

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

MV. LATIFAH adalah salah satu kapal milik Zamil *Offshore*, yang beroperasi di Dammam untuk Saudi Arabia. Kapal ini memiliki bobot sebesar DWT 1560 ton.

1. Obyek Penelitian

Untuk menunjang dan guna kelengkapan penelitian ini penulis sampaikan data-data kapal, sebagai berikut :

1. Ship Name : MV. LATIFAH
2. Call Sign : A9D2718
3. Official No : BN - 3020
4. Port Register: Kanmon
5. L. O. A : 60,61 M
6. L. B. P : 55,78 M
7. Beam Mld : 13 M
8. Depth Mld : 4,9 M
9. Design Draft : 4,15 M
10. Light Ship : 1260 T
11. GRT : 1267 T
12. NRT : 380 T
13. Engine : 2 x 2500 HP
14. Bow Thruster: 1000 HP

Obyek penulis yang penulis angkat adalah tentang upaya meningkatkan pemahaman dan pengawasan terhadap prosedur kerja di kapal MV. LATIFAH. Tentang kendala-kendala yang sering dihadapi yang tentu saja sangat mempengaruhi dalam pengoperasian kapal tersebut. Kondisi yang terjadi pada saat

penulis bekerja di katas kapal MV. LATIFAH untuk periode Oktober 2009 sampai dengan Juli 2010 diantaranya: *oiler* tangannya terluka sewaktu melakukan pekerjaan mengerinda karena dia tidak menggunakan sarung tangan, *able seaman* kepalanya luka sewaktu melakukan pekerjaan di *deck* dan kepalanya tertimpa pipa karena tidak memakai *safety helmet*. Kecelakaan kerja tersebut terjadi pada tanggal 8 Mei 2010

B. Permasalahan

1. Identifikasi Masalah

a. Lemahnya Pemahaman Prosedur Kerja.

Terganggunya pengoperasian kapal disebabkan oleh Anak Buah Kapal (baik ABK yang sudah bekerja di atas kapal maupun ABK yang baru naik kapal) yang kurang pelatihan pada prosedur kerja. Hal ini sangat terlihat/ teridentifikasi ketika penulis bekerja di atas kapal sebagai mualim satu apabila dilakukan pelatihan mereka kurang trampil dalam menerapkan prosedur kerja dari cara menggunakan, mengoperasikan ataupun mengembalikan alat-alat tersebut setelah selesai pelatihan.

Karena kapal berbendera Saudi Arabia maka semua buku petunjuk berbahasa Inggris, sedangkan ABK seperti diterangkan di atas kurang dalam menguasai bahasa Inggris, sehingga tidak dapat mengartikan petunjuk-petunjuk dan keterangan yang ditulis dalam prosedur kerja di kapal. Di kapal tersedia buku-buku mengenai berbagai petunjuk pelaksanaan prosedur kerja yang diletakkan di anjungan, salon atau *mess room*, dan ruang kontrol kamar mesin yang mudah untuk dibaca oleh semua awak kapal. Karena tidak bisa bahasa Inggris awak kapal tidak pernah membaca dan belajar dari buku-buku yang ada di kapal sehingga pengetahuan mengenai prosedur kerja sangat terbatas.

b. Kemampuan Anak Buah Kapal Belum Memadai

Kemampuan ABK (ABK yang sudah bekerja di atas kapal maupun ABK yang baru akan naik kapal) belum memadai dalam bekerja di atas kapal, karena perusahaan banyak mempekerjakan tenaga-tenaga muda dan pelaut baru, hal inipun berefek juga dalam operasi kapal. Mereka datang dari bermacam perusahaan, ada yang dengan sistim SMS (*Safety Management System*) lebih maju dan ada yang ketinggalan. Bila 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. ABK tersebut akan perlu waktu dalam beradaptasi terutama dalam menggunakan peralatan-peralatan yang ada.

ABK yang berada di atas kapal MV. LATIFAH seharusnya sudah mampu memahami tentang prosedur kerja, tetapi kenyataannya banyak ABK yang kurang mengerti tentang jaminan keselamatan kerja melalui prosedur kerja tersebut. Hal ini terlihat sewaktu diadakannya inspeksi atau audit yang dilaksanakan oleh petugas dari perusahaan. Dalam inspeksi atau audit tersebut masih banyak dijumpai pekerjaan yang belum dilakukan secara benar atau tidak mengikuti prosedur kerja yang diwajibkan oleh pihak perusahaan tersebut. Hal ini tentu saja akan menyulitkan petugas perusahaan untuk menelusuri atau mendata mengenai pekerjaan apa saja yang telah mereka laksanakan selama kurun waktu mingguan, bulanan, tiga bulanan, dan sebagainya. Karena lemahnya pengetahuan mereka tentang pemahaman prosedur kerja, maka mereka akan

bertindak masa bodoh atau tidak berani melakukan suatu pekerjaan yang sebenarnya wajar dilakukan oleh ABK. Akhirnya mereka hanya melakukan suatu pekerjaan jika ada perintah dari Muallim I.

c. Latar Belakang Pendidikan Dan Negara Asal Yang Berbeda.

Di atas kapal MV. LATIFAH mempunyai latar belakang pendidikan dan bangsa yang berbeda-beda, ada yang hanya dari SD dan ada yang lulusan SMA, hal ini sangat besar mempengaruhi daya pikir ABK untuk memahami pentingnya melaksanakan prosedur kerja untuk kelancaran pelaksanaan proses perawatan kapal dan melakukan kegiatan yang menunjang dalam pengoperasian 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.

d. Lemahnya Pemahaman Safety Management System (SMS) Di Atas Kapal.

Pada kenyataannya SMS di atas kapal hanya dipakai sebagai pelengkap koleksi buku panduan saja dalam menghadapi audit. Pada lembar depan dari SMS tersebut terdapat lembar familiarisasi yang wajib ditandatangani setelah ABK membaca dan memahaminya, akan tetapi setelah beberapa saat ABK tersebut akan lupa mengenai hal-hal apa saja yang terdapat di dalam SMS tersebut. Personil yang terkait dengan *Safety Management System (SMS)* di laut harus diberikan ketentuan yang jelas, definisi, tanggung jawab dan otoritas mereka, untuk membantu dalam memotivasi mereka guna memahami pentingnya melaksanakan prosedur kerja di atas kapal dengan benar. Perusahaan harus memastikan bahwa SMS

yang digunakan di kapal berisikan pernyataan yang jelas mengenai otoritas Nahkoda dan tanggung jawab Nahkoda untuk mengambil keputusan sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran dan untuk meminta bantuan perusahaan jika di perlukan. Nahkoda dan Mualim I di atas kapal mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan *Safety Management System* dengan benar, selain itu DPA (*Designated Person Ashore*) dan *Port Captain* bertugas mengadakan pengawasan terhadap pelaksanaan SMS tersebut, karena mereka merupakan waktu perusahaan.

e. Kurangnya Koordinasi Kerja

Sinkronisasi komunikasi berarti adanya kesamaan di dalam memberikan data-data yang kongkrit dan dapat dipercaya kebenarannya. Data yang jelas diolah menjadi suatu bentuk yang berarti bagi penerimanya yang dapat bermanfaat untuk mengambil keputusan saat itu atau kemudian hari. Untuk itulah diharapkan terjadi komunikasi dua arah yang baik, dalam hal ini antara pihak kapal dengan pihak darat atau sebaliknya. Dengan terciptanya komunikasi dua arah yang baik ini diharapkan pengoperasian kapal akan berjalan dengan baik sesuai yang diharapkan bersama.

Di atas kapal MV. LATIFAH sering terjadi pekerjaan yang tumpang tindih antara satu pekerjaan dengan pekerjaan yang lain, pihak pencharter (dalam hal ini ARAMCO) dengan pihak awak kapal. Sering terjadi pula kurangnya komunikasi antara pihak Kamar Mesin dalam hal perawatan kapal dengan pihak pencharter sebagai operasional. Misalnya tanpa pemberitahuan baik secara lisan atau tertulis dari pihak Kamar Mesin untuk melakukan perbaikan pompa, *deck compressor*, *deck crane*, dan peralatan yang lain, sedangkan pihak pencharter mengeluarkan

instruksi untuk melakukan bongkar muat atau melakukan pekerjaan di atas *platform*. Sehingga proses kegiatan di atas kapal tersebut tidak dapat dilaksanakan, karena harus menunggu hingga perbaikan itu selesai. Padahal tidak sulit untuk memberitahukan rencana kerja dari Kamar Mesin kepada pihak *deck* atau langsung ke pihak pencharter.

f. Adanya Manipulasi Pengalaman Yang Tertulis Dalam Buku Pelaut Sebagai Syarat Untuk Dapat Bekerja Di Atas Kapal.

Seperti halnya masalah di atas, para agent juga tidak segan-segan memanipulasi pengalaman seorang pelaut guna mempermudah masuknya seorang pelaut agar dapat diterima disebuah perusahaan pelayaran yang dipilihnya. Mereka bekerja sama dengan sebuah instansi-instansi terkait atau oknum-oknum terkait yang mampu melakukan manipulasi pengalaman pelaut tersebut. Hal ini merupakan suatu usaha dari kedua belah pihak, yaitu pelaut dengan *agent* tersebut, semua didasari atas usaha yang saling menguntungkan. Seorang pelaut ingin mendapatkan pekerjaan dan agent ini mendapatkan uang pemasukan dari pengiriman pelaut-pelaut keluar negeri. Keadaan ini tentu saja akan merugikan perusahaan dan ABK yang sudah punya pengalaman kerja di atas kapal. Pada dasarnya jika seseorang ingin naik kapal harus mampu dan siap bekerja sesuai dengan keahliannya seperti yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran yang akan mempekerjakannya.

3. Masalah Utama

Dengan mempergunakan analisis USG dari keenam permasalahan di atas, maka akan diperoleh satu masalah yang paling dominan.

PENDEKATAN U.S.G

Dengan penentuan masalah pokok dengan metode pendekatan *Urgency, Seriousness, Growth (USG)*.

U (Urgency) : Adalah masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berakibat fatal dalam jangka waktu panjang

S (Seriousness) : Adalah masalah yang apabila terlambat diatasi akan berdampak fatal terhadap kegiatan tetapi berpengaruh pada jangka pendek.

G (Growth) : Adalah masalah potensi untuk tumbuh dan masalah berkembangnya masalah dalam jangka waktu panjang dan timbulnya baru dalam jangka panjang.

Melalui proses pilihan yang paling potensial dengan metode pendekatan *Urgency, Seriousness, Growth (USG)*, adalah :

“ Kemampuan Anak Buah Kapal Yang Belum Memadai ”

