

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. FAKTA

1. Objek Penelitian

AHTS Ingrid K merupakan salah satu jenis *offshore vessel* yang multifungsi yang berfungsi sebagai *support vessel* atau sebagai pendukung di dalam proses eksplorasi minyak lepas pantai. AHTS Ingrid K adalah salah satu kapal milik dari perusahaan RK *Offshore*. Daerah operasi kapal ini adalah di Afrika barat. Selama penulis bekerja di atas kapal ini, AHTS Ingrid K mendapat *jobs* melayani kebutuhan *jack up rig dan storage tanker*. Pekerjaannya antara lain mensupply peralatan-peralatan *offshore*, mentransfer air, bahan bakar serta bahan makanan. Kapal ini mempunyai 2 mesin induk yang total mempunyai daya 5000BHP. Data-data tentang kapal terlampir dalam *Ships Particular* di halaman lampiran. Sebagai penunjang kelancaran dalam operasional kapal, Mesin induk dan pesawat-pesawat bantu lainnya telah didesain sedemikian rupa sesuai dengan fungsinya.

Dalam perawatan mesin induk dan pesawat bantu lainnya, Masinis yang bertanggung jawab harus benar-benar rajin dan teliti dalam mengamati, baik mesin dalam keadaan jalan maupun tidak jalan. Sering gangguan-gangguan pada mesin induk dan mesin bantu lainnya terjadi disebabkan kelalaian atau kurangnya perhatian dalam perawatan. Mesin induk dan pesawat

bantu lainnya diharapkan mampu bekerja seoptimal mungkin sesuai dengan tugas dan fungsinya untuk membantu operasi kapal.

Dalam pengoperasian kapal, pemilik kapal dan pencarter menuntut agar kapal selalu beroperasi tepat pada waktunya. Untuk menjamin kelancaran mesin induk dan pesawat bantu lainnya diperlukan dukungan manajemen perawatan yang teratur dan terencana. Karena dengan sistem perawatan yang teratur dan terencana akan membuat perawatan menjadi lebih akurat dan lebih mudah untuk dilakukan sehingga pengoperasian kapal tidak terganggu.

2. Fakta dan kondisi

Pada saat kapal melayani rig dan *storage tanker* di *Okpokiti Oilfield* Nigeria tepatnya dibulan april 2015, ada *alarm* peringatan pada mesin induk sebelah kanan. Setelah dilihat ternyata *alarm* “*fuel oil pressure differential high pressure*”, hal ini terjadi karena tekanan bahan bakar sebelum dan sesudah *filter* terlalu besar perbedaannya, yaitu diatas 1 bar. Penyebabnya adalah saringan bahan bakar yang kotor. Apabila dibiarkan akan menyebabkan putaran mesin menurun sehingga akan berpengaruh menurunnya daya mesin tersebut. Padahal ketika sedang *steaming* “*manouver* di *rig/platform*” memerlukan daya yang besar.

Hal ini terjadi karena saringan bahan bakar yang tidak dibersihkan sesuai jadwalnya “*running hours*” sudah melampaui batas pemakaian. Banyak kendala yang timbul dalam pelaksanaan perawatan-perawatan rutin yang biasa dilaksanakan terhadap mesin kapal dan peralatan lainnya. Semua perawatan terencana dilakukan berdasarkan jadwal dari masing masing suku cadang tersebut. Hal ini tidak hanya bersifat mencegah namun juga

memberi jaminan pada tingkat efisiensi operasional kapal yang tinggi. Perawatan yang buruk berakibat pada tingkat efektifitas operasional kapal yang rendah dan tingkat keselamatan kapal beserta ABK nya yang rendah pula dan hal tersebut berarti turunnya pendapatan yang bisa didapat dari kapal tersebut.

B. Permasalahan

1. Identifikasi masalah

Untuk mencapai manajemen perawatan yang baik guna menunjang kelancaran pengoperasian kapal AHTS INGRID K, ada beberapa permasalahannya yaitu sebagai berikut :

- a. Kurang sempurnanya pendataan jadwal perawatan dan jam kerja mesin induk, mesin bantu dan peralatan lainnya.

Dalam perawatan terencana suatu peralatan akan mendapat giliran perbaikan sesuai dengan interval waktu yang telah ditentukan sedemikian rupa sehingga kerusakan besar dapat dihindari.

Aspek-Aspek Penting Dalam Perawatan Terencana terdiri dari:

- Penyusunan secara struktural kegiatan perawatan yang akan dilakukan
- Penyusunan sistem perawatan
- Kegiatan pengontrolan dan pencatatan
- Penerapan sistem perawatan dan pencatatan

- b. Sistem administrasi suku cadang di atas kapal yang kurang baik

Perawatan terhadap mesin kapal dapat dimonitor dengan

sistem administrasi terutama dalam hal pengecekan persediaan suku cadang. Apabila dalam perawatan tidak mempunyai sistem administrasi yang baik akan menyulitkan proses perawatan tersebut.

Apabila terjadi penggantian awak kapal dan waktu serah terima yang relatif singkat, tidak mungkin untuk melakukan pengecekan secara menyeluruh sehingga akan membingungkan awak kapal baru apabila terjadi kerusakan dan mereka membutuhkan suku cadang dengan segera.

- c. Tidak optimalnya perawatan karena jadwal kapal yang terlalu padat sehingga tidak ada waktu untuk melakukan perawatan.

Pengoperasian kapal AHTS tidak seperti kapal-kapal kargo atau kapal barang lainnya, setiap pekerjaan tergantung dari pencharter. Apabila kapal mendapat pekerjaan *anchor handling* atau *pipeline*, kapal harus terus menerus bekerja non stop dan kecil kemungkinan untuk melakukan perawatan.

- d. *Skill* dan pengetahuan kru yang terbatas dan kurangnya pengalaman di kapal AHTS.

Ketelitian Anak Buah Kapal dalam melaksanakan proses perawatan sangat diperlukan terutama apabila bekerja secara perseorangan. Anak Buah Kapal sering melakukan kecerobohan-kecerobohan pada waktu melakukan perawatan. Pengawasan serta pengontrolan sangat tergantung oleh kualitas Sumber Daya Manusia yang ada di kapal.

- e. Kurangnya koordinasi antara pihak kapal, pihak kantor serta pihak pencharter khususnya dalam hal pelaksanaan perawatan kapal.

Kelancaran operasional kapal juga sangat tergantung pada komunikasi antara pihak kapal, kantor cabang dan kantor pusat secara terencana dan berkesinambungan. Komunikasi sangat penting karena beberapa pihak dilibatkan dalam pembuatan keputusan.

Pada kenyataannya sedikit sekali pemilik kapal menghitung kebutuhan yang diperlukan sesuai dengan standar perawatan kapal yang diharuskan. Disini sering terjadi kesalah pahaman antara pihak kapal dengan pemilik kapal, pihak perlengkapan dan unit pembelian barang, atau pihak Bagian Teknik di darat. Standar perawatan yang aktual sangat dipengaruhi oleh kualitas keterampilan Anak Buah Kapal. Sedangkan pihak awak kapal sudah merasa banyak memberikan laporan dan data dari kapal. Pengadaan suku cadang sebagai bagian perencanaan perawatan juga harus memperhitungkan biaya dan efektifitas waktu.

- f. Adanya kesalahan manajemen dan keterlambatan pengiriman suku cadang ke kapal

Komunikasi adalah salah satu faktor yang sangat penting untuk menunjang keberhasilan sesuai dengan keadaan yang diharapkan. Mengingat penyediaan suku cadang adalah persoalan yang tidak dapat ditunda-tunda (terlebih pada keadaan mesin rusak), maka untuk penyediaan suku cadang perlu adanya komunikasi pimpinan kapal dengan

pihak-pihak yang ada di kantor pusat maupun cabang terutama memikirkan bagaimana suku cadang bisa cepat didapat dan dikirim ke kapal dengan biaya yang semurah mungkin, dengan tidak mengurangi kualitas suku cadang.

2. Permasalahan utama

Berdasarkan identifikasi masalah yang penulis uraikan di atas, di dapat dua pokok permasalahan yang dianggap paling penting yaitu :

1. Kurang sempurnanya pendataan jadwal perawatan dan jam kerja mesin-mesin dan peralatan lainnya membuat perawatan berencana kurang efektif.
2. Sistem administrasi suku cadang diatas kapal kurang baik sehingga mengganggu kelancaran pelaksanaan perawatan berencana.

