

## BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

### A. Fakta

Kapal *Anchor handling* (AHT) adalah kapal yang beroperasi di laut lepas pantai yang difungsikan untuk melayani pengeboran minyak di laut yang jaraknya tidak jauh dari pantai. Perawatan peralatan *Anchor handling* dan *Towing winch* sangat penting bagi kapal AHT, melakukan pengamatan dan obserpasi langsung terhadap sistem perawatannya dan bagaimana ABK melaksanakan *Plan Maintenance System* (PMS) yang benar.

Penulis menemukan kertas laporan yang dikerjakan tetapi tidak sesuai laporan *Plan Maintenance System* (PMS). Penulis juga mendapatkan saringan oli hidrolik tidak rutin dibersihkan sehingga sirkulasi oli hidrolik tidak sempurna/ lancar sehingga tenaga untuk *Towing winch* dan *Anchor handling* tidak maksimal karena tekanan dari oli hidrolik menurun akibat dari kotoran-kotoran menyumbat saringan oli hidrolik begitu banyak dan saringan isap dari pendinginan air laut penuh dengan kotoran-kotoran sehingga sirkulasi air laut untuk mendinginkan *Hydraulic Oil Cooler* kurang lancar dan bisa terjadi pecahnya pipa oli hidrolik, Itu di sebabkan material yang keropos, dan juga sensor tekanan hidrolik yang dihubungkan dengan *hydraulic pressure gauge* dianjungan *error* sehingga apabila terjadi *over pressure* pada sistem tekanan *hydraulic*, yang mengoperasikan alat tidak dapat mengontrol atau mengetahuinya. Semua kejadian tersebut mengakibatkan pengoperasian kapal terganggu, sedangkan dalam operasi kapal harus siap untuk melakukan pekerjaan itu. Seperti yang penulis alami saat proses *Anchor handling* berlangsung, tiba-tiba *flexible hose* hidrolik dekat pompa hidrolik bocor/ pecah. Kejadian ini terjadi pada tanggal 07 Maret 2014 di Duyong Oil Field (Malaysia)

sehingga pekerjaan otomatis berhenti.

Pemeliharaan serta perawatan yang baik terhadap alat-alat yang akan digunakan dalam pelaksanaan proses *Anchor handling* sangat penting dilakukan untuk menghindari kerugian yang mungkin timbul, baik kerugian material ataupun yang berkaitan dengan keselamatan para ABK maupun untuk kapal itu sendiri.

Data dari *Anchor handling* dan *Towing winch* adalah :

*Zicom* : 50 tons @ 0-5 m/min (1<sup>st</sup> speed)

*Brake holding capacity* : 200 tons (1<sup>st</sup> layer)

*Drum capacity* : 800 m. x 48 mm.dia. @ 12 layers.

### 1. Fakta Kondisi

Kesiapan akan alat-alat yang akan digunakan berikut dengan faktor manusia itu sendiri dalam menangani pengoperasian sangatlah berkaitan agar dapat tercapai penanganan *Anchor handling* dengan lancar dan aman. Faktor pemahaman itu sendiri harus didukung dengan pengalaman sangatlah diutamakan pada saat proses *Anchor Handling*. Hal ini dapat penulis ambil contoh pada saat mengalami kejadian pecahnya pipa pada saat proses *Anchor handling* berlangsung pada tanggal 07 Maret 2014 di *Duyong Oil Field* (Malaysia) .Pecahnya *flexible hydraulic hose* itu karena material yang sudah keropos juga karena beban yang berlebihan. Dengan kejadian pecahnya *flexible hydraulic hose* ini menjadi pelajaran untuk lebih perhatian, serius dalam perawatan peralatan *Anchor handling* dan *Towing winch* di atas kapal AHT PIONEER 3705, dan menjalankan *Plan Maintenance System* (PMS) dengan benar.

Dalam menulis makalah ini penulis melakukan penelitian langsung selama bekerja diatas kapal AHT PIONEER 3705 mulai

tanggal 10 Februari 2014 sampai 22 January 2015 sebagai *Chief Engineer*.

## B. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang dan fakta, maka permasalahan-permasalahan yang penulis hadapi pada saat pengoperasian diatas kapal AHT PIONEER 3705 sebagai berikut:

1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Perawatan dan pengoperasian *Anchor handling* dan *Towing winch* di Kapal AHT

Sumber daya manusia yang handal dan profesional merupakan bagian yang sangat vital di dalam kelancaran pengoperasian diatas kapal. Profesionalisme ABK di dalam bekerja di atas kapal meliputi banyak hal, termasuk perawatan *Anchor handling* dan *Towing winch* dan pengoperasian *Anchor handling* dan *Towing winch*. Namun yang terjadi di atas kapal AHT PIONEER 3705 adalah kurangnya pemahaman tentang perawatan *Anchor handling* dan *Towing winch* dan pengoperasiannya, sehingga pipa-pipa hidrolik cepat berkarat dan keropos bahkan pecah.

2. Mutu Material *Flexible Hose Hydraulic* Kurang Baik

Perwira dan ABK perlu memperhatikan kualitas material yang dikirim perusahaan ke kapal untuk menghindari permasalahan di atas kapal, seperti keterlambatan operasi dan kerugian yang mungkin timbul bagi perusahaan. Sering kali ketika kapal meminta material, tetapi perusahaan selalu menunda dan walaupun datang mutunya kurang bagus.

Pada waktu menurunkan ataupun menaikkan jangkar sering terjadi *Hidrolic Towing winch* tiba-tiba tidak mau bergerak karena macet ataupun bocornya *oil seal* atau mur yang longgar akibat

getaran pipa pipa pada saat proses kerja. Sedangkan untuk menurunkan atau menaikkan jangkar harus cepat sesuai permintaan dari *Barges Master* dengan pertimbangan keselamatan kerja dan kelancaran pekerjaan *Anchor Handling*.

Ketika *Hidrolic Towing winch* bekerja tidak maksimal disebabkan oleh kotornya saringan oli hidrolik sehingga tekanannya berkurang, juga saringan air laut pendingin sering kotor dan temperatur oli hidrolik naik karena panas. Ini di karenakan tidak mengikuti *Planned Maintenance System (PMS)* dengan baik di atas kapal AHT PIONEER 3705.

Seluruh material yang digunakan di atas kapal harus dijaga agar tetap dalam kondisi yang baik supaya tidak menghambat ketika dipergunakan. Ketika penulis bekerja diatas kapal AHT PIONEER 3705, penulis menemukan bahwa *Anchor handling Work Wire* sudah rusak dan tidak layak lagi digunakan, seharusnya diganti setiap (3) bulan sekali tapi masih dipakai dan itu sangat berbahaya bagi keselamatan jiwa manusia atau ABK yang bekerja diatas dek kapal.

### 3. ABK Kurang Pengalaman tentang Kerja *Anchor Handling* dan *Towing Job*

Sering terjadi salah tafsir atau salah tangkap dalam melaksanakan pekerjaan, hal ini terjadi karena perintah kerja kurang dimengerti, kurangnya daya tanggap, kurangnya pemahaman, dan juga kesulitan bahasa, dan juga menjadi tenaga kerja junior (baru), kesemuanya erat hubungannya dengan pengalaman. Seringkali perusahaan mengutamakan tenaga berpengalaman daripada tenaga baru supaya dalam melaksanakan pekerjaan, komunikasi lancar dan tidak terjadi kesalahpahaman dalam pengerjaan.

4. Kurang lengkapnya peralatan penunjang dalam melakukan kerja *anchor handling* dan *towing winch*

Seluruh peralatan yang digunakan di atas kapal harus lengkap supaya tidak menghambat ketika melakukan pekerjaan. Ketika penulis bekerja di atas kapal AHT PIONEER 3705, penulis menemukan bahwa dalam melakukan pekerjaan *anchor handling* dan *towing winch*, peralatan yang ada kurang lengkap, terutama palu, tang jepit, dan pengungkit pin, maka sebelum dilakukan pekerjaan harus dipersiapkan dan di cek dahulu peralatan dan kelengkapan penunjang untuk *anchor handling* dan *towing winch*.

5. Pengiriman suku cadang terlambat

Pengiriman suku cadang terlambat biasanya terjadi karena lapangan kerja jauh di tengah laut lepas, komunikasi sering terganggu, perusahaan belum/ tidak punya cadangan, maka kelancaran operasional kapal bisa tertunda dari jadwal kerja.

Dari uraian permasalahan di atas maka penulis memilih dua permasalahan utama yang akan di bahas lebih lanjut agar tidak akan berpotensi berkembangnya permasalahan baru yang memungkinkan timbul dalam jangka waktu pendek maupun jangka panjang, sehingga pengoperasian kapal tidak terganggu. Adapun permasalahan tersebut sebagai berikut:

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang perawatan dan pengoperasian Kapal AHT PIONEER 3705.
- b. Mutu material *Flexible hydraulic hose* kurang Baik.