

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada era globalisasi saat ini, banyak sekali persaingan untuk bekerja tidak hanya di dalam negeri tetapi juga di luar negeri. Banyak tenaga kerja asal Indonesia yang berani bekerja di negara asing untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka masing-masing. Indonesia pun saat ini sedang sibuk mempersiapkan sumber daya manusia yang kompeten dan ahli dibidangnya. Banyak didirikan lembaga pelatihan kerja untuk pembekalan para tenaga kerja Indonesia yang akan terjun ke masyarakat. Salah satu tenaga kerja yang sedang di gempur untuk kompeten di bidangnya adalah di bagian kepelautan.

Harus kita sadari bahwa seluas 6.400.000 kilometer persegi adalah wilayah perairan. Itu menunjukkan bahwa sebesar 77% wilayah Indonesia adalah laut dan sisanya adalah daratan. Maka dari itu perlu adanya upaya peningkatan tenaga kerja yang ahli dibidang tersebut baik secara teori maupun dalam prakteknya. Penekanan pemerintah Indonesia untuk membangun transportasi laut yang andal tidak terbatas pada peningkatan kualitas sumber daya manusia, Namun dalam segala lini dan aspek yang berkaitan dengan sistem pelayaran. Hal tersebut tertulis dalam Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Dengan fasilitas tersebut, peserta pelayaran dari semua tingkatan berkesempatan untuk mempraktekkan teori-teori yang telah mereka peroleh dalam pelatihan yang tersedia sebelum benar-benar berlayar.

Melihat dari banyaknya kasus kecelakaan kapal laut yang terjadi di dunia membuat pemerintah di seluruh mancanegara mewajibkan adanya lisensi atau sertifikat kepelautan keterampilan ini. Tanggal 15 April 1912 tercatat pada sejarah global menjadi hari kelam pada sejarah pelayaran. Sebab, dalam tanggal itu ribuan penumpang pada RMS Titanic meninggal ketika kapal terbesar di dunia pada ketika itu karam. Titanic karam sesudah menabrak gunung es pada Sabtu

malam, 14 April 1912, kurang lebih pukul 23.40 di Samudra Atlantik bagian utara yg dikenal sangat dingin. Peristiwa ini sontak menjadi perhatian global. Sebab ketika diperkenalkan pada publik dalam 31 Mei 1911, RMS Titanic adalah kapal termegah & terbesar di dunia. Sekitar 1.517 orang penumpang dinyatakan meninggal pada peristiwa kali ini. Tenggeamnya RMS Titanic mengubah dunia pelayaran. Otoritas tertinggi lautan mengubah aturan yang menyatakan bahwa jumlah sekoci harus mampu menampung penumpang (Riantini et al., 2017).

Selain kasus tersebut diatas, di Indonesia pun pernah terjadi kecelakaan kapal yang menjadi sejarah kelam dunia kepelautan. Pada tanggal 24 Januari tahun 1981 jam 19.00 waktu setempat, Tampomas II berangkat dari pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta dengan tujuan Ujung Pandang. Informasi yang tercatat menyebutkan bahwa kapal Tampomas II membawa 1054 penumpang, 191 mobil dan kurang lebih 200 motor. Seorang awak kapal menyebutkan bahwa salah satu mesin kapal sudah mengalami kerusakan sebelum bertolak dari Jakarta. Hingga akhirnya pada 25 Januari pukul 20:00 WITA, terjadi kebocoran bahan bakar dan tersambar puntung rokok yang berasal dari ventilasi yang akhirnya menimbulkan percikan api. Usaha pemadaman selama 2 jam gagal dan api justru dengan cepat menyebar. 27 Januari 1981 pada pukul 12:45 WIB atau kurang lebih 30 jam setelah percikan api pertama, KMP Tampomas II akhirnya karam di laut Jawa. Kurang lebih, sebanyak 431 orang meninggal dunia dalam tragedi tersebut.



Gambar 1.1 Foto Kapal Tampomas II. Sumber ; Detik.com, 2020.

Saat itu penumpang yang terdaftar memang hanya 1054 orang, namun terdapat banyak penumpang gelap atau ilegal yang turut menaiki kapal yang berjumlah ratusan orang. Beberapa sumber mengatakan bahwa jumlah penumpang sebenarnya mencapai kurang lebih 1442 orang. Kapal tersebut hanya membawa 6 buah sekoci yang masing-masing berkapasitas 50 orang. Itupun yang berhasil diturunkan hanya dua buah saja. Bahkan saat berada di geladak, ABK malah mencari selamat sendiri-sendiri dengan meluncurkan sekoci. Kru pelayaran KM Tampomas juga tidak lengkap di hari itu. Kru kapal yang selamat mengaku tidak tahu bagaimana cara menurunkan sekoci, karena selama ini latihan penyelamatan yang diadakan hanyalah sebuah formalitas. Sebelumnya tidak pernah ada latihan penyelamatan yang benar-benar dilakukan dengan lengkap (Christian, 2019).

Tenggelamnya KMP Tampomas II telah menjadi sejarah buruk kelautan Indonesia. Namun dalam menghadapi tragedi ini, setidaknya Indonesia bisa belajar dari kesalahan masa lalu, agar situasi ini tidak akan terulang kembali. Maka dari itu Pemerintah Indonesia dibawah Kementrian Perhubungan Laut

mewajibkan mengikuti pelatihan keselamatan dan kesehatan bagi mereka siapa saja yang akan bekerja di lautan.

Hal yang berhubungan dengan pusat pelatihan kepelautan ini tidak lepas dari peran pengajar yang sudah berpengalaman bertahun-tahun di lautan. Mereka adalah instruktur pelatih dengan minimal pendidikan Ahli Neutika Tingkat-II (ANT-II). Para pengajar ini bervariasi mulai dari yang muda hingga orang tua. Tidak hanya yang sudah pension, yang masih aktif berlayar di lautan pun dapat mengajar. Jelas cara mengajar pun berbeda beda. Akan tetapi, dalam sistem pengajaran mereka, harus sesuai standar ISO yang berlaku. Mengajar para nelayan ini pun merupakan suatu tantangan lain untuk para instruktur yang mengajar.

Pelatihan yang diwajibkan pemerintah ini akan keluar sebagai sertifikat. Ada banyak jenis sertifikat keterampilan, untuk berlayar seperti *Basic Safety Training* (BST), *Basic Safety Training* Kapal Layar Motor (BST KLM), *Crowd and Crisismanagement* (CCM), *Safety Awareness Training* (SAT), dan lain sebagainya. Sertifikat ini sama kegunaannya seperti SIM dan dapat diperpanjang 5 (lima) tahun sekali. Para pelaut dapat membuat sertifikat – sertifikat tersebut di diklat negri maupun swasta. Keduanya harus dibawah standarisasi Kementrian Perhubungan Laut. Dimulai dengan pembuatan sertifikat yang paling dasar yaitu sertifikat BST. Sertifikat ini terbagi menjadi dua yang diantaranya BST umum untuk keperluan berlayar ke seluruh dunia dan BST khusus Kapal Layar Motor yang hanya menaungi wilayah Indonesia. Rata-rata para nelayan diwajibkan minimal membuat sertifikat BST KLM (Kapal Layar Motor).

Wajibnya pembuatan sertifikat ini adalah sebagai lisensi berlayar dan berisi tentang pelatihan dasar keselamatan dan pelatihan dalam mencegah suatu musibah yang tidak diinginkan baik di darat maupun di laut. Sertifikat ini sangat wajib dimiliki para pelaut yang berlayar mulai dari nelayan hingga kapal pesiar. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang Irwan menjelaskan bahwa pelatihan ini akan digelar secara berkelanjutan sesuai jenjangnya. "Pelatihan yang digelar saat ini adalah pengetahuan dasar terkait persyaratan bekerja diatas kapal

ikan. Nantinya jenjang berikut adalah pengetahuan untuk bekerja diatas kapal niaga dan tingkatan berikutnya yang lebih tinggi," jelasnya. (www.borneonews.co.id/berita/107856-ini-tujuan-penyelenggaraan-basic-safety-training-kapal-layar-motor, diakses pada 10 Maret 2021)

Nelayan di perairan Indonesia jumlahnya sangat banyak mengingat wilayah Indonesia yang lebih luas adalah wilayah perairan. Sayangnya, rata-rata para nelayan ini belum mengerti mengenai prosedur keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal yang mana saat ini diwajibkan sebagai lisensi berlayar diatas kapal besar maupun kecil. Disinilah peran aktif para lembaga diklat negri maupun swasta untuk mengajak dan membimbing para pelaut membuat sertifikat perizinan berlayar.

Permasalahan yang dihadapi para pelaut sejak jaman dulu hingga sekarang tentang sulitnya mengukur daya nalar para peserta BST KLM merupakan salah satu faktor utama instruktur diharuskan berinovasi untuk mengubah sistem belajar khusus untuk peserta BST KLM dengan cara lain. Cara konvensional pada umumnya kurang mendapat respond yang baik dari para peserta. Sebagian dari para nelayan ini adalah orang yang sudah lanjut usia dan sekalipun dapat membaca, daya nalar di setiap pelatihan BST KLM ini perlu dipertanyakan apakah sudah memahami materi dan dapat diterapkan atau belum mengingat pelatihan ini adalah salah satu syarat untuk berlayar.

Focus Maritime Training Centre yang salah satu lembaga diklat swasta pertama di Indonesia dan sudah bertahun-tahun menyediakan tempat pelatihan pembuatan sertifikat-sertifikat yang dibutuhkan para calon pelaut atau lebih dikenal dengan sebutan ABK (Anak Buah kapal). Focus Maritime dibawah PT. Fokus Bina Nusa group sudah berdiri sejak tahun 2001 dan sudah melayani ribuan peserta diklat hingga saat ini. Pusat Pelatihan Focus Maritime didirikan dengan tujuan membantu Pemerintah dalam berpartisipasi aktif dalam mendidik kehidupan berbangsa dan bernegara.

Kegiatan diklat di FOCUS Maritime ini dilakukan langsung di kantor FOCUS yang terdiri dari 5 lantai. Lantai 1 untuk staff, lantai 2 sampai 4 ruang

kelas dimana tiap lantai memiliki 2 ruang kelas dan lantai 5 dimana terletak kantin atau tempat makan siang para peserta. Dalam satu minggu akan diadakan 2 kelas BST KLM yang biasanya terdiri dari 20 – 30 siswa dalam satu kelas di waktu normal dan diklat berlangsung selama 3 hari. 2 hari untuk materi di kelas sedangkan 1 hari terakhir praktek di lapangan yang berlokasi di Situ Gintung. Namun saat pandemi COVID-19 ini jumlah peserta pun dibatasi menjadi maksimal 15 orang dalam satu kelas dan jarak antar kursi minimal 1 (satu) meter. Kelas akan dimulai mulai dari jam 08.00 sampai dengan jam 14.00. Waktu dipadatkan karena adanya PSBB Jakarta yang terus berlangsung dalam beberapa bulan terakhir. Hal ini pun menjadi beban tersendiri bagi para instruktur yang biasanya dapat mengajar 8 jam sebelum pandemi corona terjadi.

Problema para instruktur pun semakin bertambah saat para peserta BST KLM ini cenderung sulit untuk tenang didalam kelas dan sulit fokus pada materi yang diberikan sedangkan kelas berlangsung singkat. Instruktur menggunakan metode demonstrasi berupa praktek didalam kelas menggunakan alat peraga dan praktek dilapangan pun diupayakan para instruktur untuk diterapkan saat kelas yang berlangsung setiap minggunya. Hal ini bertujuan untuk memberikan komunikasi yang baik kepada para nelayan untuk lebih memahami pelatihan yang diberikan.

Urgensi penelitian ini dilakukan agar para intruktur mengetahui apakah cara pembelajaran dengan menggunakan metode demonstrasi dapat efektif dan memberikan pengaruh besar terhadap pemahaman para peserta BST KLM yang berprofesi sebagai nelayan. Mayoritas dari nelayan yang menjadi peserta BST KLM tingkat pendidikan SD dan SMP. Faktor penyebab minimnya pemahaman nelayan antara lain karena rendahnya tingkat pendidikan yang dimiliki oleh nelayan. Dengan mengetahui faktor tersebut, maka urgensinya adalah membuat para instruktur meningkatkan keterampilan mengajar jika dirasa memang belum efektif dan mencari alternatif belajar lain yang lebih sesuai untuk diterapkan belajar untuk para peserta BST KLM yang sebagian besar adalah nelayan.

Alasan pemilihan nelayan sebagai subyek penelitian dikarenakan pada proses komunikasi antara instruktur dengan nelayan terdapat berbagai hambatan serta masalah. Hambatan dan masalah yang terjadi dalam proses komunikasi perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengurai hambatan serta masalah yang terjadi. Alasan penulis memilih FOCUS Maritime Training Center sebagai tempat penelitian karena FOCUS Maritime merupakan diklat kepelautan swasta pertama di Indonesia dan memiliki citra terkenal yang diantara pelaut senior maupun junior. Sudah berdiri sejak 19 tahun lalu yaitu pada tahun 2001 hingga saat penulis melakukan observasi tahun 2020 sudah memiliki puluhan peserta diklat yang berganti setiap minggunya dan ribuan alumni peserta kepelautan dari seluruh penjuru Indonesia. Diklat ini rutin mengadakan kelas setiap minggunya terutama BST KLM yang menjadi objek penelitian penulis dan memiliki cara atau metode demonstrasi dalam mengajar.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian tentang : **Kompetensi Komunikasi Instruktur Diklat Kepelautan dalam Memberikan Pemahaman Nelayan di PT. Focus Maritime Training Center**

1.2 Fokus Penelitian

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas, penulis dapat mengambil rumusan masalah sebagai berikut: **Untuk mengetahui kompetensi komunikasi yang dilakukan instruktur diklat kepelautan dalam memberikan pemahaman pelatihan diklat kepelautan nelayan pada materi diklat di PT. Focus Maritime Training Centre.**

1.3 Pertanyaan Penelitian

Dari rumusan masalah penelitian, maka dapat diajukan identifikasi masalah yaitu: Bagaimana kompetensi komunikasi instruktur dalam memberikan pemahaman materi diklat di PT. Focus Maritime Training Center?

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah: Untuk memberikan masukan terkait kompetensi komunikasi instruktur dalam memberikan pemahaman materi diklat di PT. Focus Maritime Training Center

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Sebagai referensi mahasiswa yang mengambil penelitian di bidang yang sama, yaitu kompetensi komunikasi instruktur diklat kepelautan dalam memberikan pemahaman nelayan di PT. Focus Maritime Training Center.

1.5.2 Manfaat Praktis

Untuk memudahkan para instruktur mengetahui apakah metode yang mereka terapkan selama ini dipahami oleh para nelayan dalam kegiatan diklat. Metode yang tepat dapat memberikan peningkatan terhadap pemahaman para nelayan dalam kegiatan diklat. Peningkatan pemahaman para nelayan dapat meningkatkan kemampuan nelayan dalam melakukan aktivitas di laut. Nelayan diharapkan dapat meningkat dan sejahtera dengan kemampuan yang memadai.