F	D	D	D					
E	Rendahnya Tingkat Disiplin Kerja Anak Buah kapal	E – F	E	E	F	1	1	1	3	5
F	Rendahnya Produktifitas Kerja Anak Buah Kapal	F				0	0	1	1	6

Keterangan:

Berdasarkan skala likert 1-5

( 5=sangat besar,4=besar,3=sedang,2=kecil,1=sangat kecil )

Dari identifikasi permasalahan dengan menggunakan metode analisis USG, maka ditemukan dua masalah utama, yaitu Kurangnya Pemahaman ABK Terhadap Manfaat Sistem Keamanan Kapal dan Lemahnya Pengawasan Terhadap Pelaksanaan Sistem Keamanan Kapal.