

## BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

### A. Fakta

#### 1. Kemampuan dan Keterampilan Keselamatan Anak Buah Kapal (ABK) dalam Menggunakan Alat-Alat keselamatan

Dengan semakin ketatnya aturan yang diterapkan, banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi akhir-akhir ini serta diberlakukannya Undang-Undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, diketahui bahwa kelalaian ada pada pihak operator kapal yaitu para awak kapal, maka dari pihak perusahaan pelayaran sendiri telah turut membenahi kekurangan-kekurangan yang ada di atas kapal.

ABK yang yang seharusnya terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan, ternyata tidak seperti yang diharapkan, hal ini terlihat sewaktu diadakan *Boat Drill* dan *Fire Drill* atau pelatihan kepada ABK dalam menghadapi situasi kebakaran dan peninggalan kapal, ABK tidak bereaksi dengan cepat, dan mereka tidak tahu apa yang akan dilakukan dan bahkan mereka malah menunggu perintah dari para perwira di atas kapal.

Kesulitan-kesulitan seperti inilah yang ditemui di atas kapal sewaktu penulis bekerja di atas kapal KM. Andhika Tarunaga. ABK harus diarahkan terlebih dahulu, bahkan sesuai *Muster List* di kapal tugas masing masing ABK sebagian besar lupa atau tidak mengerti apa tugas-tugasnya dalam mempergunakan alat-alat keselamatan, mereka sebagian besar dalam mengoperasikan dan

mempergunakan alat tersebut kurang benar dan terampil, mereka tidak tahu apa yang harus disiapkan dan dilakukan, hal ini menandakan mereka kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal.

## 2. Arahan Perwira pada Anak Buah Kapal (ABK)

Seiring dengan perkembangan ilmu dan teknologi yang begitu cepat turut berpengaruh terhadap dunia pelayaran, dimana sekarang ini peralatan keselamatan di atas kapal terus berkembang, dari semua hal tersebut tentu saja dituntut suatu kemampuan dari setiap ABK untuk memahami cara pengoperasian alat-alat keselamatan tersebut dengan baik dan benar. "Penjelasan aturan-aturan keselamatan dan kesehatan kerja perlu harus disampaikan kepada kru terutama kepada *catering staff* yang kurang akan kesadaran akan keselamatan kerja dibanding kru yang lain, (Jatim Rozaimi, 2003: 14)".

Di atas kapal terdapat banyak jenis-jenis alat keselamatan yang dapat digunakan, di sinilah peranan Nakhoda, Muallim Satu, Kepala Kamar Mesin dan Masinis Satu sangat diperlukan untuk meningkatkan semangat atau kinerja dari para ABK. Di atas kapal para ABK bersifat acuh tak acuh dengan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal karena para perwira tidak memberikan arahan dan memperagakan tentang penggunaan alat keselamatan dan pemadam secara optimal.

Faktor lain yang juga turut berpengaruh adalah kurangnya kesadaran dan inisiatif dari para anak buah kapal itu sendiri untuk memahami bagaimana alat keselamatan dan pemadam digunakan dengan baik dan benar.

### 3. Jadwal Pelatihan

Mengacu pada pelaksanaan-pelaksanaan *ISM code* (*International Safety Management Code*) yaitu perencanaan, dibuatlah rencana atau jadwal pelatihan untuk setiap tahun. Dan itu sudah ditempel di dinding salon atau *crew mess room* dan anjungan, tetapi jarang dilaksanakan dan hanya dibuat laporan dan ditulis dalam buku harian kapal. "Pelaksanaan latihan darurat harus dicatat di dalam *log book*. Pada waktu latihan sekoci-sekoci penolong harus digunakan secara bergiliran, bila mungkin setiap 4 (empat) bulan sekali harus diturunkan ke air, (Jatim Rozaimi, 2003: 25)".

Dalam setiap bulan ada bermacam-macam pelatihan yang harus dilaksanakan. Pelatihan-pelatihan tersebut harus dilakukan setiap bulannya disamping untuk menyiapkan untuk keselamatan diri, jadwal tersebut sesuai dengan aturan *SOLAS* ada juga dengan *SMS* (*Safety Management System*) yang ada di atas kapal.

Pelaksanaan jadwal pelatihan kadang tidak bisa dilaksanakan karena faktor-faktor seperti ketatnya jadwal perjalanan, ombak yang terlalu kuat sehingga pada waktu-waktu tersebut tidak mungkin dilaksanakan kegiatan-kegiatan pelatihan sekoci dan pemadam kebakaran.

### B. Fakta Kondisi

Pada saat dilaksanakan pelatihan penurunan sekoci yaitu sewaktu narasumber masih bekerja di atas kapal KM. Andhika Tarunaga pada tahun 2007 sebagai Mualim Satu, sesuai jadwal di sistem manajemen keselamatan kapal dilaksanakan setiap 4 (empat) bulan sekali untuk

menurunkan sekoci secara bergantian antara sekoci kiri dan sekoci kanan. Untuk sekoci nomor satu yaitu biasanya di tempatkan di sebelah kanan *Boat Deck*, yang dilengkapi dengan mesin sekoci selain diturunkan, harus diuji coba untuk dijalankan di air dengan memutar kapal minimal satu kali putaran jika cuaca mengijinkan. “Pada waktu latihan sekoci-sekoci penolong harus digunakan secara bergiliran, bila mungkin setiap 4 (empat) bulan sekali harus diturunkan ke air, (Jatim Rozaimi, 2003: 25)”.

Salah satu ABK yang ditugaskan untuk menghidupkan mesin sekoci masih belum bisa mengoperasikan mesin sekoci tersebut secara maksimal pada waktu melaksanakan percobaan olah gerak di sekoci nomor 1 (satu) yaitu sekoci di sebelah kanan.

Hal tersebut merupakan kendala dari pengoperasian keselamatan kapal yang ditinjau dari para ABK kurang mampu secara maksimal dalam melaksanakan tugasnya dalam peran meninggalkan kapal.

### **C. Permasalahan**

Dari hasil temuan data tersebut di atas maka dapat terlihat dan menghasilkan identifikasi masalah sebagai berikut :

#### **1. Anak Buah Kapal Belum Cukup Mampu dalam Mengoperasikan Mesin Sekoci**

Diharapkan kepada semua ABK yang di atas kapal adalah ABK yang terampil menggunakan alat-alat keselamatan khususnya saat mengoperasikan sekoci penolong sesuai dengan fungsi dan kegunaannya, dan ABK harus yang siap bekerja. Dengan adanya ABK yang terampil di atas kapal maka apabila terjadi masalah

seperti *Abandon Ship* akan dengan cepat dapat mengatasi masalah tersebut dengan cepat dan benar.

Namun ada beberapa faktor yang harus di perhatikan kenapa seorang ABK belum sepenuhnya terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan:

**a. Kurangnya Pelatihan-Pelatihan Keselamatan di atas Kapal**

Hal ini sangat terlihat dan teridentifikasi ketika penulis bekerja di atas kapal, sebagai Mualim Satu apabila dilakukan pelatihan mereka kurang terampil dalam menggunakan alat-alat keselamatan baik dari cara menggunakan, mengoperasikan ataupun mengembalikan alat-alat tersebut setelah selesai adanya *Boat Drill* dan *Fire Drill*.

Karena juga kebanyakan kapal telah dibeli atau di datangkan dari luar negeri maka semua buku petunjuk berbahasa asing, sedangkan ABK seperti diterangkan di atas kurang dalam menguasai bahasa Inggris, sehingga tidak dapat mengartikan petunjuk-petunjuk dan keterangan yang ditulis dalam buku alat-alat keselamatan di kapal. Di atas kapal tersedia buku-buku mengenai alat-alat keselamatan yang diletakkan di anjungan, salon, dan ruang kontrol kamar mesin yang mudah untuk dibaca oleh semua awak kapal. Para ABK belum bisa mengerti dan memahami bahasa Inggris dengan lancar, sehingga pada waktu membaca dan mempelajari buku-buku petunjuk di atas kapal kurang begitu paham, yang mengakibatkan kurangnya pengetahuan mengenai alat-alat keselamatan kapal.

**b. Perwira Kurang Memberikan Arahan pada ABK**

Arahan dari Perwira Senior yaitu Nakhoda, Mualim Satu, Kepala Kamar Mesin dan Masinis Satu juga besar perannya sebagai motivator dalam arti peran aktif dari Perwira Senior untuk memotivasi ABK baik dalam hal bekerja juga dalam penggunaan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Perwira Senior memberi arahan dan motivasi supaya dapat meningkatkan kinerja maupun kesadaran dalam menggunakan alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Motivasi ini menimbulkan rasa percaya diri, sehingga ABK akan lebih sadar pentingnya menggunakan alat-alat keselamatan. Dan merekapun akan dengan senang hati untuk melakukan pelatihan-pelatihan yang sudah dijadualkan dengan semangat yang tinggi.

**c. Semangat Bekerja yang Kurang**

Dari hasil interview dengan ABK sebagian besar mereka menyatakan, menjadi pelaut karena keterpaksaan, karena lapangan kerja pilihan terakhir adalah hanya sebagai pelaut dengan latar belakang pendidikan yang bukan pelaut, sehingga dalam bekerja ABK menjadi kurang bersemangat. Berbeda dengan mereka yang benar-benar profesional sebagai seorang pelaut.

**d. Banyak Crew Baru di atas Kapal**

Pengertian *Crew* baru adalah, orang yang baru bekerja di perusahaan karena perusahaan juga memerlukan

regenerasi dan kepentingan lain di atas kapal maka perusahaan banyak mempekerjakan tenaga-tenaga muda dan pelaut baru, hal inipun berefek juga dalam operasi kapal. Mereka datang dari bermacam-macam perusahaan, ada yang dengan sistem manajemen kapal lebih maju dan ada yang ketinggalan. Jika ABK berasal dari perusahaan yang berbasis manajemen lebih baik maka tidak ada masalah, tetapi bila ABK berasal dari perusahaan yang berbasis manajemen yang kurang baik atau benar-benar baru sebagai pelaut dalam arti kata pertama kali jadi pelaut, hal ini yang menimbulkan masalah. Permasalahan tersebut akan perlu waktu dalam beradaptasi terutama dalam menggunakan peralatan-peralatan yang ada. Perlu pelatihan dan bimbingan lagi tentang keselamatan dan lain-lain.

**e. Latar Pendidikan yang Berbeda-beda**

Di atas kapal mempunyai latar pendidikan yang berbeda-beda ada yang dari SD sampai SMA, hal ini sangat besar mempengaruhi daya berpikir ABK untuk memahami pentingnya keterampilan menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal. Mereka hanya berpikir sesaat dalam arti mereka bekerja hanya sebatas menyelesaikan kontrak kerja. Mereka tidak berpikir sebagai seorang profesionalis yang bekerja di atas kapal.

**f. Instruksi-Instruksi di atas Kapal Menggunakan Bahasa Asing**

Seperti kita ketahui Instruksi-instruksi di atas kapal yang berasal dari luar semua menggunakan bahasa asing. Hal ini

juga menyulitkan kita dalam mengerti akan maksud dari instruksi-instruksi yang ada. Mengingat kemampuan berbahasa asing terutama bahasa Inggris di atas kapal kurang. Hal ini juga disebabkan oleh semua *crew* berasal dari Indonesia, jadi sehari-hari ABK menggunakan bahasa Indonesia. Jadi kita kurang terlatih menggunakan bahasa Inggris. Hal ini teridentifikasi apabila sebelum latihan diadakan absen tugas masing-masing, mereka kesulitan menghapalkan atau menyebutkan tugas-tugasnya.

## 2. Gaji yang Kurang Memadai

“Kompensasi adalah segala sesuatu yang diterima para karyawan sebagai balas jasa untuk kerja mereka, (T. Hani Handoko, Nopember 1987: 155)”. Para ABK terutama mereka yang bekerja di perusahaan pelayaran Indonesia mendapatkan gaji yang kurang memadai yaitu gaji yang bisa disejajarkan dengan gaji standar *ITF (International Transport Worker's Federation)*. Kompensasi kurang memadai terjadi karena anak buah kapal berpikir bahwa gaji maupun uang lembur yang diterima dianggap kurang memadai. Hal ini karena ABK selalu membandingkan gaji atau uang lembur dengan perusahaan-perusahaan yang besar dan standar *ITF* sehingga ABK menjadi kurang bersemangat atau kurang bergairah dalam bekerja.