



**PENGOPTIMALAN KETERAMPILAN *CREW* DALAM  
PELAYANAN *ANCHOR HANDLING ACCOMODATION*  
*WORK BARGE* TIRTA RAJAWALI PADA KAPAL  
MV. TEMASEK ATAKA**

**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar**

**Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh:**

**DIYA UZZAKY LUKMANUL HAKIM**  
**NIT. 51145176 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENGOPTIMALAN KETERAMPILAN *CREW* DALAM PELAYANAN  
*ANCHOR HANDLING ACCOMODATION WORK BARGE TIRTA*  
RAJAWALI PADA KAPAL MV. TEMASEK ATTKA**

Disusun Oleh:

**DIYA UZZAKY LUKMANUL HAKIM**  
**NIT. 51145176 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 07 Februari 2020

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si**  
Pembina (IV/b)  
NIP. 19710521 199903 1 001



**VEGA FONSLA ANDROMEDA, S.ST, S.Pd, M.hum**  
Penata Tingkat 1 (III/d)  
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika



**Capt. DWI ANTORO, MM, M. Mar**  
Penata Tk I, (III/d)  
NIP. 19740614 199808 1 001

## PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Pengoptimalan Ketrampilan *Crew* Dalam Pelayanan *Anchor Handling Accomodation Work Barge* Tirta Rajawali Pada Kapal MV. Temasek Attaka” karya,

Nama : Diya Uzzaky Lukmanul Hakim

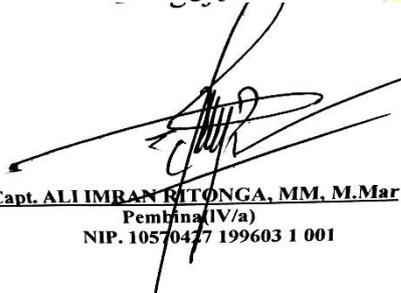
NIT : 51145176 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 11 Februari 2020

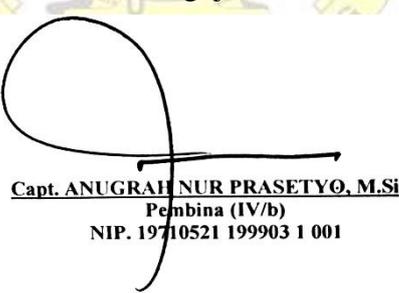
Semarang, 11 Februari 2020

Penguji I,



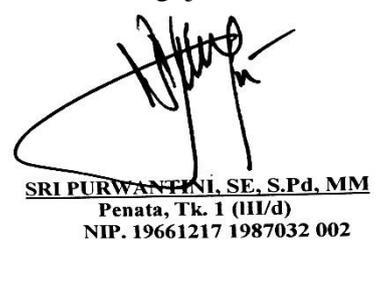
**Capt. ALI IMRAN PITONGA, MM, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 10570427 199603 1 001

Penguji II,



**Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si**  
Pembina (IV/b)  
NIP. 19710521 199903 1 001

Penguji III,



**SRI PURWANINGSIH, SE, S.Pd, MM**  
Penata, Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19661217 1987032 002

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar**  
Pembina Tk I, (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Diya Uzzaky Lukmanul Hakim

NIT : 51145176 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Pengoptimalan Keterampilan *Crew* Dalam Pelayanan *Anchor Handling Accomodation Work Barge* Tirta Rajawali Pada Kapal MV. Temasek Attaka”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 05 Februari 2020

Yang menyatakan,



**DIYA UZZAKY L.H**  
NIT. 52155653 N

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Tidaklah akan berkurang harta yang kita sedekahkan dengan ikhlas karna Allah, melainkan Allah akan menggantinya dengan berlipat ganda”

“Selalu ada Doa dari kedua orang tua, pada setiap keberhasilan dan kesuksesan dari anaknya”

“Kekayaan, umur dan ketenaran itu seperti minum dari air lauta yang asin. Semakin kamu minum, semakin haus yang kau dapatkan”.

### Persembahan:

1. Ayah dan Ibu tercinta, yang selalu memberikan cinta, kasih sayang dan segalanya, baik itu dorongan moril maupun materil.
2. Adik-adikku tercinta Ghulam zulfikar A.F dan Hibatullah Fawwas Makarim dan keluarga yang telah memberikan semangat dan dukunganya.
3. Teman-teman kontrakan Black Pink dan teman-teman wisuda 90 yang selalu member semangat dalam mengerjakan skripsi ini.

## PRAKATA



Alhamdulillah, segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran ALLAH SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Pengoptimalan Keterampilan *Crew* Dalam Pelayanan *Anchor Handling Accomodation Work Barge* Tirta Rajawali Pada Kapal MV. Temasek Attaka” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama 12 (dua belas) bulan lebih 12 (dua belas) hari peraktek laut di perusahaan PT. Bahtera Niaga Internasional.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si selaku dosen pembimbing teori.

4. Bapak Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.hum selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta adik-adik kandung saya yang selalu menyemangati dan mendukung saya.
7. Perusahaan PT. Bahtera Niaga Internasional, Nakhoda, KKM beserta seluruh crew kapal MV. Temasek Attaka yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 05 Februari 2020

Penulis



**DIYA UZZAKY L.H**  
**NIT. 51145176 N**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xi</b>
<b>ABSTRAKSI.....</b>	<b>xii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Sistematika penulisan.....	5
<b>BAB II : LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Tinjauan pustaka .....	7
2.2 Kerangka pikir penelitian .....	13
2.3 Definisi operasional .....	14

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	17
3.2 Waktu dan tempat penelitian.....	18
3.3 Sumber data penelitian.....	19
3.4 Tehnik pengumpulan data.....	20
3.5 Tehnik keabsahan data.....	23
3.6 Tehnik analisis data.....	23

### **BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

4.1 Gambaran umum obyek penelitian .....	26
4.2 Analisis masalah.....	28
4.3 Pembahasan masalah.....	41

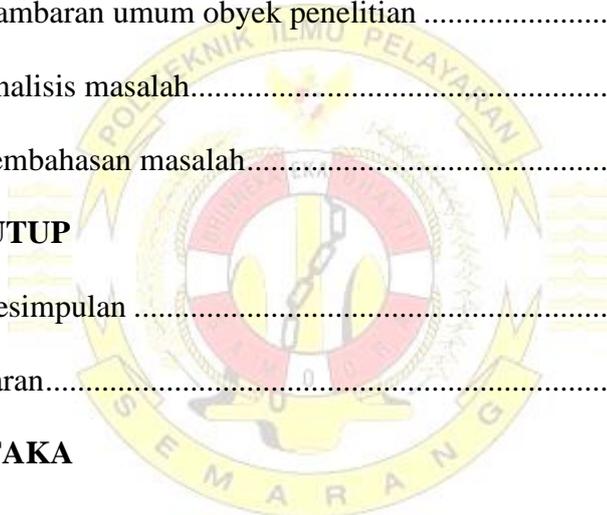
### **BAB V : PENUTUP**

5.1 Kesimpulan .....	53
5.2 Saran.....	53

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

### **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



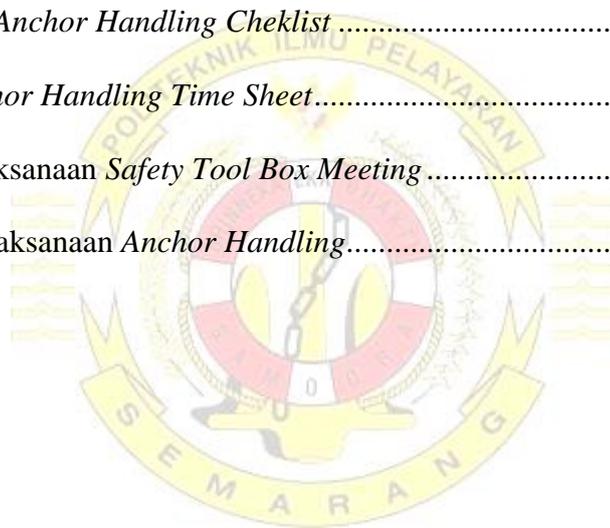
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian .....	13
Gambar 4.1 Kapal MV. Temasek Attaka.....	27
Gambar 4.2 <i>Anchor Handling Accomodation Work Barge</i> Tirta Rajawali .....	29
Gambar 4.3 Pengangkatan jangkar yang di <i>drop</i> pada posisi yang salah .....	32
Gambar 4.4 Mesin Induk Wartsila 2x2700 BHP. ....	45
Gambar 4.5 <i>Bow Thruster</i> MV. Temasek Attaka .....	49



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> .....	57
Lampiran 2 <i>Crew List</i> .....	58
Lampiran 3 Wawancara .....	59
Lampiran 4 Kuesioner.....	62
Lampiran 5 <i>Job Safety Analysis</i> .....	66
Lampiran 6 <i>Safety Tool Box Meeting Report</i> .....	68
Lampiran 7 <i>Pre Anchor Handling Checklist</i> .....	70
Lampiran 8 <i>Anchor Handling Time Sheet</i> .....	73
Lampiran 9 Pelaksanaan <i>Safety Tool Box Meeting</i> .....	74
Lampiran 10 Pelaksanaan <i>Anchor Handling</i> .....	75



## ABSTRAKSI

**Diya Uzzaky Lukmanul Hakim**, 2020, NIT: 51145176 N, “Pengoptimalan Keterampilan *Crew* Dalam Pelayanan *Anchor Handling Accomodation Work Barge* Tirta Rajawali Pada Kapal MV. Temasek Attaka”, skripsi Jurusan Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si, Pembimbing II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.hum

*Anchor handling* merupakan kegiatan yang khusus dilakukan oleh kapal-kapal *offshore* khususnya kapal *Anchor Handling Tug and Supply* (AHTS) dimana pekerjaan ini sangat riskan dan membahayakan. Dalam pelayanan kerja *anchor handling* terdapat beberapa faktor yang sangat berpengaruh pada kelancaran pelaksanaan *anchor handling* dan dapat dapat menimbulkan kecelakaan kerja. Selain faktor-faktor tersebut di atas, faktor yang sama pentingnya yaitu faktor kinerja *crew* dan faktor peralatan penunjang kegiatan *anchor handling*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengoptimalkan keterampilan *crew* dalam pelayanan *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali, untuk mengoptimalkan penggunaan peralatan serta perawatan terhadap peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali pada MV. Temasek Attaka.

Metode yang digunakan dalam mendeskripsikan data penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif sedangkan pengumpulan data menggunakan metode observasi, wawancara, studi dokumentasi, studi pustaka dan teknik analisis data yang digunakan yaitu menggunakan pendekatan deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari rumusan masalah yang ada dapat disimpulkan sesuai kondisi yang terjadi di MV. Temasek Attaka saat melakukan pelayanan kerja *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali menemui banyak kesulitan yaitu kinerja awak kapal yang kurang optimal dalam kegiatan pelayanan kerja *anchor handling* yang disebabkan kurangnya koordinasi dan komunikasi antara *crew* kapal dengan pihak *barge/rig*, kurangnya kecakapan *crew* dalam kegiatan *anchor handling*, serta peralatan penunjang kegiatan *anchor handling* yang belum beroperasi dengan baik yang disebabkan karena prosedur penggunaan peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling* yang kurang jelas dan perawatan alat penunjang kegiatan *anchor handling* yang tidak sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS). Oleh karena itu upaya yang dilakukan adalah peningkatan koordinasi dan system komunikasi, pelaksanaan familiarisasi tentang kegiatan *anchor handling* kepada *crew*, pelaksanaan prosedur pengoperasian dengan baik, serta perawatan alat kerja *anchor handling* di kapal dan alat penunjang lainnya sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS).

**Kata kunci:** *Anchor handling*, Keterampilan, *Crew*.

## ABSTRACT

**Diya Uzzaky Lukmanul Hakim**, 2020, NIT: 51145176 N, “Optimizing Crew Skills in Anchor Handling AWB. Tirta Rajawali On the Ship MV. Temasek Attaka”, Nautical Department Scription, D IV Program Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor: (I) Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si, (II) Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.hum

Anchor Handling is an activity specifically carried out by offshore vessels, especially AHTS vessels where this work is very risky and dangerous. In anchor handling work services, there are several factors that are very influential that can cause accidents. In addition to these factors the same importance is the performance of the crew and also supporting equipment anchor handling activities. From the above matters, the writer raises the formulation of the problem that will be discussed in this thesis, which is as follows, what is the level of skills of the MV. Temasek Attaka crew in accommodation work barge Tirta Rajawali anchor handling services, how the MV. Temasek Attaka crew is able to optimize the skill of using anchor handling equipment on the ship.

The method used by researchers in presenting problems is descriptive qualitative to describe and describe the object under study. Based on how to obtain it, the data obtained during the study is to use primary and secondary data, namely as a support for the preparation of this thesis.

From the formulation of the problem, the writer concludes that according to the conditions that occur in MV. Temasek Attaka while doing accommodation work barge Tirta Rajawali anchor handling work, there are many difficulties, which are less than optimal performance of the crew in anchor handling work service activities due to lack of coordination and communication between the crew and the barge/rig, lack of crew skills in anchor handling activities, and supporting equipment for anchor handling activities that have not been operating properly due to unclear procedures for using anchor handling work equipment, and maintenance of anchor handling supporting activities that are not in accordance with Plan Maintenance System (PMS). Therefore, the efforts made are improving coordination and communication systems, implementing familiarization of anchor handling activities to the crew, implementing operating procedures properly, and maintaining anchor handling work equipment on ships and other supporting tools in accordance with the Plan Maintenance System (PMS).

**Key word:** Anchor Handling, Skills, Crew.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia terkenal dengan kesuburan dan kekayaan alamnya. Disamping itu Negara Republik Indonesia juga dikenal dengan sebutan Negara Kepulauan, salah satu kekayaan alam Indonesia yang menjadi andalan devisa Negara adalah gas alam dan minyak bumi.

Sehubungan dengan kekayaan alam dan potensi yang dimiliki, khususnya cadangan minyak bumi dan gas yang terkandung di dalamnya maka sudah sepantasnya negeri kepulauan ini membutuhkan sarana pelayaran di laut yang memadai dan kelancaran dalam upaya untuk mengelola dan menggali potensi dan kekayaan alam tersebut.

Kegiatan *offshore* adalah suatu kegiatan khusus yang mempunyai tingkat kesulitan yang tinggi dan sangat berisiko. Pengertian kegiatan khusus adalah sifat pekerjaannya yang tidak dapat ditunda dan membutuhkan sumber daya manusia yang benar-benar menguasai sifat pekerjaan itu dari aspek keselamatan kerja, dimana pekerjaan *anchor handling* terdiri dari beberapa tahapan.

Untuk memberikan pelayanan yang baik sudah tentu harus mengetahui kendala-kendala umum yang dihadapi oleh kapal *supply* terutama dalam pengoperasian kerja *anchor handling* di ladang gas lepas pantai. Kendala-kendala yang disebabkan baik dari dalam kapal sendiri maupun dari luar kapal seperti faktor kemampuan mesin kapal, peralatan-

peralatan kerja yang tersedia di atas kapal, serta keterampilan *crew* itu sendiri. Sedangkan dari luar kapal dapat menyangkut faktor lingkungan kerja, kondisi geografis dan keadaan alam serta faktor manusia disekeliling tempat kerja (*pencharter*, *mitrakerja*) maupun sikap dari perusahaan pelayaran itu sendiri, dengan diketahui kendala-kendala tersebut dapat diketahui jalan pemecahannya.

Alasan penulis memilih judul di bawah karena pada saat penulis melaksanakan praktek laut di atas kapal MV. Temasek Attaka dan pada saat itu kapal sedang beroperasi di daerah Muara Berau (*Attaka Oil Field*) Kalimantan Timur, *crew* sedang melakukan pelayanan *anchor handling* Tirta Rajawali untuk perawatan *Platform* pada pengeboran minyak lepas pantai di area laut Balikpapan Kalimantan Timur, *crew* mengalami kendala yang menyebabkan keterlambatan dalam kegiatan kerja *anchor handling* dan salah satu faktor penyebabnya adalah sebagian anak buah kapal maupun perwira kurang terampil dalam melaksanakan tugas tersebut.

Dalam penelitian ini penulis lebih menekankan pada keterampilan anak buah kapal dalam mengoperasikan pelayanan *anchor handling* serta penggunaan maupun perawatan peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling*, sebagai salah satu faktor penunjang kapal *supply* dalam mengeksplorasi kekayaan alam, termasuk minyak dan gas bumi di Indonesia. Sarana pelayaran di laut yang digunakan untuk menunjang kelancaran pengeksplorasian sumber daya alam pada umumnya dilakukan oleh kapal-kapal *supply*. Karena kebanyakan sumber-sumber minyak bumi dan gas

terletak di lepas pantai tidak jauh dari daratan dan pulau maka dalam hal ini penulis mengambil judul **“PENGOPTIMALAN KETRAMPILAN CREW DALAM PELAYANAN ANCHOR HANDLING ACCOMODATION WORK BARGE TIRTA RAJAWALI PADA KAPAL MV. TEMASEK ATTAKA”**.

Sebelumnya pernah dilakukan penelitian terkait dengan judul penelitian di atas oleh Ahmah Kurniawan; 2017 di kapal AHTS BNI Castor yang berjudul *“Anchor Handling Pemasangan Pipa Bawah Laut Oleh Derrick Pipelay Barge SK 900 Dengan Kapal AHTS BNI Castor Tahun 2015”*. Dalam penelitian ini penulis membahas tentang penyebabkurang optimalnya *rating* dalam penggunaan peralatan kerja *anchor handling* pipa bawah laut serta penyebab putusnya *pennant wire derrick pipelay barge* Sapura Kencana 900 yang menyebabkan pelayanan *anchor handling* tidak berjalan sesuai dengan rencana. Selanjutnya pernah juga dilakukan penelitian oleh Haris Sidiq Wijaya; 2016 di kapal AHTS BNI Aldebaran yang berjudul *“Upaya Mempertahankan Posisi Kapal Saat Kegiatan Anchor Handling Floating Buoy COSL 221 di AHTS BNI Aldebaran”*. Dalam penelitian ini penulis membahas tentang kurangnya komunikasi yang baik saat melakukan pekerjaan *anchor handling floating buoy* COSL 221 antara pihak *work barge* dengan awak kapal serta penggunaan peralatan penunjang kegiatan *anchor handling floating buoy* COSL 221 tidak sesuai dengan prosedur yang sudah ditentukan mengakibatkan keterlambatan maupun tidak maksimalnya pelayanan *anchor handling*.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka dapat kita bayangkan bahwa pekerjaan *anchor handling* sangat memerlukan suatu keterampilan khusus bagi para *crew* di atas kapal. Adapun rumusan masalah yang berhasil diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1.2.1 Bagaimana tingkat ketrampilan *crew* MV. Temasek Attaka dalam pelayanan *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali?

1.2.2 Bagaimana mengoptimalkan penggunaan peralatan serta perawatan peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali pada MV. Temasek Attaka?

## 1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Untuk mengoptimalkan tingkat ketrampilan *crew* dalam pelayanan *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali.

1.3.2 Untuk mengoptimalkan penggunaan peralatan serta perawatan terhadap peralatan penunjang kegiatan *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali pada MV. Temasek Attaka.

## 1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Secara Teoritis

Dapat menambah wawasan bagi pembaca di kalangan maritim terutama kapal dengan tipe AHTS yang bekerja di lepas pantai serta dapat memberikan sumbangan pengetahuan bagi para pembaca dan bagi awak kapal yang ingin bekerja di kapal dengan tipe AHTS.

#### 1.4.2 Secara Praktisi

Bagi Nahkoda dan awak kapal dapat digunakan sebagai bahan masukan tentang bagaimana meningkatkan ketrampilan kerja awak kapal serta pengetahuan tentang cara perawatan peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling* sesuai dengan prosedur agar saat digunakan dalam kondisi prima dan mengurangi tingkat kecelakaan kerja di atas kapal dan bagi perusahaan kapal sebagai sumbangsih saran kepada perusahaan dalam menyeleksi awak kapal yang handal dan berkualitas serta memenuhi semua persyaratan yang berlaku.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Skripsi ini penulis sajikan terdiri dari lima bab yang saling berkaitan satu sama lain sehingga penulis berharap agar para pembaca sekalian dapat dengan mudah mengikuti seluruh uraian dan bahasan, maka penulis menyusun skripsi ini dengan sistematika sebagai berikut:

#### BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, rumusan masalah yang diambil, tujuan penelitian serta sistematika penulisan.

#### BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka

pemikiran dan definisi operasional atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

### BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menetapkan tentang metode penelitian yang digunakan, waktu dan tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

### BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pembahasan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam upaya mengoptimalan keterampilan *crew* dalam pelayanan *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali pada kapal MV. Temasek Attaka.

### BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah dan juga penulis menyumbangkan saran yang dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait.

### DAFTAR PUSTAKA

### LAMPIRAN

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1. Pengertian pengoptimalan

Pengoptimalan berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2011: 345). Secara umum pengertian optimalisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah berasal dari kata optimal yang berarti terbaik atau pencarian nilai terbaik (minimum atau maksimum) dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks. Adapun pengertian dari optimalisasi adalah sebuah proses, cara dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah, dimana yang terbaik sesuai dengan kriteria tertentu.

Sedangkan dalam kamus *Oxford* (2008: 358) "*Optimization is the process of finding the best solution to some problem where "best" accords to prestated criteria*". Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pengoptimalan merupakan sebuah proses, cara, dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah, dimana yang terbaik sesuai dengan kriteria tertentu.

Dari semua pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa pengoptimalan adalah sebuah proses kegiatan untuk meningkatkan suatu pekerjaan menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional,

atau lebih efektif serta mencari solusi terbaik dari beberapa masalah agar tercapai tujuan sebaik-baiknya sesuai dengan kriteria tertentu.

## 2.1.2. Pengertian keterampilan

Keterampilan (*skill*) berarti kemampuan untuk mengoperasikan suatu pekerjaan secara mudah dan cermat yang membutuhkan kemampuan dasar (*basic ability*).

Menurut Nana Sudjana (2012: 13) keterampilan adalah pola kegiatan yang bertujuan, yang memerlukan manipulasi dan koordinasi informasi yang dipelajari. Keterampilan ini dapat dibedakan menjadi 2 (dua) kategori, yaitu keterampilan fisik dan keterampilan intelektual.

Ruang lingkup keterampilan cukup luas meliputi perbuatan, berfikir, berbicara, melihat, menulis, dan sebagainya. Akan tetapi dalam pengertian sempit biasanya keterampilan lebih ditujukan pada kegiatan yang berupa perbuatan. Seseorang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil, demikian pula jika seseorang melakukan sesuatu secara benar tetapi lambat itu juga tidak dapat dikatakan terampil pula, jadi dapat disimpulkan keterampilan merupakan suatu gerakan yang dilakukan oleh seseorang untuk melakukan sesuatu pekerjaan dengan cepat dan tepat. Jika seseorang terampil dalam suatu bidang maka orang tersebut tidak akan ragu-ragu melakukan suatu pekerjaan, seakan-akan tidak ada hambatan. Sehingga seseorang yang bekerja di kapal AHTS harus mempunyai keterampilan khusus sesuai dengan pekerjaannya agar pelaksanaan

pelayanan *anchor handling* diatas kapal berjalan dengan lancar sesuai dengan yang di harapkan.

### 2.1.3. Pengertian *anchor handling*

*Anchor handling* merupakan salah satu pekerjaan khusus dari kapal AHTS, dimana pekerjaan ini dilaksanakan di daerah *oil field* (ladang minyak), *anchor handling* ini dikhususkan untuk *work barge/accommodation work barge* dan *rig* dalam proses perpindahanya dari posisi yang lama keposisi yang baru. Dalam pekerjaanya dibutuhkan keterampilan dari seluruh *crew* di atas kapal dan kemampuan peralatan yang ada di atas kapal maupun penggunaan peralatan-peralatan pendukung lainnya serta kapal itu sendiri.

Pekerjaan *anchor handling* dapat terlaksana dengan baik dan efisien, jika ditunjang dengan sarana dan alat-alat yang berada diatas kapal dalam kondisi prima. Sehingga benar-benar siap untuk dipakai. Namun seringkali didalam pekerjaanya timbul kejadian-kejadian dan hal-hal yang tidak diinginkan, sehingga menghambat pelaksanaan *anchor handling* itu sendiri (Krets Mamandole 2009: 1).

### 2.1.4. Pengertian kapal

Menurut Sugono (2012: 260) Yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (perairan yang dapat dilayari oleh kapal) terbuat dari kayu atau besi, bertiang satu atau lebih, bergeladak, digerakan oleh mesin atau layar.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, energi lainnya, ditarik

atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

#### 2.1.5. Pengertian *Anchor Handling Tug and Supply* (AHTS)

*Anchor Handling Tug and Supply* sering disingkat dengan AHTS yang artinya mempunyai lebih dari satu fungsi yaitu untuk support *anchor handling, towing, rig move* dan *supply cargo* untuk *platform, rig*, maupun *work barge*. (Krets Mamandole 2009:1)

Kapal jenis ini bekerja untuk menangani pemasangan jangkar untuk *buoy* ataupun untuk mengangkat jangkar. Selain itu juga untuk inspeksi rantai dan jangkar yang ada didalam laut, untuk itu diperlukan stabilitas kapal yang baik yaitu badan kapal dengan *draf* yang agak tenggelam agar *sternroller* yang berada dibagian belakang kapal menyentuh air sehingga memudahkan pengambilan *cactcher bouy* oleh *crew* yang ada diatas kapal.

Mengingat fungsi dari kapal AHTS merupakan suatu sarana yang sangat dibutuhkan untuk membantu dan melayani kegiatan-kegiatan dilokasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai ataupun *platform-platform, accommodation work barge (AWB)*, dan *rig* maka dari itu kapal AHTS harus memenuhi beberapa persyaratan dan kriteria-kriteria sebagai berikut:

2.1.5.1. Memiliki *winch* yang kuat.

2.1.5.2. Memiliki mesin dengan *hose power* yang bertenaga besar serta mempunyai kemampuan untuk menarik yang layak (*bollard pull*).

2.1.5.3. *Deck* yang cukup luas dan buritan yang luas supaya dapat dilewati oleh jangkar serta *buoy*.

2.1.5.4. Memiliki kapasitas tangki-tangki untuk muatan curah dan bahan bakar besar.

Kapal MV. Temasek merupakan kapal dengan tipe AHTS yang digunakan untuk menunjang kegiatan pengeksplorasian sumber daya alam yaitu minyak dan gas bumi yang ada di kawasan Kalimantan Timur. Kapal MV. Temasek Attaka dirancang khusus untuk melayani *accommodation work barge, platform* dan *rig* guna mendukung operasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai. Kapal ini mempunyai ciri-ciri badan kapal kecil tetapi memiliki tenaga mesin (*hose power*) yang besar serta memiliki perlengkapan penundaan dan kerja jangkar. Kapal ini juga memiliki tangki-tangki yang berguna untuk membawa muatan seperti *fuel oil, fresh water, base oil, drill water, oil base mod (OBM), brine KCl, brine NaCl*, serta tangki yang berisi muatan curah seperti semen SSA-1 (*silica*), semen G-Neat, *blended spherelite* dan *barite*.

#### 2.1.5. *Accommodation Work Barge (AWB)*

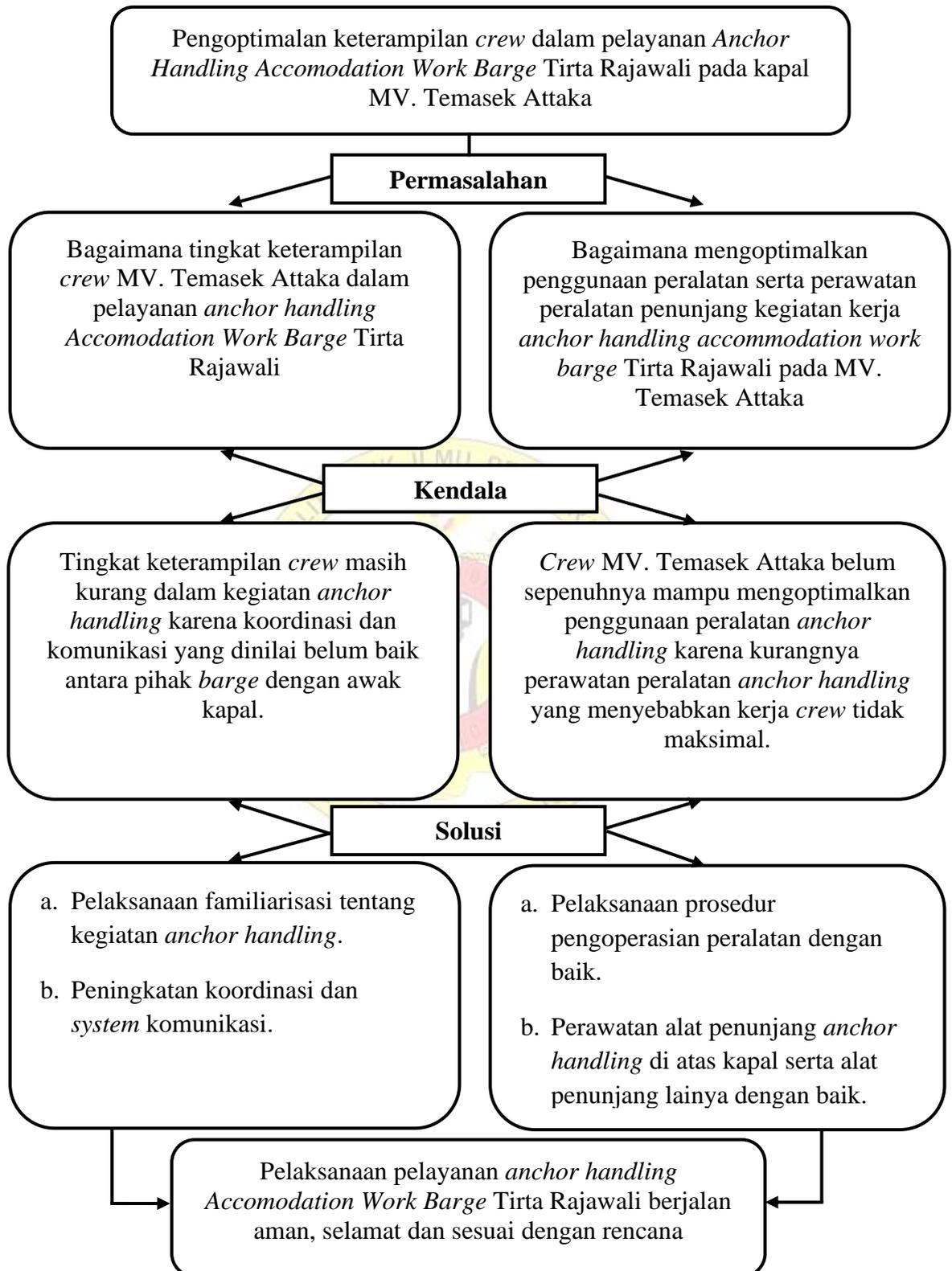
Jenis tongkang *flattop* dengan penambahan akomodasi di atas *deck* untuk para pekerja, apabila mengerjakan perbaikan di laut dan di

dasar laut untuk menunjang kegiatan pengeboran lepas pantai (Sunawan 2011: 1)

*Accommodation work barge juga sering disebut dengan work barge* adalah kapal apung yang berfungsi sebagai tempat akomodasi para pekerja dan *engineer* yang bekerja dipengeboran lepas pantai (*offshore*). Selain itu juga berfungsi untuk mengakomodir segala keperluan serta peralatan-peralatan berat dari darat ke *drilling platform*.

*Pengertian accommodation work barge menurut penulis dalam hal ini adalah accommodation work barge berakomodasi di atasnya tersedia banyak ruang kamar sebagai tempat pekerja pengeboran lepas pantai yang berjumlah sangat banyak sebagai tempat tinggal dan beristirahat, accommodation work barge berguna untuk perawatan platform/rig dan digunakan sebagai perbaikan pipa-pipa yang ada di dasar laut dipengeboran lepas pantai, sering kali accommodation work barge berpindah-pindah tempat dari tempat satu ketempat yang lainnya sehingga membutuhkan support vessel seperti kapal dengan tipe AHTS.*

## 2.2. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar: 2.1 Kerangka pikir penelitian

### 2.3. Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian terapan ini, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan penelitian terapan yang dikutip dari beberapa buku (pustaka) dan sumber-sumber lainnya:

- 2.3.1. *Anchor Handling and Tug Supply (AHTS)* adalah jenis kapal yang fungsinya untuk *anchor handling, towing, rig move* dan *supply cargo* untuk *work barge, rig* atau *platform*.
- 2.3.2. *Anchor handling* adalah suatu aktifitas pekerjaan kapal untuk menangani pemasangan jangkar untuk *buoy* ataupun untuk mengangkat jangkar.
- 2.3.3. *Accommodation work barge (AWB)* adalah kapal apung yang tidak mempunyai mesin penggerak sendiri untuk berjalan. Berfungsi sebagai tempat akomodasi para pekerja dan *engineer* yang bekerja di pengeboran lepas pantai.
- 2.3.4. *Platform rig* adalah jenis *platform offshore* yang digunakan untuk produksi minyak dan gas. *Platform* ini dibangun pada beton dan atau kaki baja yang berpondasi langsung di dasar laut. *Platform* ini bisa dimuati *deck* dengan ruang untuk *rig* pengeboran, fasilitas produksi dan akomodasi personel.

- 2.3.5. *Jack up rig* adalah suatu unit alat pengeboran dengan kaki yang panjang. Kaki ini dapat naik dan turun untuk menopang struktur utama. *Rig* jenis ini dapat digunakan pada daerah dengan kedalaman sekitar 100 meter atau kurang.
- 2.3.6. *Tugger winch* adalah suatu alat yang digunakan untuk menarik diatas *deck* selama *anchor handling*.
- 2.3.7. *Pennant wire* adalah tali baja yang mempunyai diameter 1-2 inchi yang terpasang antara jangkar dan *buoy* jangkar.
- 2.3.8. *Wire* adalah tali baja yang digunakan mengikat jangkar dengan *barge*.
- 2.3.9. *Winch* adalah mesin bantu untuk mengangkat/mengarea jangkar *rig* ataupun *work barge*. Mempunyai 2 drum yang dapat diatur pemakaian dari sisi ke sisi dilengkapi dengan rem, *gear* dan *dog*.
- 2.3.10. *Karm fork/shark jaw* adalah suatu perangkat untuk menghubungkan atau mencabut rantai ataupun kabel.
- 2.3.11. *Crane barge* adalah *crane* yang ada di *barge* berfungsi untuk mengambil barang dari kapal.
- 2.3.12. *Buoy* adalah Suatu drum yang berfungsi sebagai tanda tertancapnya jangkar work *barge/rig*.

- 23.13. *Stern roller* adalah bagian belakang dari kapal AHTS yang berfungsi untuk memudahkan mengangkat *buoy* atau jangkar pada saat melaksanakan *anchor handling*.
- 23.14. *Platform* adalah bangunan tengah laut yang disitu adalah sumur minyak yang akan dibor.
- 23.15. *Crew* adalah orang yang bekerja di atas kapal.
- 23.16. *Deck* adalah bagian dari kapal yang merupakan bagian untuk meletakkan muatan.



## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya dari judul skripsi “Pengoptimalan Keterampilan *Crew* Dalam Pelayanan *Anchor Handling Accomodation Work Barge* Tirta Rajawali Pada Kapal MV. Temasek Attaka”, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

Kinerja awak kapal yang kurang optimal dalam kegiatan *anchor handling* menjadi terhambat atau terhalang dikarenakan kurangnya koordinasi dan komunikasi yang baik antara pihak *barge/rig* dan awak kapal serta kurangnya kecakapan awak kapal dalam melaksanakan kegiatan *anchor handling*.

Penggunaan peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling* yang belum optimal dikarenakan karena prosedur penggunaan peralatan yang tidak jelas membuat pekerjaan *anchor handling* menjadi rawan kecelakaan serta perawatan peralatan *anchor handling* yang tidak dirawat sesuai dengan PMS.

#### 5.2 Saran

5.2.1 Kinerja awak kapal yang kurang optimal dalam kegiatan *anchor handling* menjadi terhambat atau terhalang dikarenakan kurangnya koordinasi dan komunikasi yang baik antara pihak *barge/rig* dan awak kapal serta kurangnya kecakapan awak kapal dalam melaksanakan

5.2.2 kegiatan *anchor handling*. Adapun saran yang dapat penulis sampaikan adalah:

5.2.1.1 Sebaiknya pihak kapal meningkatkan koordinasi dan memperbaiki sistem komunikasi antara komunikasi internal kapal dan juga eksternal antara *barge/rig* dengan kapal. Selain hal tersebut penulis menyarankan kepada pihak kapal untuk melaksanakan *safety toolbox meeting* sebelum pelaksanaan kerja untuk pemahaman proses kerja kepada setiap *crew* guna menghindari dan meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja.

5.2.1.2 Pihak perusahaan sebaiknya melaksanakan familiarisasi tentang kegiatan *anchor handling*, sebaiknya dilaksanakan sebelum naik kapal dengan tipe *anchor handling*, ini dikhususkan untuk *crew* yang baru pertama kali naik di kapal AHTS dan juga kepada pihak kapal untuk memberikan familiarisasi kepada anak buah kapal yang baru naik ataupun digantikan agar tetap melaksanakan kinerja dengan baik.

5.2.3 Penggunaan peralatan penunjang kegiatan kerja *anchor handling* yang belum optimal dikarenakan karena prosedur penggunaan peralatan yang tidak jelas membuat pekerjaan *anchor handling* menjadi rawan kecelakaan serta perawatan peralatan *anchor handling* yang tidak dirawat sesuai dengan PMS. Adapun saran yang dapat disampaikan oleh penulis yaitu:

5.2.2.1 Sebaiknya semua awak kapal yang baru/lama tetap diberi pengarahan oleh perusahaan terhadap prosedur penggunaan

peralatan *anchor handling* agar semua peralatan *anchor handling* dapat berfungsi dan beroperasi dengan optimal.

5.2.2.2 Sebaiknya perusahaan memberi pengarahan kepada *crew* akan pentingnya melakukan perawatan secara berkala guna menjaga kondisi terbaik kapal, juga didukung perusahaan dalam menyediakan suku cadang dan penyediaan waktu khusus untuk melaksanakan perawatan.



## DAFTAR PUSTAKA

- A S Hornby, *Oxford Advanced Learner's Dictionary*, Oxford University Press, 2008.
- Arikunto, S. 2010. *Prosedur penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. (Edisi. Revisi), Jakarta: Rineka Cipta.
- Hidayat, Sedarmayanti, 20002, *Metode Penelitian*, Jakarta.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Mamandole, Krets. 2009, *Anchor Handling*. Yayasan Sinergi Reforma, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_. 2009, *Anchor Handling*. Yayasan Sinergi Reforma, Jakarta
- Moleong, Lexy J. 2011, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Noor, Juliansyah. 2011, *Metodologi Penelitian Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*, Prenada Media Group, Jakarta.
- Ridwan, 2003. *Dasar-dasar Statistika*, Bandung: Alfabeta.
- Saebani, Beni A. 2012, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Pustaka Setia, Bandung.
- Soebagyo, 2010, *Metodologi Penelitian*, PT. Raja Grafindo, UGM.
- Sugiyono, 2015. *Memahami Penelitian Kualitatif*. CV. Alfabeta, Bandung.
- \_\_\_\_\_.2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. CV. Alfabeta, Bandung.
- Sunawan. 2011, *Kajian Teknis Konversi Acc. Barge 230 ft- 270 ft*, Study kasus MV. Borneo Prince.
- Umi Narimawati, 2008, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif, Teori dan Aplikasi*, Yogyakarta.

## General Ship's Particulars

### GENERAL

Port of Registry: Jakarta  
Year Built: 2001  
Building Place: Singapore  
Design: Rolls-Royce Marine UT 719  
Classification: ABS + A1,TV,FFV-Class 1,OSV-AH  
AMS,ACCU,DP-1.  
LOA : 58.00 m  
Call Sign: PNPQ  
Official No: 389324  
IMO NO: 9242780  
MMSI No: 563491000  
Dimension: 51.5m x 15.0m x 5.5m  
Draft - Light: 3.7m / Loaded: 4.7m  
GRT: 1319 / NRT 446 tons

### CARGO CAPACITY

Fuel Oil: 455 cu.mtr  
Potable Water: 430 cu.mtr  
Drill/Ballast Water: 540 cu.mtr  
Base Oil/Brine: 210 cu.mtr (2.5 SG)(4 tanks)  
Liquid Mud: 105 cu.mtr (2.5 SG)(2 tanks)  
Bulk: 4 nos. Total 4400 ft  
Deck Cargo: 600 tons  
Clear Deck Space: 31m x 12m

### REFRIGERATED STORAGE

Freezer: 15 cu.mtr / Chiller 15 cu.mtr

### ACCOMMODATION

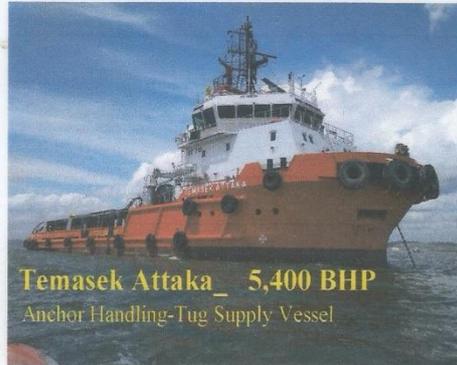
1 man cabin: 5 nos  
2 men cabin: 4 nos  
4 men cabin: 3 nos  
1 Hospital  
Fully Air-Conditioned

### NAVIGATION & COMMUNICATION

All round view wheel house  
Forward and Aft control (Throttle & Poscon)  
Radars, echo sounder, auto pilot, gyro  
Magnetic compass, GPS, GMDSS Area A3  
Intercom / PA system, E-mail

### ANCHOR HANDLING EQUIPMENT

Winch: 1 x Bratvaag Double Drum  
Line Pull: 200 tons  
Brake: 250 tons  
Drum Cap: 1400m x 56 mm wire each  
Chain Gypsy: 2 x 75 mm chain  
Tugger Winch: 2 x 5 tons  
Rope Reel: 2 x 1400 m x 56 mm wire each  
Shark Jaw: 2 x Karmoy  
Towing Pin: 1 set Karmoy  
Capstan: 2 x 10 tons  
Stern Roller: 4 m x 2 m dia. SWL 250 tons  
Portable Stern Gate



### MAIN MACHINERY & PROPULSION

Main Engine: 2 x Wartsila, 2700 BHP each, total 5400 BHP  
Propulsion: 2 x CPP in fixed nozzles  
Auxiliary Engine: 2 x CAT 3406C, each 371 BHP  
Diesel Alternator: 2 x CAT 312 KVA each, 440V/3P/60Hz  
Shaft Alternator: 2 x 1600 KVA each, 440V/3P/60Hz  
Bow Thruster: 2 x CPP, 8.25T thrust, 700 BHP each

### ANCHORS AND CABLES

Anchor: 2 x 1600 kg HHP type  
Chain: 2 x 36 mm x 440 M each

### CARGO PUMP CAPACITY

Fuel Oil: 2 x 100 cu.mtr / hr at 9 bar  
Potable Water: 1 x 150 cu.mtr / hr at 9 bar  
Drill Water: 1 x 150 cu.mtr / hr at 9 bar  
Liquid Mud/Brine: 2 x 75 cu.mtr / hr at 18 bar  
Base Oil: 1 x 100 cu.mtr / hr at 9 bar  
Bulk Compressor: 23 cu.mtr /mm at 80 psi  
Reefer Power Point: 4 x 440V/3P/50Hz  
Sewage Treatment: 1 x IMO/USCG approved 25 persons  
Fresh Water Generator: 1 x 5 ton/day

### FIRE FIGHTING & ANTI POLLUTION

Pump: 2 x 1500 cu.mtr / hr at 160 m head each  
Monitor: 2 x 20,000 ltrs / min with remote control  
Eductor: 2 units, 1 for foam and 1 for oil dispersant  
Foam Tank: 17.1 m<sup>3</sup>  
Oil Dispersant Tank: 14.4 m<sup>3</sup>  
Sprinkler System: FiFi 1 requirements  
Oil Dispersant Boom: 2 x Retractable

### BOLLARD PULL

65.25 TONNES

### TRIAL SPEED

12.0 knots

## CREW LIST

Name of Vessel / Nama Kapal : MV. Temasek Ataka  
Gross Tonnage / GT Kapal : 1308  
Agent in Port / Keagenan : PT. Franindo Perjaya  
Owner's / Pemilik : Bahtera Niaga Internasional  
Date Of Arrival / Tanggal Tiba :  
Date Of Departure / Tanggal Berangkat :

No.	Name / Nama Awak Kapal	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document Number / No.Buku Pelaut	Doc. of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Duties On Board / Jabatan
1	Hamka Tampubolon	M	21-Dec-1959	INA	F 018704	23-Nov-20	Master
2	Deddy Hartomo	M	27-Sep-1972	INA	E 062905	16-Jun-2019	Chief Officer
3	Agung Rahadiyo	M	14-Apr-1990	INA	A 048972	28-Jun-2019	Second Officer
4	Irwadi	M	7-Dec-1959	INA	D 054724	3-Mar-2020	Chief Engineer
5	Budi Sulistyio	M	10-Jan-1974	INA	A 041766	15-May-2019	Second Engineer
6	Gerson Halorik Simbolon	M	14-Nov-1995	INA	D 075199	18-Jun-2020	Third Engineer
7	Sutono	M	28-Mar-1960	INA	Y 005092	1-May-2018	Electrician
8	Bambang Hermanto	M	28-Nov-1962	INA	B 033798	9-May-2020	Boatswain
9	Agus Ari Setiadi	M	20-Aug-1978	INA	E 060329	11-Feb-2019	A/B
10	Jafar Pelu	M	7-Apr-1967	INA	F 109226	5-Feb-2021	A/B
11	Eko Widodo	M	3-Mar-1977	INA	C 009165	19-Sep-2018	A/B
12	Syarifuddin	M	30-Aug-1986	INA	C 044637	5-Mar-2019	A/B
13	Berty Christian K.	M	22-Dec-1990	INA	C 060278	7-May-2019	A/B
14	Nur Handoko	M	15-May-1990	INA	B 041638	17-Apr-2020	Oiler
15	Syamsul Bahri	M	28-Feb-1994	INA	D 088707	17-Jun-2018	Oiler
16	Puji Muhafidin H	M	3-May-1994	INA	D 028679	10-Dec-2019	Oiler
17	Mohamad Ikhsan	M	8-Apr-1958	INA	B 062140	23-Apr-2020	Cook
18	Diya Uzzaky Lukmanul Hakim	M	19-Apr-1995	INA	E 057450	6-Apr-2019	Cadet Deck
19	Adam Dwiki Darsoko	M	4-Mar-1994	INA	F 028627	4-Jul-2020	Cadet Enginee

Pada saat di atas kapal Penulis melakukan wawancara terhadap Perwira khususnya perwira dek diantaranya kapten (*master*), mualim dua (*second officer*). Dalam wawancara tersebut penulis menanyakan beberapa faktor yang berhubungan dengan pengoptimalan keterampilan *crew* dalam pelayanan *anchor handling accommodation work barge* Tirta Rajawali pada kapal MV. Temasek Attaka sebagai berikut:

#### KORESPONDEN I

NAMA : HamkaTampubolon

JABATAN : Nakhoda

KAPAL : MV. Temasek Attaka

1. "Mohon ijin capt, ijin bertanya Apakah Kapal AHTS itu sendiri capt?"

Jawab:

Kapal AHTS adalah singkatan dari *Anchor Handling Tug and Supply*. Kapal AHTS biasanya hanya digunakan untuk membantu pengeboran lepas pantai, seperti namanya kapal AHTS itu memiliki fungsi yang lengkap seperti kerja jangkar (*anchore handling*), Penundaan (*towing*), pengangkutan muatan (*supply*). Muatan yang dimuat kapal AHTS itu sendiri beragam seperti muatan *on deck* (*container, baskets, pipa-pipa, dll*), muatan cair (bahan bakar, air tawar, lumpur (*mud*), muatan curah (semen, *barite, bentonite, cement G-class*).

2. "Bagaimana menurut pendapat captain tentang penyebab kinerja ABK Yang kurang optimal dalam pelayanan kerja *anhc*or handling?"

Jawab:

Kinerja *crew* atau ABK yang kurang optimal biasanya dikarenakan kurangnya koordinasi dan komunikasi antara awak kapal dengan pihak *barge/rig* dan kurangnya familiarisasi tentang kegiatan *anchor handling*.

3. Bagaimana cara mengoptimalkan kinerja ABK dalam melakukan kegiatan *anchor handling*?

Jawab:

Dengan melaksanakan koordinasi dan komunikasi yang baik antara kapal dengan radio operator atau *radio room* dan *barge master*, serta dengan melakukan familiarisasi kepada *crew* untuk kegiatan *anchor handling*.

#### KORESPONDEN II

NAMA : Agung Rahadityo

JABATAN : Second Officer

KAPAL : MV. Temasek Attaka

1. "Mohon ijin second , ijin bertanya Apakah Kapal AHTS itu sendiri?"

Jawab:

Kapal AHTS adalah singkatan dari *Anchor Handling Tug and Supply*. Kapal AHTS biasanya hanya digunakan untuk membantu pengeboran lepas pantai, seperti namanya kapal AHTS itu memiliki fungsi yang lengkap seperti kerja jangkar (*anchore handling*), Penundaan (*towing*), pengangkutan muatan (*supply*). Muatan yang di muat kapal AHTS itu sendiri beragam seperti muatan *on deck* (*container, baskets, pipa-pipa, dll*), muatan cair (bahan bakar, air tawar, lumpur (*mud*), muatan curah ( semen, *barite, bentonite, cement G-class*).

2. "Apa saja kendala yang dihadapi khususnya dengan penggunaan peralatan penunjang pelayanan *anchor handling*?"

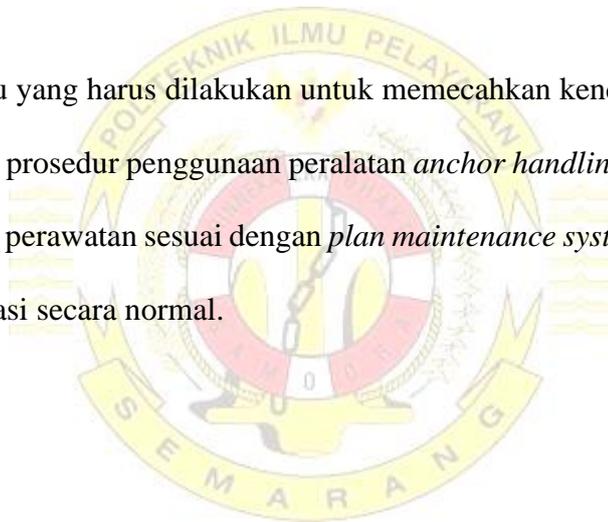
Jawab:

Biasanya kendala yang dihadapi khususnya yang berhubungan dengan peralatan itu seperti prosedur penggunaan peralatan *anchor handling* yang kurang jelas, serta biasanya perawatan yang kurang sesuai atau tidak dilaksanakan sesuai *plan maintenance system*.

3. "Untuk menghadapi faktor tersebut, menurut *second* apa yang harus dilakukan?"

Jawab :

Ya, solusi atau yang harus dilakukan untuk memecahkan kendala tersebut yaitu melaksanakan prosedur penggunaan peralatan *anchor handling* dengan baik dan melaksanakan perawatan sesuai dengan *plan maintenance system*, agar peralatan dapat beroperasi secara normal.



**KUESIONER PENGOPTIMALAN KETERAMPILAN CREW DALAM  
PELAYANAN ANCHOR HANDLING AWB, TIRTA RAJAWALI PADA  
KAPAL MV. TEMASEK ATAKA**

**Keterangan pilihan jawaban:**

- SS = Sangat Setuju
- S = Setuju
- TS = Tidak Setuju
- STS = Sangat Tidak Setuju

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1.	Peningkatan koordinasi dan perbaikan sistem komunikasi dalam pelayanan anchor handling	✓			
2.	Penerimaan crew baru yang selektif dan mempunyai pengalaman dibidang anchor handling		✓		
3.	Pelaksanaan familiarisasi tentang kegiatan anchor handling		✓		
4.	Pelaksanaan prosedur pengoperasian peralatan anchor handling dengan baik	✓			
5.	Pelaksanaan perawatan peralatan anchor handling serta alat penunjang lainnya sesuai dengan PMS (Plan Maintenance System)	✓			
6.	Perusahaan menyediakan suku cadang yang cukup	✓			
7.	Dilakukan inventarisasi alat-alat yang digunakan		✓		
8.	Pengontrolan perawatan peralatan penunjang kerja anchor handling selama perawatan dilakukan		✓		
9.	Evaluasi hasil pekerjaan setelah selesai dilaksanakan		✓		

10.	Melakukan dokumentasi ( <i>maintenance record</i> )		✓		
11.	Menyediakan waktu khusus ( <i>maintenance day</i> ) untuk perawatan kapal minimal 1 (satu) kali dalam sebulan ( <i>job for repair</i> )		✓		
12.	Pihak penyewa kapal memberi waktu yang cukup apabila ada perbaikan terhadap peralatan diatas kapal	✓			
13.	perusahaan mengirimkan teknisi dari darat apabila waktu perawatan sudah ditentukan	✓			



**KUESIONER PENGOPTIMALAN KETERAMPILAN CREW DALAM  
PELAYANAN ANCHOR HANDLING AWB. TIRTA RAJAWALI PADA  
KAPAL MV. TEMASEK ATTAKA**

**Keterangan pilihan jawaban:**

- SS = Sangat Setuju
- S = Setuju
- TS = Tidak Setuju
- STS = Sangat Tidak Setuju

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1.	Peningkatan koordinasi dan perbaikan sistem komunikasi dalam pelayanan anchor handling	✓			
2.	Penerimaan crew baru yang selektif dan mempunyai pengalaman dibidang anchor handling		✓		
3.	Pelaksanaan familiarisasi tentang kegiatan anchor handling	✓			
4.	Pelaksanaan prosedur pengoperasian peralatan anchor handling dengan baik		✓		
5.	Pelaksanaan perawatan peralatan anchor handling serta alat penunjang lainnya sesuai dengan PMS (Plan Maintenance System)	✓			
6.	Perusahaan menyediakan suku cadang yang cukup	✓			
7.	Dilakukan inventarisasi alat-alat yang digunakan		✓		
8.	Pengontrolan perawatan peralatan penunjang kerja anchor handling selama perawatan dilakukan	✓			
9.	Evaluasi hasil pekerjaan setelah selesai dilaksanakan		✓		

10.	Melakukan dokumentasi ( <i>maintenance record</i> )		✓		
11.	Menyediakan waktu khusus ( <i>maintenance day</i> ) untuk perawatan kapal minimal 1 (satu) kali dalam sebulan ( <i>job for repair</i> )	✓			
12.	Pihak penyewa kapal memberi waktu yang cukup apabila ada perbaikan terhadap peralatan diatas kapal	✓			
13.	perusahaan mengirimkan teknisi dari darat apabila waktu perawatan sudah ditentukan		✓		



Mualim II

Agung Rahadityo

Job Location: MAIN DECK  
 TRA No.: 26/12/18

2. SUB-TASK ACTIVITY / DESCRIPTION		3. HAZARD DESCRIPTION		4. HAZARD EFFECT		5. EXISTING CONTROL MEASURES		6. INITIAL RISK		7. ADDITIONAL CONTROL MEASURES AND MITIGATION		8. PERSON OR ROLE RESPONSIBLE		9. RESIDUAL RISK		ALARP (Y/N)		Reference	
								E P R				E P R							
APPROX THE DISK S TO P/R ANCHOR WIRE		- ENGINE FAILURE - LOSS CONTROL OF W/S - BAD W/HEATER - W/S ROLLING		- COLLISION - FATALITY - M.O.B		- TEST ENGINE/THROTTLE - EP PUPPER - GOOD MAINTENANCE - GOOD COMMUNICATION - SAFE SPEED - SAFE DISTANCE		C M G		- EMERGENCY STOP - SWA - AH CHECKLIST - OBS OF WEATHER		MASTER DOW CREW		O M Y		X		Smog	
HANDLE & WIRE AND CONNECTING TO THE ANCHOR.		- FLYING OBJECT - FATALITY - WIRE PARTED - SWING OBJECT - WIRE TENSION - FINGER PINCH		- PERSON INJURY - FATALITY - DAMAGE PROPERTY - M.O.D		- COLOUR CODE - LIFTING EQUIPMENT - CLEAR FROM PIPELINE - GOOD SIGNAL AND COMMUNICATION - PROPER PPE				- CORRECT TOOLS AND EQUIPMENTS									
ANCHOR CONNECTED AND PLUNGED TO ANCHOR POINT		- ENGINE FAILURE - STRONG CURRENT - SURVEY EQUIPMENT		- WIRE PARTED - W/S DRIFTING - COLLISION		- GOOD MAINTENANCE				- GOOD COMMUNICATION WITH BARGE MASTER									

is Low As Reasonably Practicable (refer to items, own and effort)

Work Vest  
 Safety Harness  
 Face Shield  
 Goggles

Gloves  
 Rubber Hand gloves  
 Fire extinguisher  
 Lockout/Tag Out

SOPEP  
 Barricades  
 Signalmen  
 Others

Warning Poster  
 Respirator  
 Wkgk Permit

CALL SIGN : P/MSO  
 INJ No. : 9227700  
 SRT / NRT : 1311  
 SUPERVISOR (Name and Position) : AGUNG ANDRIYANTO  
 FORT OF REGISTRY : JABAR

Supervisor (Name and Position) :  
 MASTER

Date: 27/12/18

EMASEK ATTAMA

**PT BAHTERA NIAGA INTERNASIONAL**

RFX Center Building 8 th Floor  
 Jl. Raya Ciputat No. 99 Pondok Pinang, Jakarta 12310, Indonesia  
 Tel : +622175913224 Fax : +622175913228  
 Email add : [info@bahteraniga.com](mailto:info@bahteraniga.com)

**BANTERA  
 NIAGA  
 INTERNASIONAL**  
 AND MARINE SERVICES

Job Location :

TRA No. :

2. SUBTASK ACTIVITY / DESCRIPTION		3. HAZARD DESCRIPTION		4. HAZARD EFFECT		5. EXISTING CONTROL MEASURES		6. INITIAL RISK		7. ADDITIONAL CONTROL MEASURES AND MITIGATION		8. PERSON OR ROLE RESPONSIB		9. RESIDUAL RISK		ALARP (Y/N)		Reference	
ANCHOR ON TARGET NO DRIFT		- PENNANT BREAK - WIRE TENSION - ENGINE FAILURE - A/H WINCH STRIKE - WIRE PARTED - SWING OBJECT - VESSEL ROLLING		- INJURY - DAMAGED PROPERTY - LOST OF ANCHOR - ANCHOR MISS TARGET - V/S DRIFTING		- GOOD MANEUVERING - GOOD COMMUNICATION - NEVER START AT POST NEAR PIPE LINE - GOOD SILENCE AND OBSERVATION		D C Z		- EMERGENCY STOP - PRE A/H CHECKUP - EMERGENCY RELEASE - PROPER PPE		MASTER C/E DOV CREW		E C I		X		S-009	
MANUVERING AND DRIFT BODY		- FINGER PINCH - BOLT ROLLING - WIRE TUGGER PARTED - SLIP AND TRIP - BODY HIT TOW PA		- MAIN INJURY - FATALITY - DAMAGE ASSET - DISTURBANCE TO VESSEL OPERATION		- BOLT SECURED - CREW STAFF AT BEM-ND CRIB - SNIP BFT ZONE - PROPER PPE - CORRECT TOOLS		P M Y		- PPE A/H CHECKUP - GOOD COMMUNICATION - EMERGENCY STOP - STOP WORK		MASTER C/E DOV CREW		E M Z		X		S-009	

Work Vest <input checked="" type="checkbox"/> Safety Harness <input checked="" type="checkbox"/> Face Shield <input checked="" type="checkbox"/> Goggles <input checked="" type="checkbox"/>	Gloves <input checked="" type="checkbox"/> Rubber Hand gloves <input checked="" type="checkbox"/> Fire extinguisher <input checked="" type="checkbox"/> Lockout/Tag Out <input checked="" type="checkbox"/>	SOPEP <input checked="" type="checkbox"/> Barricades <input checked="" type="checkbox"/> Signman <input checked="" type="checkbox"/> Others <input checked="" type="checkbox"/>	Warning Poster <input checked="" type="checkbox"/> Respirator <input checked="" type="checkbox"/> Work Permit <input checked="" type="checkbox"/>
---	--	--	---

CALL SIGN : BMMO  
 CALL NO : 9242780  
 EXT / INT : 1319 / 445  
 SUPERVISOR (Name and Position) : AGUNG PADJING (E/0) 60225  
 PORT OF REGISTRY : JAKARTA  
 MASTER

EMASEK ATTAKA

Date :

**SAFETY TOOL BOX MEETING REPORT**

Vessel : TEMASEK ATTAKA  
Location : Sepinggan Field  
Venue : BRIDGE  
Date : 27 December 2018  
Meeting Start Time :  
Meeting End Time :

1 SPECIAL OPERATION TO BE DONE TODAY  - ANCHOR HANDLING BAYU LAUT
2 PERMIT TO WORK ISSUED  - / 12 / 2018
3 SAFETY PRECAUTIONS - CREW ON DECK SHOULD WORN P.P.E. PROPERLY - GOOD COMMUNICATION BETWEEN BRIDGE, DECK, ECR, & OTHER VSL SUPPORT VESSEL FOR SUPPORT RIG MOVE - MAINTAIN VSL IN SAFE SPEED / COURSE / DIST TO BUOY / OTHER VESSEL - OBSERVATION FOR WEATHER, SEA/CURRENT CONDITION & WIND DIR/SPD CONDITION
4 CREW DISCUSSION / FEEDBACK - CREWS ARE FIT & READY - STOP THE JOB, IF ANY UNSAFE ACTION AND CONDITION - CHECKED & TESTED THE COMMUNICATION EQUIPMENTS ARE READY BEFORE USED - OUR WORK IS NEVER SO IMPORTANT OR URGENT THAT CANNOT TAKE THE TIME TO DO IT SAFELY - SAFETY FIRST, THERE IS ALWAYS TIME TO DO IT RIGHT
5 JSA TO BE DONE  - / 12 / 2018
6 MAN POWER DEPLOYMENT - Capt. Hamka Tampubolon ( - Gerson Halorik (3/E) - Sri Budiana (GP) - Agung Radityo (C/O) - Nur Qoyum S (Elect) - Berty Kristian (GP) - Agus Tatang Kuncahyo (2/C - Suryanto (Bosun) - Rudy Hartono (GP) - Saharuddin (C/E) - Ahmad(GP) - Jarot Wibowo(2/E) - Samsul Basir (GP)

TEMASEK ATTAKA  
Prepared by  
CALL SIGN : PMPD  
INJ No : 9242780  
URT / NRT : 1319 / 446  
ERP (R/V) : 2 X 2022  
PORT OF REGISTRY : JAKARTA  
**AGUNG RADITYO**  
SAFETY OFFICER  
MASTER

TEMASEK ATTAKA  
Acknowledged by  
CALL SIGN : PMPD  
INJ No : 9242780  
URT / NRT : 1319 / 446  
ERP (R/V) : 2 X 2022  
PORT OF REGISTRY : JAKARTA  
**KAPITAMKA TAMPUBOLON**  
MASTER

**SAFETY TOOL BOX MEETING REPORT**

**ATTENDANCE LIST**

NO	NAME	RANK	SIGNATURE	
			ENTER	EXIT
1	HAMKA TAMPUBOLON	MASTER	1) <i>[Signature]</i>	1) <i>[Signature]</i>
2	AGUNG RADITYO	CH.MATE	2) <i>[Signature]</i>	2) <i>[Signature]</i>
3	AGUS TATANG KUNCAHYO	2ND.MATE	3)	3)
4	SAHARUDDIN	CH.ENGINEER	4) <i>[Signature]</i>	4) <i>[Signature]</i>
5	JAROT WIBOWO	2ND.ENGINEER	5) <i>[Signature]</i>	5) <i>[Signature]</i>
6	GERSON HALORIK	3RD.ENGINEER	6) <i>[Signature]</i>	6) <i>[Signature]</i>
7	NUR QOYUM S	ELECTRICIAN	7) <i>[Signature]</i>	7) <i>[Signature]</i>
8	SURYANTO	BOSUN	8) <i>[Signature]</i>	8) <i>[Signature]</i>
9	AHMAD	GP	9) <i>[Signature]</i>	9) <i>[Signature]</i>
10	SAMSUL BASIR	GP	10) <i>[Signature]</i>	10) <i>[Signature]</i>
11	SRI BUDIANA	GP	11) <i>[Signature]</i>	11) <i>[Signature]</i>
12	BERTY KRISTIAN	GP	12) <i>[Signature]</i>	12) <i>[Signature]</i>
13	RUDY HARONO	GP	13) <i>[Signature]</i>	13) <i>[Signature]</i>



**PT BAHTERA NIAGA INTERNASIONAL**  
 RPX Center Building 8 th Floor  
 JL. Raya Ciputat No. 99 Pondok Pinang Jakarta 12310, Indonesia  
 Tel : +622175913224 Fax : +622175913226  
 Email add : [bni@bahteraniaga.com](mailto:bni@bahteraniaga.com)

### Pre Anchor Handling Checklist

**VESSEL** : Temasek Attaka      **DATE** : 01/11/2018  
**LOCATION** : Sepinggan Field      **RIG/BARGE** : Tirta Rajawali

Page: 1 of 3

NO	EQUIPMENT/GEAR	INSPECTION AND TEST	CHECK	REMARKS
1	ANCHOR HANDLING WINCH	1) Function Test 2) Brakes tested / inspected. 3) Ratchet tested 4) Work wire spooled correctly and not lapped. 5) Local / remote controls 6) Emergency stop switch (where available)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
2	TUGGER WINCHES	1) Function test 2) Brake test 3) Wire lays	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	G
3	GUIDE PINS (Norman Pins, Dolly Pins, Towing Guide Pins)	1) Function Test 2) Controls (Local and Remote) 3) Hydraulic system 4) Greasing of Pins	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD
4	Hydraulic Stopper (Shark jaws; KARM Fork)	1) Function Test 2) Controls (Local and Remote) 3) Hydraulic System 4) Check for defects	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	COND
5	CAPSTAN	1) Function Test 2) Controls (Local and Remote) 3) Check for defects	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	IT
6	COMMUNICATIONS	1) P.A system tested 2) Intercom Bridge to Winch house tested. 3) Walky-talkies tested 4) Establish communication with rigs, other vessels.	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	OK
7	DECK LIGHTING, SEARCH LIGHTS, Portable Deck Light	1) Lights in working condition with spare bulbs.	<input checked="" type="checkbox"/>	



**PT BAHTERA NIAGA INTERNASIONAL**

RPX Center Building 8 th Floor  
 JL. Raya Ciputat No. 99 Pondok Pinang Jakarta 12310, Indonesia  
 Tel : +622175913224 Fax : +622175913226  
 Email add : [bni@bahteraniaga.com](mailto:bni@bahteraniaga.com)

NO	EQUIPMENT/GEAR	INSPECTION AND TEST	CHECK	REMARKS
8	HAND TOOLS	1) Sledge Hammer 2) Ball pen hammer 3) Crow Bar 4) Chisel 5) Pin Punches 6) Pipe wrenches 7) Adjustable Spanner 8) Steel Spikes 9) Torch lights 10) Boat hooks 11) Heaving Lines	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	
9	WORK WIRES	1) Check socket 2) Spare socket-fast 3) Wire lubrication 4) Wire lays (not overlapping) 5) Certificate availability 6) Length sufficient 7) Spare wire lock	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	
10	SHACKLES (This applies if shackles from the vessel being used)	1) Sufficient Numbers 2) Correct Split pins 3) Sufficiently greased. 4) Check for defects 5) Certificate available	✓ ✓ ✓ ✓ ✓	
11	Wire Stoppers (for Pelican Hooks)	1) Check for defects at eyes 2) Sufficiently greased	✓ ✓	
12	PELICAN HOOKS	1) Correct size for wire used 2) Check for defects	✓ ✓	
13	BUOY CATCHING LASSO	1) Sufficient sets available. 2) Links checked 3) Conditions checked	✓ ✓ ✓	
14	ANCHOR SLIP HOOKS	1) Checked for sign of defects. 2) Correct safe working load.	✓ ✓	
15	CHAIN CHASER J-Chaser	1) Check for defects. 2) Swivel piece (if available) turning	✓ ✓	
16	GRAPNEL	1) Check for defects	✓	
17	SNATCH BLOCKS	1) Correct safe working load 2) Latch checked 3) Check for defects	✓ ✓ ✓	



**PT BAHTERA NIAGA INTERNASIONAL**  
RPX Center Building 8 th Floor  
JL. Raya Ciputat No. 99 Pondok Pinang Jakarta 12310, Indonesia  
Tel : +622175913224 Fax : +622175913226  
Email add : [bni@bahteraniaga.com](mailto:bni@bahteraniaga.com)

Page: 3 of 3

NO	EQUIPMENT/GEAR	INSPECTION AND TEST	CHECK	REMARKS
18	TUGGER WIRES	1) Wire and splice end checked 2) Tail Chain and hook checked 3) Sufficiently greased 4) Sufficient length 5) Certificate available	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Good
19	VESSEL CONTROLS	1) Main engines controls (fwd and aft) and emergency STOPS tested. 2) Bow thruster controls (fwd and aft) and emergency STOP tested 3) Steering (manual and autopilot) tested. 4) Gyro compass and repeaters synchronised 5) Magnetic compass error checked 6) Radars checked 7) Echo sounder checked	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD CONDITION

**NOTE:**

- The completed checklist should be brought along during pre-rig move meeting.
- Checklist (completed or blank) not to be copied and given to third parties without prior approval from the Company.
- Please tick (  ) where appropriate.

  
**HERU SAPUTRA**  
CHIEF OFFICER

Prepared by

  
**SAHARUDDIN**  
CHIEF ENGINEER



DATE:	Recovery Buoy	DATE:	Recovery Buoy
Anchor Handling Time Sheet		Anchor Handling Time Sheet	
Anchor No:	Time	Anchor No:	Time
Proceed on the target		Proceed on the target	
On the target		On the target	
Catch the Buoy		Catch the Buoy	
Buoy on Deck		Buoy on Deck	
Connected Anchor Chain		Connected Anchor Chain	
Anchor off the bottom		Anchor off the bottom	
Anchor on stern Roller		Anchor on stern Roller	
Anchor secured on Deck		Anchor secured on Deck	
Anchor No :	Time	Anchor No :	Time
Proceed on the target		Proceed on the target	
On the target		On the target	
Catch the Buoy		Catch the Buoy	
Buoy on Deck		Buoy on Deck	
Connected Anchor Chain		Connected Anchor Chain	
Anchor off the bottom		Anchor off the bottom	
Anchor on stern Roller		Anchor on stern Roller	
Anchor secured on Deck		Anchor secured on Deck	

## SAFETY TOOL BOX MEETING



## PELAKSANAAN KERJA *ANCHOR HANDLING*



Kapal MV. Temasek Attaka mendekati ke *Work Barge* untuk mengambil *wire* untuk dipasang ke jangkar nomor 6



Proses *running* jangkar nomor 6 ke posisi yang sudah ditentukan oleh *Barge Master*



Saat proses pengambilan *wire* dari *Work Barge* untuk di pasangkan ke jangkar nomor 3



Proses *running* jangkar nomor 3 ke posisi dimana jangkat tersebut akan di *drop*

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

**Nama** : Diya Uzzaky Lukmanul Hakim  
**Tempat Tanggal Lahir** : Grobogan, 19 April 1995  
**NIT** : 51145176 N  
**Alamat** : Ds. Bugel Rt 01 Rw 04  
Kec. Godong, Kab. Grobogan  
Prov. Jawa Tengah



### Nama Orang Tua

**Ayah** : Moh Hasim  
**Pekerjaan** : Wiraswasta  
**Ibu** : Rofiatun  
**Pekerjaan** : Ibu rumah tangga  
**Alamat** : Ds. Bugel Rt 01 Rw 04  
Kec. Godong, Kab. Grobogan  
Prof. Jawa Tengah

### Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri 1 Godong : Tahun 2001 - 2007
2. SMP Negeri 1 Godong : Tahun 2007 - 2010
3. SMA Negeri 1 Godong : Tahun 2010 - 2013
4. PIP Semarang : Tahun 2014 - Sekarang

### Pengalaman Praktek

1. MV. TEMASEK ATTAKA - PT. Bahtera Niaga Internasional