

HASIL WAWANCARA

Nama : Wangsit Tarwaca (Responden I)

Jabatan : Nakhoda

Kapal : AHTS. Dian Horizon

Tempat : *Bridge*

Waktu : 19.00-20.00 , 20 April 2017

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan *Nakhoda* kapal AHTS. Dian Horizon pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut :

1. Menurut kapten bagaimana cara agar penempatan *floating hose* di *deck* tepat dalam arti tidak terlalu maju atau mundur saat *Hose handling operation* ?

Jawab : Bosun, itu sebaiknya dideck dikasih *marking* menggunakan cat merah. Jadi nanti bisa jadi patokan untuk operasional selanjutnya. Nanti mudah kamu waktu naikkan hose dideck tinggal diposisikan pas dimarkingnya.

2. Menurut kapten apakah dampak keadaan alam terhadap terlipatnya *floating hose* saat *Hose handling operation* ?

Jawab : Menurut Saya, keadaan alam menjadi hal yang tidak bisa ditentang karena diluar campur tangan manusia. Perihal terlipatnya *floating hose* ada beberapa aspek yang dapat mempengaruhi hal tersebut yaitu gelombang yang tinggi, curah hujan yang tinggi, dan angin yang kencang. Ketiga hal tersebut dapat menjadi pemicu terlipatnya *floating hose* karena posisi sebagian *floating hose* berada di air. Gelombang yang tinggi sering menimbulkan *floating hose*

mengayun. Untuk curah hujan sering kali mengganggu penglihatan terhadap *floating hose* sehingga sering kali tiba-tiba *floating hose* sudah pada posisi terlipat. Sedangkan pengaruh angin ini berkaitan dengan dorongan angin terhadap lambung kapal sehingga kapal sering bermanouver agar tidak berbenturan dengan lambung FSO. Yang sangat disayangkan adalah tidak adanya layanan informasi prakiraan cuaca baik dari BMKG maupun badan lain yang memberikan informasi prakiraan cuaca.

3. Bagaimana upaya menanggulangi terlipatnya floating hose saat *hose handling operation* dari segi keadaan alam menurut kapten?

Jawab : Saat kondisi cuaca tidak mendukung atau kecepatan angin dan tinggi gelombang melebihi batas aman yang telah ditentukan oleh MM, maka tindakan yang dilakukan perwira jaga adalah dengan melaporkan ke MM tentang kecepatan angin dan kondisi gelombang secara berkala, apabila kecepatan angin sudah melebihi 20kts dan ombak mencapai 3 meter maka floating hose akan mulai sulit untuk dikendalikan, demi keselamatan kru dan keamanan floating hose kapal standby sesuai dengan perintah MM menunggu hingga cuaca kembali membaik, untuk efisiensi waktu floating hose tidak dilepaskan ke air dan tetap pada posisi terikat dengan kapal, agar posisi floating hose tetap aman, perintahkan salah satu kru untuk memantau posisi floating hose di buritan kapal.

Nama : Agus Sunaryo (Responden II)

Jabatan : *Chief Officer*

Kapal : AHTS. Dian Horizon

Tempat : *Bridge*

Waktu : 08.00-08.30 , 05 Maret 2017

Selain hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Nakhoda, penulis juga melakukan wawancara dengan *Chief Officer* adalah sebagai berikut :

1. Menurut pengalaman Chief, apakah pengaruh kemampuan manouver kapal terhadap terlipatnya *floating hose* saat *hose handling operation* ?

Jawab : Dari beberapa pengalaman Saya menjadi asisten Nahkoda ketika *Hose Handling Operation* , kurangnya kemampuan manouver Nahkoda utamanya dalam permainan penggunaan baling-baling kanan dan kiri serta adjust speed pada saat kapal mulai berputar menuju samping kanan FSO Gagak Rimang menjadi faktor yang menyebabkan terlipatnya *floating hose*. Karena dari perputaran baling-baling tersebut menimbulkan tendangan propeller/gelombang pada buritan kapal, dimana bagian hose yang terapung di air dapat terdorong/terangkat naik oleh tendangan propeller sehingga *floating hose* terlipat. Maka Nahkoda perlu memperhatikan perhitungan speed kapal dan baling-baling mana yang harus ditambah atau dikurangi pitchnya agar tendangan propeller tidak menimbulkan gelombang yang mengangkat hose.

2. Menurut *Chief*, contoh kurangnya tanggung jawab dan kedisiplinan deck crew dikapal ini seperti apa *Chief*?

Jawab : Sering Saya memanggil-manggil *crew deck* melalui radio ketika seharusnya mereka standby, namun tidak ada respon. Padahal ketika perwira jaga dianjurkan memanggil saat *hose handling operation* itu berarti ada sesuatu hal penting yang harus disampaikan ke crew perihal operational tersebut. Dalam kasus *hose handling operation*, mereka sering kali menganggap santai dan biasa beristirahat sejenak ketika hose sudah di deck. Padahal ketika hose berada di deck berarti hose yang berada di air memiliki resiko untuk terlipat, dimana peran *crew deck* dibutuhkan untuk memantau posisi hose di air dan melaporkan ke anjungan. Serta perlunya crew deck standby jika sewaktu-waktu ada indikasi hose hendak terlipat, dapat segera mengambil langkah-langkah antisipasi.

3. Apakah betul *hook* yang digunakan untuk operasional kapal tidak sesuai standart dan apakah tidak ada respon dari pihak kapal, *Chief*?

Jawab : Memang betul hook yang digunakan dari bambu yang diberi ujung besi melengkung. Tapi saya sudah berkali-kali mengajukan requisition terutama peralatan-peralatan vital yang mendukung operasional kapal. Namun sampai sekarang belum juga dikirim dari pihak kantor

4. Menurut Chief, langkah apa yang harus diambil untuk membantu perwira jaga memaksimalkan pengamatan terhadap floating hose mengingat banyaknya pekerjaan yang dihandle?

Jawab : Langkah nyata yang dapat dilakukan agar kegiatan pengamatan perwira jaga menjadi maksimal adalah dengan menambahkan CCTV yang menyorot kebagian buritan kapal dan memosisikan layar monitor di dinding dekat kendali belakang sehingga ketika perwira jaga menjawab komunikasi lain atau mendapat perintah lain yang mana harus menjauh dari kaca/jendela bridge belakang, ia tetap bisa memonitor dari layar CCTV

Nama : Vicar Simon Alexander (Responden III)

Jabatan : *Second Officer*

Kapal : AHTS. Dian Horizon

Tempat : *Bridge*

Waktu : 09.00-10.30 , 05 Mei 2017

Selain hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Nakhoda, penulis juga melakukan wawancara dengan *Second Officer* adalah sebagai berikut :

1. Menurut 2nd, apakah pengaruh banyaknya pekerjaan yang perwira jaga handle dengan terlipatnya floating hose?

Jawab : Terkadang fokus Saya terpecah ketika sedang melakukan pengamatan terhadap floating hose. Karena sering kali Nahkoda meminta Saya untuk mengamati haluan kapal dari anjungan bagian depan untuk memastikan clear area ditambah lagi seringnya MM (Mooring

Master) maupun AM (Asisten Mooring Master) melakukan kontak ke kapal. Sehingga sering kali momen adanya resiko floating hose terlipat tidak terdeteksi, dan tiba-tiba sudah posisi terlipat.

Nama : Taslin (Responden IV)

Jabatan : *Bosun*

Kapal : AHTS. Dian Horizon

Tempat : *Deck*

Waktu : 16.00-17.00, 25 April 2017

Selain hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Nakhoda, penulis juga melakukan wawancara dengan *Bosun* adalah sebagai berikut :

1. Menurut Bosun, apa yang menyebabkan posisi hose tidak tepat di deck sehingga floating hose terlipat?

Jawab : Seperti yang kita lihat, panjang ujung hose yang bercabang ke kanan dan kekiri ukurannya berbeda. Jadi terkadang perkiraan posisi hose di deck meleset entah terlalu maju atau terlalu mundur/kurang ditarik dengan tugger. Tapi kedua-duanya menimbulkan masalah yang sama, *floating hose* yang berada di air terlipat.

2. Pelaksanaan toolbox meeting dikapal menurut Bosun bagaimana ?

Jawab : Disini kan kegiatannya itu-itu saja...Jadi ya sudah jadi kebiasaan, sudah bisa pada posisi masing-masing. Dan juga perwira terkadang tidak memanggil untuk Toolbox meeting