

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

MV. VM Leader di charter oleh ARAMCO untuk mendukung Pipe Laying Barge Castoro 8, AHT VM. Leader bekerja di area Safaniya Oil field Saudi Arabiya melayani kerja *anchor handling* untuk penyambungan pemasangan pipa bawah laut antara *platform* satu dengan yang lainnya. VM Leader yang di awaki oleh 19 kru dengan detailnya sebagai berikut :

1. *Master* (1 Orang).
2. *2nd Captain* (1 Orang).
3. *C/E* (1 Orang).
4. *C/O* (1 Orang).
5. *2nd Officer* (1 Orang).
6. *2nd Engineer* (1 Orang).
7. *3rd Engineer* (1 Orang).
8. *AB (Able Seaman)* (6 Orang).
9. *Oiler* (2 Orang).
10. *Cook* (1 Orang).
11. *Mess Boy* (1 Orang).
12. *Deck Cadet and Engine Cadet.* (masing-masing 1 Orang).

Berdasarkan observasi dan wawancara penulis di atas kapal khususnya rating menemukan bahwa mereka kurang terampil dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* di atas kapal, hal ini terlihat kurangnya pengetahuan tentang alat-alat *anchor handling*, cara penggunaannya dan sistem kerja *anchor handling* sehingga pekerjaan jadi terlambat dan tidak terselesaikan dengan baik.

B. Fakta Kondisi

Dari sumber data yang sama di atas tercatat bahwa keterampilan menjadi hal penyebab utama tentang keterlambatan waktu. Pekerjaan *anchor handling* adalah merupakan suatu kegiatan yang dilakukan oleh kapal jenis AHT dalam suatu operasi kegiatan dalam pengeboran minyak untuk lepas pantai. Pekerjaan *anchor handling* yang benar dan sesuai prosedur adalah suatu hal yang sangat menentukan dalam keberhasilan kegiatan instalasi pipa bawah laut. Kurangnya pengalaman dan pengetahuan serta peralatan yang tidak siap pakai akan mempengaruhi waktu dalam melakukan pekerjaan ini. Kesalahan-kesalahan yang terjadi pada saat kegiatan *anchor handling* pada umumnya disebabkan oleh faktor kesalahan manusia. Kesalahan-kesalahan ini dapat menyebabkan terlambatnya suatu proses pemasangan pipa bawah laut yang mengakibatkan keterlambatan waktu.

Beberapa fakta berikut ini akan memberikan gambaran tentang kejadian-kejadian di atas kapal MV. VM Leader:

1. Kurangnya Pengetahuan Sumber Daya Manusia.

Luasnya lapangan pekerjaan di Negara Saudi Arabia pada bidang perminyakan lepas pantai akan banyak membutuhkan pengoperasian type kapal-kapal *offshore* yang juga akan banyak menyerap SDM dibidang type kapal tersebut. Karena sangat banyaknya pekerjaan untuk kapal-kapal tersebut sedangkan jumlah kapal lokal yang dimiliki oleh perusahaan lokal jumlahnya tidak mencukupi maka kebutuhan akan kapal-kapal *offshore* banyak didatangkan dari perusahaan pelayaran asing. Seperti dari Singapore, Malaysia, America dan banyak lagi lainnya. Sedangkan penulis sendiri bekerja di atas kapal-kapal *supply* yang berbendera Singapore yang mana pemiliknya adalah Berlitz *Offshore* dan di bawah manajemen *VM Offshore Service*.

Perusahaan Migas Negara Saudi memiliki peraturan mengenai masa kerja di atas kapal yakni tiga sampai empat bulan kontrak untuk *Master* dan *Officer* sedangkan enam bulan untuk ABK. Walaupun kontrak kerja singkat tiga sampai empat bulan untuk *Officer* tetapi pihak perusahaan pelayaran sangatlah kesulitan untuk mencari pengganti *crew* kapal agar operasi kapal tidak berhenti karena tanpa pengawakan yang lengkap. Hal ini menyebabkan memperpanjang kontrak *crew* dengan sendirinya hingga perusahaan mendapatkan *crew* gantinya. Kondisi seperti ini terjadi karena tertutupnya negara Saudi dan *examination* dulu bagi para pelaut yang mau bekerja di Saudi Aramco terutama *senior officer*. Hal ini juga berpengaruh pada pihak perusahaan pelayaran asing yang kapalnya *dicharter* oleh perusahaan pelayaran lokal Negara Saudi. Kebanyakan pelaut yang *qualified* dibidang *offshore* direkrut oleh perusahaan pelayaran enggan untuk disijil ke Negara Saudi. Akibatnya perusahaan pelayaran merekrut *crew* yang memiliki standard rendah mengenai pengalaman di kapal *supply* asal *crew* tersebut mau menanda tangani kontrak. Demikian juga halnya *crew* yang ada di kapal MV. VM Leader di mana penulis bekerja, menurut hasil wawancara dengan kru yang ada dan juga yang baru naik kapal ternyata banyak di antaranya yang belum pernah mengalami atau bekerja di kapal *anchor handling*.

2. Menurunnya Perfoma Kerja dan Kedisiplinan ABK Kapal

Pekerjaan *anchor job* adalah suatu pekerjaan yang membutuhkan ketahanan fisik dan keterampilan yang handal serta benar-benar harus berpengalaman di bidang itu, karena kita harus melakukan pekerjaan dalam 24 jam *shift to shift* pada *pipe line barge* hingga *fix position*. Pekerjaan *Anchor handling* berbeda dengan keahlian pelaut umumnya. Pada dasarnya keterampilan

yang memang benar-benar menguras tenaga dan pikiran, jika tanpa ada persiapan –persiapan yang cukup akan menghambat pelaksanaan dengan serius. Apalagi jika ABK kapal sebelum pelaksanaan telah mendapat suatu masalah. Pelaksanaan *anchor handling* di kapal MV. VM Leader membuat ABK tidak semangat dan menurun performanya untuk melaksanakan tugas itu. Beberapa penyebab menurunnya performa kerja dan kedisiplinan ABK kapal adalah:

- a. Kontrak Perjanjian kerja ABK tidak dilaksanakan tepat waktu (*Agreement ABK 6 bulan kerja*).
- b. Tidak adanya uang bonus untuk pekerjaan *anchor handling*.
- c. Tidak adanya izin pesiar bagi crew kapal oleh pemerintah setempat ketika kapal sandar di pelabuhan untuk *maintenance*.

3. Pekerjaan Diselesaikan Tidak Tepat Waktu.

Prosedur standar dalam melaksanakan *anchor handling* pada saat mengangkat jangkar dan *positioning anchor pattern* mensyaratkan perlunya informasi yang memadai serta sarana yang lengkap dan terperinci agar pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan efisien. Informasi yang dimaksud menyangkut *Seismic data* (data – data penyelidikan) seputar :

- a. Informasi dasar laut (*Seabed information*).
- b. Arus dan kedalaman laut (*depth sea*).
- c. Laporan ketebalan Lumpur dasar laut.
- d. Laporan keadaan cuaca (*Weather information*).
- e. Lokasi yang dituju (*Jacket* yang dituju).

Faktor – faktor yang menyebabkan pekerjaan diselesaikan tidak tepat waktu antara lain :

a. Survey system sering kehilangan jaringan.

Penulis pernah mengalami keterlambatan waktu kerja saat melakukan pekerjaan *anchor handling* dengan *Pipe Line Barge Castoro 8* dilepas pantai Saudi khususnya Safaniya Field diatas kapal AHT MV. VM Leader Dimana semestinya data-data mengenai pekerjaan untuk melakukan *anchor handling* tersebut seharusnya sudah diterima *Master* sebelum melaksanakan tugas. Namun karena jaringan *survey system* bermasalah karena cuaca dan *malfunction tranceiver* jaringan frekuensi. Begitu juga saat *anchor handling* sudah di mulai ternyata *survey system* sering kehilangan jaringan sehingga target *anchor buoy* hilang di layar monitor sehingga tidak bisa mengambil *anchor buoy* yang hendak di angkat ke atas *deck*, maka operasi di hentikan dan pekerjaan mengangkat *buoy* di ambil alih oleh kapal *partner* yang lainnya, sehingga terjadilah keterlambatan waktu beberapa jam hanya untuk pengangkatan *buoy* saja, hal ini karena gangguan jaringan antara kapal dengan *pipe laying barge*.

b. Lambatnya Suku Cadang Yang Diterima Di Kapal

Kebutuhan kapal akan suku cadang sangatlah besar, guna kelangsungan operasi kapal selama ada *charter* yang memberikan pekerjaan bagi kapal tersebut. Jika kapal mengalami kerusakan pada bagian mesin dan alat-alat permesinan maka kapal akan terhambat dalam operasinya. Untuk mengantisipasi terhambatnya operasi dari kapal tersebut, perusahaan pelayaran menyediakan suku cadang di atas kapal melalui permintaan dibuat oleh *crew* kapal tersebut. Namun apabila kebutuhan dari suku cadang sangat mendesak tetapi keberadaanya di atas kapal tidak ada, karena lambatnya pengiriman ke kapal maka *problem* yang

sedang dialami di atas kapal akan menjadi penghambat operasi kapal itu sendiri.

Penyebab-penyebab yang mempengaruhi lambatnya pengiriman suku cadang ke kapal adalah :

- 1) Di Negara Saudi tidak selalu tersedia suku cadang yang dibutuhkan dan biasanya harus dari Dubai dan itupun terkendala dengan otoritas *custom* yang sangat ketat dan prosedur yang rumit.
- 2) Pihak manajemen kapal kadang terkendala dalam mengirim barang karena sulitnya memasukkan barang ke wilayah proyek Safaniya Oil Field.

4. Operasi Sering Ditangguhkan

Observasi penyebab dari pekerjaan yang di tangguhkan yang penulis temui adalah masalah *intern* dari pihak *barge*/pencharter contohnya:

- a. Penyambungan pipa bawah laut yang belum selesai, hal ini di sebabkan *rigger/welder* dalam melakukan pengelasan pipa koneksi tidak sempurna, setelah di cek dengan alat vakum masih terjadi banyak kebocoran di sambungan pipa.
- b. Rusaknya *anchor winch* pada *pipe laying barge*, hal ini sering terjadi ketika pihak *pipe laying barge* memanjangkan dan memendekkan *anchor wire* ketika *barge* bergerak maju untuk memasang pipa.
- c. Terputusnya *Anchor Wire*, hal ini di sebabkan karena kelalaian komunikasi antara pihak *Anchor Foreman* dan pihak kapal sehingga tegangan *Anchor Wire* melebihi batas kekuatan maksimal dan menyebabkan terputusnya *anchor wire*.

C. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Adapun penelitian yang dilakukan oleh penulis ketika penulis bertugas di MV. VM Leader pada periode Juni 2014 sampai dengan Juni 2015, dimana MV. VM Leader beroperasi di daerah Gulf area tepatnya di Safaniya Oil Field negara Saudi, yang *home port* nya di Rastanura dan Jubail Port.

Selama melakukan penelitian penulis bertugas meneliti tentang:

1. Pengetahuan Dan Pengalaman Sumber Daya Manusia di MV. VM Leader.
2. Perfoma Kerja Dan Kedisiplinan Crew.

D. PERMASALAHAN

1. Identifikasi masalah

Dalam kegiatan saat *anchor handling* timbul masalah terjadinya keterlambatan waktu, hal ini bersumber dari faktor-faktor penyebab dari peranan awak kapal di atas kapal dalam pelaksanaan kegiatan tersebut. Ada beberapa yang teridentifikasi oleh sebab musabab dari keterlambatan pada saat operasi kerja, yaitu:

- a. Kurangnya pengetahuan dan pengalaman *crew* kapal.
- b. Perfoma kerja dan kedisiplinan *Crew* menurun.
- c. Menyelesaikan pekerjaan tidak tepat waktu.
- d. Lambatnya suku cadang diterima di kapal.
- e. Operasi sering ditangguhkan.
- f. Hubungan kerja kurang harmonis.

a. Kurangnya Pengetahuan dan Pengalaman Crew Kapal.

Anchor job adalah suatu pekerjaan yang tidak mudah di dilakukan oleh setiap Nakhoda dan *crew* kapal *supply*. Pekerjaan *Anchor job* merupakan suatu ketrampilan yang memerlukan kesiapan-kesiapan baik mental, pengetahuan, pengalaman, dan kedisiplinan. Nakhoda dan ABK kapal *supply* yang tidak mempunyai pengalaman *anchor job* akan kesulitan untuk melaksanakan pekerjaan tersebut. Karena pekerjaan itu tidak cukup hanya membaca di buku panduan dan tata cara melakukan *anchor job* saja, akan tetapi seorang *Master* harus pernah mengalami pekerjaan tersebut sebelumnya dan mempelajari ketrampilan itu dari seorang *Master* yang sudah berpengalaman akan hal itu. Untuk melakukan pekerjaan pemindahan jangkar untuk tujuan pemasangan pipa bawah laut dari satu lokasi ke lokasi lain, dengan menggunakan kapal AHT. VM Leader sering terjadi keterlambatan waktu sehingga mengakibatkan terhentinya kegiatan *anchor handling*. Keterlambatan ini di sebabkan oleh kurangnya pengalaman dan pengetahuan *Master* dan *Crew* kapal.

Sebelum kapal menangani *anchor handling pipe laying* pihak *pencharter* kapal telah memberitahukan kepada Nakhoda kapal *supply* dengan memberi tenggang waktu kurang lebih satu minggu untuk mempersiapkan segala sesuatunya. Dan *rig move master* ataupun *Barge master* yang di tugaskan untuk mengkomandoi pergerakan *Pipe Line Barge* dari satu tempat ke tempat lainya juga akan berkunjung ke kapal–kapal *supply* untuk berdiskusi dengan *Master* mengenai apa saja yang harus dipersiapkan dan di kerjakan sewaktu *anchor handling* berlangsung. Komunikasi antara *Rig move Master* dengan Nakhoda saat berdiskusi tentang *anchor*

handling adalah pokok yang penting. Bila ada kekurangan pemahaman Nakhoda mengenai tugas-tugas yang akan dikerjakan dan tidak ditanyakan oleh Nakhoda kepada *Rig Move Master* ini akan sangat mempengaruhi pekerjaan pemasangan pipa bawah laut. Saat – saat mendekati waktu ditentukannya pekerjaan *anchor handling*, Nakhoda mengadakan *Tool Box Meeting* dengan ABK. Dalam *meeting* tersebut didapat masih juga ada anak buah kapal yang belum pernah sama sekali memiliki pengalaman *anchor handling* walau sudah lama bekerja di atas kapal *supply*.

Karena sulitnya mendapatkan ABK yang pengalaman *anchor handling* maka *master* mengabaikan persoalan itu dengan instruksinya agar *crew* tetap waspada terhadap keselamatan kerja serta bertindak sesuai komando nakhoda. Ketika pekerjaan *anchor handling* sudah di mulai dan kapal sudah mendekati *buoy* ternyata kapal kesulitan untuk mendekati *buoy* dengan posisi yang bagus oleh arus yang ada, dan ini dilakukan berulang-ulang oleh *master* untuk mencari celah dari sisi mana kapal bisa *manouver* mendekati *buoy*. Pada saat kapal sudah mendekat di bagian buritan kapal dan ABK sudah bersiap-siap berdiri di buritan untuk menangkap *buoy*, ternyata ABK juga mengalami kesulitan untuk menangkap *buoy* karena *crew* belum sepenuhnya tahu cara penggunaan alat *buoy catcher*. Setelah di coba berulang – ulang dan ternyata *buoy* masih juga belum di peroleh maka *Rig Move Master* menginstruksikan ke kapal lain untuk mengerjakan tugas tersebut. Selama proses pengambil alihan tugas tersebut terjadi keterlambatan waktu beberapa jam.

b. Perfoma Kerja dan Kedisiplinan Crew Menurun.

Pekerjaan *anchor job* adalah suatu pekerjaan yang membutuhkan ketahanan fisik dan kompetensi yang handal serta benar-benar harus berpengalaman di bidang itu. Akibat dari sulitnya perusahaan untuk merekrut *crew* yang berbuntut pada perpanjangan kontrak karena menunggu pengganti *crew* dengan jabatan yang sama maka situasi ini dapat mempengaruhi *perfoma crew* yang kerja diatas kapal *supply*. Kurang pahamnya mengenai tugas-tugas yang akan dikerjakan tidak ditanyakan oleh *Master* kepada *Rig Move Master*. Saat – saat mendekati waktu ditentukannya pekerjaan *anchor handling* dan *rig move Master* dan *crew* kapal *supply* masih ada yang tidak menggunakan waktu istirahat sepenuhnya guna menjaga kondisi badan agar fit saat menjalankan tugas.

Beberapa factor penyebab menurunnya performa kerja dan kedisiplinan *crew* kapal adalah:

1) Pergantian Crew Tidak Dilaksanakan Tepat Waktu.

Crew yang masa kontraknya telah diselesaikan dan sudah mengajukan cuti tetapi belum juga ada pengganti datang, terjadi menurunnya *perfoma* dan kedisiplinanya. Dimana pekerjaan yang dilakukan tidak di kerjakan sungguh-sungguh dan sepenuhnya. Waktu istirahat banyak digunakan untuk menghibur diri dengan nonton Televisi dan duduk-duduk sambil bercerita sampai larut. Karena untuk *refreshing* pesiar melihat – lihat suasana kota tidak mungkin untuk dilakukan mengingat ketatnya peraturan Negara Saudi Arabia untuk para pelaut. Akibatnya mereka lupa waktu saking asyiknya bergaul sampai jam istirahat diabaikan. Sehingga Waktu jam kerja banyak dilakukan dengan santai sambil duduk. Karena terlihat kondisi sudah

lelah dan mengantuk. Hal ini mereka lakukan tanpa ada rasa bersalah karena harapan mereka dengan aksi kerja yang demikian, mereka berharap cepat dipulangkan.

2) Tidak Adanya Uang Bonus Untuk Pekerjaan *Anchor Handling*.

Anchor Handling untuk pemasangan pipa tidak dilakukan setiap hari namun pekerjaan itu akan dilakukan dan di temukan di setiap ada pengeboran minyak dan Gas di lepas pantai yang kebetulan ada *Rig Jack up* nya. Karena apabila *rig jack up* telah menyelesaikan pekerjaan membuat sumur minyak dan gas di suatu *Jacket* tertentu maka akan di lanjutkan dengan pemasangan pipa bawah laut antara satu *platform* dengan *platform* lainnya. Proses pemasangan pipa bawah laut tersebut tidaklah jauh hanya beberapa mil saja, bahkan kadang ada yang jarak tempuhnya kurang dari satu mil Sedangkan waktu yang di butuhkan hanya beberapa jam saja dan tidak lebih dari 2 x 24 jam, dan kadang di teruskan dengan pekerjaan *anchor handling* lainnya seperti *anchor handling crane barge* untuk *cable laying* di dasar laut, *anchor handling Rig submersible barge*, dari kedua *anchor handling* tersebut pihak perusahaan harus mengeluarkan uang untuk *insentive crew* kapal. Dalam aturannya setiap melakukan pekerjaan *anchor handling* dan *rig move* selalu ada uang insentif untuk meningkatkan semangat kerja *crew* (dikerjakan diluar aktivitas harian). Karena tanpa adanya uang bonus atau insentif dari perusahaan pemilik kapal *supply* maka *crew* yang bekerja di atas kapal *supply* yang hendak melaksanakan tugas *anchor handling* merasa malas untuk terjun ikut melaksanakan tugas tersebut.

Yang akibatnya banyak *crew* yang malas-malasan atau kurang semangat dalam melakukan pekerjaannya. Kondisi seperti ini akan menimbulkan keterlambatan waktu bagi kelancaran *anchor handling* pemasangan pipa bawah laut.

3) Tidak Adanya Izin Pesiar Bagi Crew Kapal Dari Pemerintah Saudi.

Pemerintah Saudi tidak memberikan izin pesiar bagi *crew* kapal yang bekerja di Negara itu. Apabila ada *crew* kapal yang bekerja dinegara itu memiliki kontrak kerja selama 6 bulan atau 3 bulan selama kontrak itu pula *crew* kapal itu tidak bisa pergi pesiar atau sekedar jalan-jalan untuk membeli kebutuhan atau perlengkapan yang mereka butuhkan. Untuk membeli perlengkapan atau kebutuhan tersebut *crew* kapal harus titip kepada orang-orang kontraktor yang bekerja di pelabuhan Jubail. Jadi apabila Kapal sedang sandar di pelabuhan Jubail tidak ada *crew* yang bisa pesiar pada hal kapal ada di pelabuhan untuk *maintenance* dan paling tidak ada waktu beberapa hari. Maka dari pada itu banyak *crew* kapal yang bosan dan kurang bersemangat dan pada akhirnya akan mempengaruhi semangat dan gairah mereka bekerja di atas kapal dan akan berdampak pada seringnya keterlambatan waktu yang di karenakan kurangnya semangat *crew* kapal.

c. Menyelesaikan Pekerjaan Tidak Tepat Waktu.

Pekerjaan *Anchor job* adalah suatu pekerjaan yang tidak mudah di dilakukan oleh setiap Nakhoda dan ABK kapal *supply*. Pekerjaan *Anchor job* merupakan suatu ketrampilan yang memerlukan kesiapan-kesiapan baik mental,

pengetahuan, pengalaman, dan kedisiplinan. Apabila kesiapan-kesiapan segala sesuatunya dari pekerjaan itu tidak dilakukan dan dikerjakan Nakhoda serta ABK kapal *supply* akan banyak mengalami hambatan dalam melaksanakan tugas yang diberikan. Hambatan-hambatan yang dijumpai tersebut yang akan menimbulkan keterlambatan waktu.

Kesiapan-kesiapan yang perlu diperhatikan dan tidak diselesaikan dengan tepat waktu mencakup :

a. Perlengkapan untuk *anchor handling* kurang perawatan.

Perawatan perlengkapan dan alat-alat *anchor handling* yang maksimal kurang direalisasikan di atas kapal. Perusahaan pelayaran telah membuat *Plan Maintenance System* dimana terdapat dalam *ISM Code* dan di buat form yang tiap akhir bulan harus di serahkan ke kantor pemilik kapal. Namun pada prakteknya di kapal form tersebut diisi hanya formalitas saja. Akibatnya masih terdapat alat-alat yang bermasalah seperti kebocoran pipa *hydraulic*, *genetor* sering *black out*, dan lain-lain. Jika masalah tersebut terjadi saat pelaksanaan *anchor handling* maka operasi kapal akan terhenti dan ini akan menyebabkan keterlambatan waktu. Dan kapal akan digantikan oleh kapal lain yang masih sama-sama d charter oleh perusahaan minyak yang sedang mengoperasikan rig tersebut.

b. Peta lokasi belum di koreksi dan di *up date*.

Biasanya pihak pencharter memberikan edaran *NTM internal* untuk keperluan *offshore* saja, edaran cuaca, *Marine circular* untuk kapal-kapal yang *d charter* yang berisi tentang berita kecelakaan, berita perubahan

peta lokasi, dan lain-lain. Terbitan-terbitan tersebut jarang terlambat diterima di atas kapal karena sifatnya *urgent* dan penting. Begitu juga pihak *Owner* kapal telah mengirim *NTM international* ke kapal-kapal yang dioperasikannya. Edaran yang dikirim dari pemilik kapal Kesemuanya itu adalah tugas dari *Mualim* dua untuk menyelesaikannya. Terbitan-terbitan tersebut harus dikoreksi dengan peta BA dan peta lokasi *offshore* terbitan perusahaan minyak yang mencharter kapal. Ternyata hingga saat hendak dilaksanakan pekerjaan *anchor handling* terbitan – terbitan tersebut belum juga dikoreksi dan di *up date*. Akhirnya *Master* hanya menggunakan peta biasa namun sambil melihat *NTM internal* yang ada.

c. Kurangnya Pengalaman *Anchor Handling* Yang Dimiliki *Crew*.

Pengalaman di bidang *anchor handling* merupakan modal bagi seorang pelaut untuk bisa mengerjakan tugas, jika seseorang yang tidak punya pengalaman dalam suatu pekerjaan dia akan merasa buta untuk melaksanakan pekerjaan tersebut. Begitu pula pada pekerjaan *anchor handling* yang sangat sulit untuk dilakukan. *Master* yang tidak memiliki sama sekali atau kurang pengalaman di bidang itu sebaiknya berterus terang kepada pihak pencharter bahwa memang dia belum mampu untuk melaksanakan pekerjaan itu karena kurang berpengalaman. Tetapi kalau seorang *master* pernah mengalami namun dia cuma sebagai *mualim* satu saat dia melaksanakan pekerjaan *anchor handling*, setidaknya dia akan tahu bagaimana pekerjaan tersebut dilakukan.

Dari hambatan-hambatan yang dijumpai karena kurangnya persiapan-persiapan dalam hal perawatan peralatan, persiapan peta-peta lokasi dan hal lainnya yang guna bernavigasi, dan hal pengalaman kerja tersebut pelaksanaan *anchor handling* jadi mengalami keterlambatan waktu.

d. Lambatnya Suku Cadang Diterima Di Kapal.

Setiap kapal harus menyediakan suku cadang di atas kapal. Kebutuhan kapal akan suku cadang sangatlah besar, guna kelangsungan operasi kapal selama ada charter yang memberikan pekerjaan bagi kapal tersebut. Jika kapal mengalami kerusakan pada bagian mesin dan alat-alat permesinan maka kapal akan terhambat dalam operasinya. Maka dari itu untuk mengantisipasi terhambatnya operasi kapal tersebut, perusahaan pelayaran menyediakan suku cadang di atas kapal melalui permintaan dibuat oleh *crew* kapal tersebut. Namun sebaliknya pada kapal yang penulis bekerja di atasnya sewaktu kapal mengalami masalah dengan *bow thrusters*, dimana tidak dapat digunakan lebih dari lima menit secara *continue* (mengalami *over heat*). Setelah dicek oleh *Chief Engineer* ternyata problemnya ada pada system pendingin kipas yang menjaga suhu motor agar tidak panas berlebihan. Di atas kapal tidak ada *spare part* nya. Setelah di minta ke perusahaan ternyata datangnya suku cadang tersebut lambat diterima di atas kapal. karena lambatnya pengiriman ke kapal maka problem yang sedang dialami di atas kapal akan menjadi penghambat operasi kapal itu sendiri.

keagenan yang berada di Negara Saudi kemungkinan keterlambatan dalam hal pemesanan bisa terjadi.

e. Operasi Sering Ditangguhkan.

Perawatan alat-alat yang digunakan dan juga kondisi pelaksanaan kerja yang kurang baik, maka terjadi *in-efisiensi*, akibat terjadinya *in-efisiensi* dalam pelaksanaan *anchor handling* maka pelaksanaan tersebut akan ditangguhkan waktunya. Dalam *ISM code* yang diterapkan oleh perusahaan pelayaran dimana penulis bekerja, sudah diatur semuanya mengenai keselamatan kerja maupun pelayaran. Namun penerapannya di kapal kurang sepenuhnya dilaksanakan. Akibatnya berdampak pada pekerjaan yang akan dilaksanakan. Masalah-masalah yang menjadi penyebab ditangguhkannya pekerjaan *anchor handling* adalah :

1) Peralatan Yang Digunakan Tidak Berfungsi Sepenuhnya Karena Kurang Perawatan Yang Maksimal.

Dalam pelaksanaan *anchor handling* segala sesuatunya sudah harus layak pakai dan siap. Tetapi masih juga timbul masalah saat operasi berlangsung seperti kanvas rem tipis sulit untuk menahan *work winch*, mesin pompa *hydraulic* sering mati dengan sendirinya. Generator no 1 sering mengalami *black out*. Hal disebabkan karena kurang maksimalnya pelaksanaan *Plan Mangement System* di atas kapal sehingga menyebabkan banyaknya kerusakan yang tak terkontrol. Saat pelaksanaan *anchor handling* dan *rig move* berlangsung, penggunaan alat-alat dan perlengkapan sudah mencapai daya maksimal sedangkan peralatan jarang digunakan sebelumnya. Karena belum ada *job* untuk itu, dan *plan mantainance system* diabaikan kemudian pada saat ada

job alat-alat dan perlengkapan mulai dicek dan dirawat akan tetapi tenggang waktu pelaksanaan kerja sudah dekat akibatnya terdapat masalah pada peralatan dan perlengkapan yang tidak bisa diatasi dengan singkat. Maka terjadilah keterlambatan waktu.

2) Kurang Lengkapnya Peralatan Yang Digunakan.

Dalam pencharteran kapal tidak disebutkan untuk melayani *anchor handling*, maka dari itu semenjak kapal berangkat dari Singapore peralatan untuk *anchor handling* tidak dilengkapi keberadaanya di atas kapal oleh perusahaan. Namun karena kurangnya armada kapal yang dicharter oleh perusahaan *offshore* sebagai pencharter maka kapal *VM Legend* ditunjuk atau diperintah untuk ambil peranan dalam tugas *anchor handling* dan karena kapal Setia Tegap tidak memenuhi syarat untuk melakukan *anchor handling* maka tugas itu di percayakan salah satu kapal yaitu ke MV. *VM Leader* dan ketika kapal menerima tugas untuk pelaksanaan tersebut dan pihak kapal diminta untuk mengecek segala peralatan *anchor handling*, ternyata peralatan dan perlengkapan itu kurang lengkap juga. Akibatnya pihak pencharter kapal menanggukkan operasi yang akan dilakukan karena minimal yang di persyaratan 3 kapal yang mampu dan lengkap peralatan dan perlengkapan dalam kegiatan *anchor job*.

f. Hubungan Kerja Kurang Harmonis.

Crew yang bekerja di atas kapal merupakan sekelompok orang – orang yang tergabung dalam suatu organisasi untuk mengemban tugas dari perusahaan

pelayaran di mana seorang nakhoda sebagai ketuanya. Setiap *crew* memiliki jabatan dan tugas yang berlainan sesuai fungsinya di atas kapal. Untuk mencapai tugas yang dimandatkan kepada *Master* dan *crew* dalam sebuah team tersebut diperlukan kekompakan dan kerja sama yang baik. Apalagi yang bekerja di atas kapal terdiri dari berbagai *nationality* yang notabene berbeda budaya, bahasa, agama, maka berbeda pula tabiat dan sikapnya. Kalau seorang *Master* kapal mampu membawa organisasinya dalam satu kesatuan yang harmonis, dan kompak maka untuk melaksanakan tugas yang telah diberikan akan dapat diselesaikan dengan baik. Sebaliknya jika suatu masalah telah menyelimuti suatu organisasi dan *Master* tidak mampu mengatasi masalah tersebut kemungkinan terjadi pembangkangan dalam komandonya. Bukan hanya *Master* saja mungkin crew yang lain bisa terjadi.

Hal-hal yang di lakukan untuk menjaga keharmonisan Crew kapal:

1. Mengadakan *Safety Meeting*.

Dalam hal ini penulis bersama-sama *Master* mengadakan *safety meeting* minimal 1 bulan sekali yang diikuti seluruh crew kapal kecuali yang sedang dinas jaga, membahas masalah keselamatan kerja, menjelaskan budaya, agama dan adat istiadatnya masing-masing sehingga tercipta toleransi dan kerukunan antar *crew*.

2. Mengadakan *Tool Box Meeting*.

Dalam kegiatan ini master dan penulis selaku mualim I mengadakan *tool box meeting* tiap mau melakukan pekerjaan dengan tujuan memahami pekerjaan yang akan dilaksanakan dan agar terjadi keselarasan dan kerja tim yang bagus dan kompak satu sama lain.

3. PERMASALAHAN UTAMA

Penulis untuk menemukan permasalahan yang utama menggunakan metode analisis U S G yaitu:

PROSES PENENTUAN MASALAH POKOK MELALUI U.S.G.

NO	MASALAH	ANALISIS PERBANDINGAN	U	S	G	NILAI				PRIORITAS
						U	S	G	T	
A.	Kurangnya Pengetahuan Dan Pengalaman Sumber Daya Manusia	A – B A – C A – D A – E A – F	A A A A A	A C A A A	A A A E A	5	4	4	13	I
B.	Perfoma Kerja dan Kedisiplinan Crew Menurun	B – C B – D B – E B – F	B B B B	B B B F	C B B F	4	3	3	10	V
C.	Menyelesaikan Pekerjaan Tidak Tepat Waktu	C – D C – E C – F	C C C	C C E	C D E	4	4	4	12	II
D.	Lambatnya Suku Cadang Diterima Di Kapal	D – E D – F	E E	E F	D F	4	4	3	11	III
E.	Operasi Sering Ditangguhkan	E – F	E	F	F	4	4	3	11	IV
F.	Hubungan Kerja Kurang Harmonis	-----				4	3	3	10	V

Keterangan :

U → URGENCY : Masalah yang apabila tidak segera diatasi akan segera berakibat fatal dalam jangka waktu panjang.

S → SERIOUSNESS : Masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berdampak fatal pada kegiatan tetapi berpengaruh pada jangka waktu pendek.

G → GROWTH : Masalah potensial yang tumbuh dan berkembang menjadi masalah jangka panjang dan timbulnya masalah baru dalam jangka panjang.

Berdasarkan skala Likert 1-5 :

1. Nilai 5 adalah nilai masalah skala sangat besar.
2. Nilai 4 adalah nilai masalah skala besar.
3. Nilai 3 adalah nilai masalah skala sedang.
4. Nilai 2 adalah nilai masalah skala kecil.
5. Nilai 1 adalah nilai masalah skala sangat kecil.

Sehingga dengan perbandingan tiap-tiap masalah utama yang di sajikan di tabel atas dapat diambil hasil nilai sesuai dengan nilai urutan tertinggi ke nilai terendah berdasarkan observasi dan pengalaman penulis bekerja di kapal.

Dari (6) enam masalah yang paling menonjol dengan menggunakan metode USG dapat dilihat urutan prioritasnya (lihat diagram USG halaman sebelumnya) adalah:

- a. **Kurangnya Pengetahuan dan Pengalaman Sumber Daya Manusia (ABK Kapal).**
- b. **Menyelesaikan pekerjaan tidak tepat waktu.**

Dari dua masalah di atas maka penulis mengidentifikasi masalah utama yang akan di bahas pada Bab III, yaitu:

- a. Segi Manajerial adalah Kurangnya pengetahuan dan pengalaman ABK Kapal dalam Anchor Handling.
- b. Segi Operasional adalah menyelesaikan pekerjaan tidak tepat waktu.

