

PENGEMBANGAN TENAGA PENDIDIK PADA PERGURUAN TINGGI MARITIM/PELAYARAN: IDEAL VERSUS FAKTUAL*)

Oleh:

Sahudiyono

*)Makalah dipresentasikan pada

Indonesia Maritime Lecturer Seminar (IMLS) 2014

Politeknik Pelayaran Surabaya 16 s.d 18 Oktober 2014

ABSTRAK

Beberapa problematik yang dihadapi para pengelola pendidikan tinggi pelayaran/maritim di antaranya adalah dalam pemenuhan tenaga pendidik dan pengembangannya. Dalam hal pemenuhan tenaga pendidik, Dirjen Dikti mensyaratkan minimal jenjang akademik S2 yang linear dengan S1 yang dimiliki, sementara otoritas perhubungan mewajibkan kualifikasi profesi pelaut bidang nautika dan teknika sekurang-kurangnya tingkat II (ATT-II dan/atau ANT-II). Dalam hal pengembangan karir dosen, di satu sisi sebagai dosen profesional diharuskan melaksanakan tugas-tugas pokok yang dikemas dalam kegiatan "Tri Dharma" Perguruan Tinggi (pendidikan dan pengajaran, penelitian dan pengabdian pada masyarakat serta penunjang lainnya), sementara sebagai pelaut mereka lebih memilih "melaut" selain karena komitmennya pada profesi juga tuntutan pasar kerja pelaut yang memang masih sangat tinggi.

Makalah ini dimaksudkan untuk memetakan pelbagai problematik tersebut dengan harapan dapat menjadi buah pemikiran bagi *stakeholders* yang berkecimpung pada pendidikan tinggi pelayaran. Dengan metode pendekatan empirik dipadukan dengan kajian berbagai regulasi disampaikan beberapa kondisi faktual berikut: *Pertama*, berdasar latar belakang pendidikan terjadi polarisasi tenaga pendidik pada diklat pelayaran, yakni pendidik pelaut dan pendidik non pelaut. Implikasinya ditemui kesulitan pada saat tenaga pendidik ini harus mengembangkan diri baik bagi dosen profesi maupun non-profesi. Implikasi lainnya lembaga mengalami kesulitan pada saat harus melakukan "*recruiting*" tenaga pendidik yang sekaligus memenuhi kualifikasi keduanya jenjang akademik S2/S3 sekaligus pelaut (sekurang-kurangnya ANT/ATT-II). *Kedua*, mendesak perlu terobosan kebijakan (*extra ordinary policy*) oleh otoritas negara dalam pemenuhan kualifikasi tenaga pendidik pada diklat pelayaran. *Ketiga*, keharusan bagi pendidik profesi pelaut maupun non profesi untuk menggali, memperdalam, mengkaji dan mengkritisi pengetahuan dan kebijakan-kebijakan terkait bidang pelayaran dan pendidikan meskipun itu di luar bidang disiplin keahliannya dalam rangka mengembangkan karirnya sebagai tenaga pendidik bidang maritim/pelayaran.

Kata Kunci : tri dharma perguruan tinggi, tenaga pendidik , pengembangan karir, profesi pelaut

I. LATAR BELAKANG

“Hak tiap warganegara untuk memperoleh pendidikan” begitu amanah yang tertuang pada konstitusi pasal 31 UUD 1945. Mengacu pasal tersebut, pada level pendidikan tinggi, pemerintah bersama DPR RI telah mengesahkan UU Pendidikan Tinggi yakni UU nomor 12 tahun 2012. Salah satu substansi terpenting dari regulasi bidang pendidikan khususnya pendidikan tinggi adalah tidak ada dikotomi maupun diskriminasi hak-hak warganegara untuk memperoleh pendidikan tinggi pada semua jenis, jalur dan jenjang pendidikan. Dalam realitanya “regulasi tunggal” dalam bidang pendidikan ini belum dapat berjalan sesuai yang diharapkan. Masih ada beberapa jenis pendidikan yang ternyata sulit untuk dipersatukan dengan parameter standar yang ditetapkan oleh peraturan-peraturan bidang kependidikan, salah satunya adalah pendidikan tinggi bidang pelayaran. Perguruan Tinggi pelayaran di Indonesia dikembangkan oleh dua otoritas yang masing-masing meng“klaim” memiliki kewenangan yang legal formal yakni Kemendikbud beserta otoritas di bawahnya serta Kemenhub beserta otoritas di bawahnya seperti Badan Badan Diklat yang saat ini menjadi BPSDM Perla dan Ditkapel. Kedua intitusi tingkat pusat tersebut terkadang dalam hal-hal tertentu “tidak dapat dipersatukan” dalam mengimplementasikan kebijakan-kebijakan. Dampak yang terjadi adalah adanya dikotomi dan terkadang kerancuan aturan yang harus ditaati oleh lembaga-lembaga kependidikan pelayaran baik negeri (notabene : yang dikelola oleh Kemenhub) maupun yang diselenggarakan oleh masyarakat (perguruan tinggi swasta).

Salah satu problematik yang dihadapi oleh para pengelola pendidikan pelayaran/maritime yakni pemenuhan tenaga pendidik (dosen) dengan berbagai latar keahlian maupun kompetensi yang dimiliki. Dalam hal pengembangan karir dosen, di satu sisi UU Guru dan dosen (nomor 14 tahun 2005) mensyaratkan minimal jenjang akademik S2 sementara otoritas perhubungan mewajibkan kualifikasi profesi bidang nautika dan teknika yang juga cukup berat untuk dapat diraihinya. Demikian pula dalam hal pengembangan karier sebagai dosen professional diharuskan melaksanakan tugas-tugas pokok yang dikemas dalam kegiatan “Tri Dharma” Perguruan Tinggi (pendidikan dan pengajaran, penelitian dan pengabdian pada masyarakat serta penunjang lainnya). Tanpa melaksanakan fungsi tersebut profesionalisme dosen bersangkutan akan jadi persoalan.Oleh karena itu makalah ini

dimaksudkan untuk memetakan pelbagai problematik tersebut dengan harapan dapat menjadi buah pemikiran bagi *stakeholders* yang berkecimpung pada pendidikan tinggi pelayaran.

II. KARAKTERISTIK PENDIDIKAN TINGGI MARITIM/PELAYARAN

Pendidikan tinggi maritim/pelayaran, secara umum diselenggarakan untuk menyediakan tenaga-tenaga terdidik yang terampil guna mengisi/memenuhi kebutuhan tenaga kerja pada kapal-kapal niaga baik yang bekerja di kapal sebagai pelaut (c.q ahli nautika dan ahli teknika) maupun yang bekerja didarat (manajemen). Dibandingkan dengan perguruan tinggi umum lainnya, pendidikan tinggi pelayaran merupakan pendidikan yang spesifik yang tidak dikembangkan oleh perguruan tinggi yang lain. Secara kelembagaan Kemenhub c.q Perhubungan Laut mengategorikan perguruan tinggi pelayaran sebagai Diklat Pelayaran yang menghasilkan lulusan sebagai tenaga pelaut, khususnya pada dua prodi Teknik dan Nautika.

Tenaga pelaut (seterusnya disebut pelaut) adalah merupakan produk dari Diklat Kepelautan. Area kerja pelaut pada dasarnya tidak bisa dibatasi oleh batas geografis negara, artinya pelaut bisa berlayar ke laut manapun sesuai kualifikasi ijazah pelaut dan tonase kapal. Oleh karenanya logis jika pelaut diatur dengan peraturan internasional, yaitu *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* disingkat *STCW 1978*. Regulasi yang dinaungi oleh *International Maritime Organization (IMO)*, suatu lembaga di bawah Perserikatan Bangsa – Bangsa (PBB) secara berkala telah dilakukan penyempurnaan-penyempurnaan (amandemen). Amademen *STCW* tahun 1995, sehingga dikenal dengan nama *STCW 1995*, menyangkut perubahan Annex *STCW 1978*, berisi 14 resolusi. Terakhir diamandemen tahun 2010 di Manila Filipina, yang merupakan hasil *Diplomatic Conference IMO*, sehingga terkenal dengan istilah *STCW Amandemen Manila*, berisi 17 resolusi. (Kemenhub, 2013).

Materi-materi yang diatur dalam Amandemen Manila antara lain : (1) Standar medis pelaut, (2) Jam kerja dan jam istirahat, (3) Pencegahan penyalahgunaan alkohol, (3) Diklat Dasar Keselamatan (4) Pengenalan Keamanan, (5) Ketrampilan Khusus *Navigation Watch Rating* dan *Able Seafarers Engine Rating* bagi pelaut tingkat *rating*, (6) Diklat Khusus yang

bekerja di kapal tanker, dan resolusi seterusnya. Catatan penting dalam resolusi ini adalah bahwa kapal wajib menerima cadet.

Pemberlakuan *STCW* Amandemen Manila tersebut tidak seketika, tetapi melalui proses transisi. Walaupun amademennya terjadi pada tahun 2010 namun pemberlakuannya mulai 1 Januari 2012. Bagi siswa/taruna/calon pelaut yang memulai Diklat pada atau sesudah tanggal 1 Juli 2013 wajib menggunakan kurikulum dan silabus sesuai Amandemen Manila ini. Para pelaut pemegang sertifikat kompetensi dan sertifikat ketrampilan yang diterbitkan sesuai dengan ketentuan *STCW* Amandemen 1995 diberikan batas waktu sampai tanggal 31 Desember 2016 untuk memenuhi ketentuan Amandemen Manila. Sertifikat kompetensi dan sertifikat ketrampilan yang diterbitkan berdasarkan *STCW* Amandemen 1995 hanya dapat dikukuhkan (*endorsed*) atau digunakan dengan validitas tidak lebih dari 31 Desember 2016. Pemilik sertifikat-sertifikat tersebut wajib mengikuti Diklat Pemutakhiran untuk mendapatkan pengukuhan tidak melewati tanggal 1 Januari 2017. Standar Diklat Kepelautan yang disyaratkan *STCW* meliputi: (1) Eksistensi institusi, (2) Standar Peralatan, (3) Standar kurikulum, (4) Standar jadwal, alokasi waktu, (5) Standar instruktur, dan (6) Standar pelatihan.

Standar lulusan diklat pelayaran (Kemenhub, 2013) meliputi 7 (tujuh) fungsi kompetensi pelaut meliputi: (1) *Navigation* (navigasi), (2) *Cargo handling and Stowage* (penanganan muatan), (3) *Controlling the operation of the ship and care for persons on board* (pengawasan operasi kapal dan pengawakannya), (4) *Marine Engineering* (permesinan kapal), (5) *Electric, Electronic and Control Engineering* (sistim kontrol listrik dan elektronik), (6) *Maintenance and repair* (perawatan kapal dan perbaikan), dan (7) *Radio Communications* (komunikasi radio). Selanjutnya untuk tingkatan tanggung jawab di kapal di bagi dalam 3 (tiga) level yang meliputi: (1) *Management level*, (2) *Operational level*, dan (3) *Support level*.

III. DILEMATIK ANTARA REGULASI PENDIDIKAN TINGGI (KEMENDIKBUD) VERSUS BPSDM /DITKAPEL (KEMENHUB)

Dari segi tenaga pendidik (dosen), tidak dapat dipungkiri di setiap lembaga diklat pasti terdapat polarisasi kelompok dosen berlatar belakang pendidikan keahlian profesi pelaut (ANT/ATT) dan akademik

S1/S2 atau Doktor dari perguruan tinggi umum non-profesi maritim. Penelitian Kementerian Perhubungan Tahun 2013 dengan judul : "*Studi Pengembangan Kemitraan Lembaga Pendidikan Pemerintah dan Swasta dalam Meningkatkan Kualitas dan Kuantitas Tenaga Pelaut.*" Salah satu problematik dalam penyelenggaraan Diklat Kepelautan yang diselenggarakan masyarakat selain kesulitan dalam perlengkapan juga kesulitan dalam pengadaan staf pengajar. Perlu diketahui bahwa syarat sebagai pengajar pada Diklat Kepelautan tergolong berat. Hal ini dikarenakan harus memenuhi persyaratan / kualifikasi dari 2 instansi, yaitu dari Kemenhub dan dari Kemendikbud. Kemenhub mensyaratkan bahwa pengajar harus berijazah profesi (ANT atau ATT). Untuk pengajar di SMK Pelayaran minimal harus berijazah ANT-III / ATT- III. Sedangkan untuk PT, misalnya akademi pelayaran tertentu yang menyelenggarakan program D-III minimal harus berijazah ANT-II / ATT- II. Sementara Kemendikbud mensyaratkan staf pengajar harus berlatar belakang relevan / linier dan berijazah S2.

Syarat ini dirasakan memberatkan oleh mereka, pelaut sulit diajak untuk menempuh pendidikan S2 karena memilih berlayar daripada menjadi pengajar. Akibatnya banyak mata pelajaran yang diampu oleh pengajar yang berlatar belakang umum (bukan pelaut) namun sudah berijazah S2. Sementara pembelajaran pada ilmu-ilmu kepelautan memerlukan tenaga pendidik pelaut yang benar-benar pernah berlayar dan berijazah profesi sebagai pelaut (ANT/ATT) pada level yang sesuai dengan jenjang program diklat bersangkutan. Solusi yang dapat direkomendasikan adalah segera menyusun regulasi yang mempermudah syarat sebagai pengajar Diklat Kepelautan sehingga mereka terbantu untuk memenuhi persyaratan dari kedua institusi dengan Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia (KKNI). Dengan regulasi ini maka pelaut dengan ijazah jenjang tertentu (Kemenhub) dapat disetarakan dengan ijazah akademik tertentu (Kemendikbud). Misalnya pemegang ijazah ANT- I / ATT – I setara dengan ijazah S2, pemegang ijazah ANT- II / ATT – II setara dengan ijazah S1 dan seterusnya.

Solusi lain adalah pengajar personal Kemenhub (pegawai negeri) yang telah memenuhi kedua kualifikasi "dipekerjakan" mengajar di Diklat Kepelautan yang diselenggarakan masyarakat dengan gaji sebagai pegawai negeri. Praktek ini seperti yang sudah berjalan di lingkungan Kemendikbud, di mana Kopertis mempunyai dosen yang dipekerjakan

kepada Perguruan Tinggi Swasta (PTS) dengan gaji sebagai pegawai negeri. Solusi ini tentu harus melibatkan Kementerian Aparatur Negara (Kemenpan), karena sebagai pegawai negeri selain harus tunduk pada Kemenhub juga harus tunduk pada Kemenpan sebagaimana aparatur negara pada umumnya. Agar personal yang diperbantukan itu lebih “kerasan” maka sepantasnya PTS juga memberikan stimulan sebatas kemampuan yayasan penyelenggaranya.

IV. DINAMIKA MENJADI DOSEN PADA PERGURUAN TINGGI MARITIM/PELAYARAN

Menjadi dosen maritime/pelayaran yang ideal tentu bukan suatu hal yang mudah, namun juga bukan suatu hal yang tidak mungkin dilaksanakan. Uraian ini mencoba memberikan sebuah pemikiran yang diharapkan dapat dijadikan gambaran menuju ke arah kondisi ideal menjadi pendidik pada perguruan tinggi maritim.

Pertama, bagi tenaga pendidik berlatar belakang pendidikan umum non-profesi harus selalu memperbanyak pemahaman dan memperkaya diri dengan berbagai cara tentang : seluk-beluk pelayaran, dunia profesi pelaut, organisasi dan tatahubungan kerja di kapal, operasi angkutan laut, standar keamanan pelayaran, manajemen kepelabuhanan, dan lain-lain. Berbagai regulasi dan kebijakan internasional yang dikeluarkan oleh badan-badan otoritas maritim dunia seperti International Maritim Organization (IMO) dan asosiasi-asosiasi baik internasional, regional dan nasional seperti asosiasi perusahaan pelayaran, asosiasi pelaut, asosiasi masyarakat transportasi, dan sebagainya. Tidak kalah pentingnya untuk selalu meng“update” setiap kali terjadi perubahan regulasi dan kebijakan agar tidak ketinggalan informasi. Sebagai dosen harus mampu memanfaatkan media sebagai pembuktian hasil pengayaan tersebut dalam bentuk karya-karya seperti hasil penelitian, produk tulisan karya ilmiah/jurnal, materi bahan ajar (modul), makalah-makalah dalam seminar/kursus/pelatihan, dan karya pengabdian kepada masyarakat yang memang sudah menjadi kewajiban utama dosen (tri dharma perguruan tinggi).

Kedua, tenaga pendidik berlatar pendidikan profesi (Ahli Nautika dan Ahli Tenika) secara akademik diusahakan (diarahkan) untuk dapat menempuh studi lanjut jenjang magister (S2) pada rumpun keilmuan yang linear atau minimal mendekati bidang profesinya. Fakta empirik sejumlah kendala masih dihadapi baik dari segi personal maupun

institusional, yakni (a) Jangankan untuk studi lanjut, Lembaga Diklat pelayaran masih kesulitan untuk mengangkat dosen profesi menjadi dosen tetap; mereka apalagi yang masih usia muda lebih banyak memilih berlayar daripada menjadi pengajar. (b) Sertifikat profesi sampai pada jenjang tertinggi sekalipun (ANT-I/ATT-I), tidak dapat dipergunakan untuk pengakuan studi lanjut ke jenjang akademik S2 ataupun S3. Walaupun ada standarisasi yang diatur dalam Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia, pengakuan ini tidak dapat diterapkan dalam pengakuan secara akademik. (c) Tenaga profesi pelaut terutama yang masih usia produktif lebih memilih menjadi pelaut (berlayar) daripada menjadi dosen/instruktur.

V. UPAYA MENGEMBANGKAN POTENSI MELALUI KEGIATAN TRI DHARMA PERGURUAN TINGGI PELAYARAN

Sesuai regulasi Kemendikbud yang tertuang pada UU 14 tahun 2005, apapun latar belakang pendidikannya, dosen professional harus menjalankan kegiatan Tri Dharma Perguruan Tinggi: Pendidikan dan pengajaran, Penelitian, Pengabdian pada Masyarakat dan penunjang. Namun demikian pada umumnya dosen pada perguruan tinggi maritim mengalami kesulitan dalam menjalankan tri dharma perguruan tinggi yang disebabkan oleh berbagai faktor, baik internal maupun eksternal. Untuk itu untuk membantu mengoptimalkan peran dosen dalam mengembangkan potensi dan kemampuannya penulis mencoba memaparkan beberapa hal berdasar pengalaman berikut:

1. Bidang Pendidikan dan Pengajaran

Sesuai aturan tentulah kewajiban utama seorang dosen adalah mampu matakuliah sekurang-kurangnya 12 SKS pe semester, namun demikian pada beberapa PT Maritim swasta belum tentu semuanya dapat terpenuhi yang disebabkan karena minimnya jumlah taruna ataupun kompetensi dosen bersangkutan tidak sesuai dengan matakuliah prodinya. Oleh karena itu upaya yang dapat dilakukan setiap dosen guna memenuhi jumlah minimal tersebut seperti menulis bahan ajar/modul, menulis buku, terjemahan buku. Berdasar pengalaman, ternyata cukup banyak materi pembelajaran yang dipersyaratkan oleh regulasi dari BPSDM/Ditkapel yang sebagian besar buku tersebut dalam bahasan asing (bahasa Inggris). Ini menjadi peluang bagi dosen untuk memanfaatkan sumber bacaan tersebut menjadi bahan ajar

(modul) atau bahkan dapat diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia untuk menjadi karya terjemahan yang dapat diterbitkan dengan diproses ISBN nya kerjasama dengan penerbit.

2. Bidang Penelitian dan Pengabdian pada Masyarakat

Melakukan penelitian, bagi beberapa dosen yang belum terbiasa terkadang menjadi "momok" yang menakutkan. Hal ini disebabkan karena keterbatasan pengetahuan metodologi, minimnya pengalaman penelitian, terbatasnya sumber referensi, rendahnya minat baca dosen bersangkutan, atmosfir akademik, dukungan lingkungan dan kelembagaan sampai dengan komitmen institusi dalam mengembangkan potensi dosennya. Namun demikian kondisi seperti tersebut bukan sepenuhnya menjadi kendala. Upaya yang dapat dilakukan antara lain dengan dibentuknya unit LP2M (Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat) yang diisi oleh personil yang professional dan benar-benar memiliki pengetahuan, wawasan dan pengalaman yang cukup dalam melakukan penelitian dan P2M. Melalui unit inilah dapat dibangun dan dikembangkan minat para dosen untuk melakukan penelitian dan P2M. LP2M dapat menyusun Rencana Induk Penelitian lembaga yang dijadikan sebagai acuan utama para dosen untuk melakukan penelitian dan P2M. Selanjutnya LP2M harus memfasilitasi para dosen dalam bentuk penyusunan panduan penelitian dan P2M, penataran/pelatihan-pelatihan metodologi penelitian dan P2M serta fasilitasi lainnya seperti mengelola media publikasi karya ilmiah (jurnal), pengalokasian bantuan pendanaan atau membantu pencarian sponsor pendanaan melalui beberapa institusi di luar PT sendiri. Khusus bidang P2M masih cukup banyak kegiatan yang dapat di"kemas" menjadi kegiatan P2M dosen maupun oleh dosen yang dapat melibatkan mahasiswa. Dosen dengan latar belakang keahlian Teknika, Nautika maupun Tatalaksana dapat memprogramkan secara terstruktur maupun temporer, di antaranya kegiatan memberi pelatihan pada komunitas-komunitas tertentu seperti nelayan, petani, pedagang, pelaku usaha, kelompok pemuda, komunitas pesisir, dan komunitas lain, utamanya komunitas yang erat kaitannya dengan bidang studi. Sekedar sebagai contoh, berdasar data Kementerian Kelautan dan Perikanan menyebutkan 60% masyarakat Indonesia tinggal di pesisir dengan mayoritas berprofesi sebagai nelayan, petani, buruh tani, pedagang, dan profesi lainnya. Dengan bekal ilmu dan skills yang dimiliki para dosen Pelayaran dapat melakukan P2M dengan mengambil sasaran masyarakat

ini. Yang beralatar belakang keahlian Nautika (ANT) dengan program pelatihan yang berhubungan dengan kenavigasian atau keselamatan pelayaran untuk nelayan, pemahaman tentang astronomi, demikian pula yang bidang Teknik (ATT) dengan pelatihan permesinan kapal, sistem kelistrikan, perawatan mesin dll. Demikian pula yang tatalaksana dengan tema kewirausahaan, pengetahuan pemasaran, manajemen produksi, dan lainnya.

3. Bidang lain/penunjang

Meskipun untuk pemenuhan kewajiban dosen maupun untuk pengajuan angka kredit kenaikan jabatan fungsional, unsur penunjang tidak harus mencapai syarat minimal tertentu namun beberapa kegiatan dapat dikategorikan pada unsur ini seperti keterlibatan dalam kepanitiaan di internal maupun eksternal, menjadi anggota atau aktif dalam kegiatan-kegiatan kemasyarakatan lainnya.

Sumber Referensi

1. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 beserta amandemennya tahun 1995 dan 2010
2. Kementerian Perhubungan, 2013, Laporan Penelitian "*Studi Pengembangan Kemitraan Lembaga Pendidikan Pemerintah dan Swasta dalam Meningkatkan Kualitas dan Kuantitas Tenaga Pelaut.*" (kerjasama dengan PT. Aulia Sakti Internasional)
3. Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2012 tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia (KKNI)
4. Peraturan Menteri Perhubungan nomor 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut
5. Undang-undang Dasar 1945
6. UU No 12 tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi