

## BAB II

### FAKTA DAN PERMASALAHAN

#### A. Fakta

##### 1. Obyek Penelitian

AHTS VICTORY sebagai jenis kapal yang di rancang khusus untuk melayani pekerjaan-pekerjaan eksplorasi di lepas pantai mempunyai ciri khas seperti badan dan dek kapal yang luas dengan mesin induk *horse power* besar, di lengkapi dengan *bow thruster*, tangki-tangki untuk muatan (*Wet and Dry Bulk*) dan perlengkapan-perengkapan lain yang sewaktu-waktu bisa di tambah sesuai dengan operasi kapal saat itu misalnya untuk *Anchor handling, Running Cargo, Pipe Line, Towing* atau operasi yang lain.

Perusahaan yang biasanya menggunakan jasa dari AHTS Victory adalah perusahaan pengeboran minyak, yang beroperasi di Malaysia. Sejalan dengan kegiatan eksplorasi di lokasi pengeboran minyak bumi dan gas yang secara terus menerus, maka aktivitas kerja dari AHTS Victory juga adalah sepanjang waktu dalam 24 (dua puluh empat) jam.

Di sini sangat di butuhkan Nahkoda yang terampil berolah gerak, di samping kondisi kapal yang baik dan lengkap peralatannya, juga jumlah awak kapal yang cukup, disiplin dan memiliki keterampilan untuk kelancaran kerjanya. Kalau tidak demikian, akan dapat menimbulkan resiko kerja yang tinggi, karena

bekerja di atas kapal *supply* di lepas pantai merupakan bentuk kerja keras yang penuh dengan tantangan, resiko dan berbahaya. Inilah yang menyebabkan pemikiran baru bahwa Nakhoda dan Perwira di kapal *supply* mampu untuk *maneuver* kapal untuk bongkar dan muat di lokasi pengeboran lepas pantai.

## 2. Fakta Kondisi

Penulis secara pribadi pernah mengalami beberapa Nakhoda yang tidak pernah bekerja di atas kapal *supply* sehingga dalam pelaksanaan kurang menguasai *system* dan karakteristik kapal, seharusnya kapal dengan segala fasilitas yang ada mampu untuk beroperasi di lokasi lepas pantai karena Nakhoda belum terbiasa dalam berolah gerak menyebabkan tertundanya pekerjaan di *offshore* berarti menimbulkan kerugian bagi pencharter dan *owner* contohnya waktu pada tanggal 20 Maret 2015 kapal *towing Rig Jack Up Ensco 52* dari Bintulu *oil field* ke Miri *oil field* jam 10.30 *Rig Move Master* memerintahkan kapal mendekat untuk segera *connect* tali *towing*, sudah hampir satu jam kapal tidak bisa mendekat ke *Rig*. Beberapa kali kapal sudah dekat menjauh lagi dari *Rig* sehingga sulit untuk menyambung tali *wire* ke kapal, karena Nakhoda panik kapal tidak bisa bertahan terhadap arus dan sehingga badan kapal terbawa arus membentur ke *Rig* sangat keras, Nakhoda memerintahkan penulis untuk mengecek lambung kanan kapal ternyata lambung sebelah kanan kena besi kaki-kaki *Rig*, bagian *Rig* tidak rusak tetapi lambung kanan kapal pada bagian buritan penyok masuk sedalam kurang lebih 1 s/d 2 cm dengan panjang sekitar 30 cm, pada waktu memasang *towing wire* bagi *crew* sangat sulit dan berbahaya karena kapal tidak bisa stabil, tiga jam baru bisa tersambung dan mulai tunda ke Miri *oil field*.

Melihat kenyataan tersebut diatas jelas bahwa Nakhoda kurang terbiasa atau belum terbiasa dalam olah gerak di kapal *supply*.

Karena kapal *supply* adalah jenis kapal kerja yang daerah operasinya berada di pengeboran lepas pantai dan pengoperasiannya lebih beresiko bila dibandingkan dengan jenis kapal yang lain, misalnya: *Anchor Handling*, sandar di *platform* dan bongkar muat dengan cara *snatching* dan lain-lain, sehingga di harapkan Nakhoda yang trampil dalam berolah gerak untuk bekerja di kapal *supply*.

## B. Permasalahan

### 1. Identifikasi Masalah

#### a. Segi Manajerial

Dari fakta-fakta yang terjadi secara manajerial disebabkan oleh:

- 1) Nakhoda belum terbiasa untuk mengolah gerak kapal jenis *supply*

Sebagaimana telah diuraikan pada bab sebelumnya bahwa banyaknya kendala yang dihadapi dalam pengoperasian kapal *supply*, pada umumnya disebabkan karena Nakhoda belum terbiasa dalam mengolah gerak kapal *supply*, dapat menyebabkan kecelakaan baik menimbulkan kerusakan di peralatan kapal, pada kapal, fasilitas-fasilitas di lepas pantai dan bisa mengakibatkan bahaya terhadap awak kapal.

## 2) Sistem perekrutan awak kapal

Sering didapati bahwa perekrutan awak kapal didasarkan pada kedekatan hubungan personal atau adanya koneksi. Hal ini dapat menjadikan kendala-kendala operasional di kapal, terbukti bahwa Nakhoda pada waktu itu ternyata belum mempunyai pengalaman untuk bekerja di kapal *supply*.

### b. Segi Operasional

Dari fakta-fakta yang terjadi secara operasional disebabkan oleh:

- 1) Kurangnya pengetahuan Nakhoda terhadap karakteristik kapal jenis *supply*

Untuk bekerja di kapal *supply* dibutuhkan Nakhoda yang berpengalaman mengoperasikan segala alat-alat yang ada di kapal *AHTS (Anchor Handling Tug Supply)* dan juga familiar terhadap karakteristik kapal *supply* untuk dapat melaksanakan pekerjaan di lepas pantai.

- 2) Alat-alat untuk olah gerak kapal belum difungsikan secara maksimal

Nakhoda kapal *supply* harus orang yang tahu semua tentang kapal *supply* dan jenis pekerjaan di *offshore*, juga harus menguasai tehnik dan cara berolah gerak kapal *supply*, juga menguasai semua peralatandan cara penggunaannya demi kelancaran operasi kapal

## 2. Masalah Utama

Dari identifikasi masalah yang menyebabkan adanya kendala-kendala pada operasional kapal, maka penulis mengidentifikasi masalah utama yang akan dibahas di Bab III adalah:

- a. Nakhoda belum terbiasa untuk mengolah gerak kapal jenis *supply*.
- b. Kurangnya pengetahuan Nakhoda terhadap karakteristik kapal jenis *supply*.

