

BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

Pada tanggal 24 maret 2015 saat kapal mendapatkan perintah untuk sandar di *platform* BW#34/39 *Berri Field*, penulis mengalami keraguan untuk mengoperasikan kapal dikarenakan kondisi cuaca saat itu kurang baik untuk menyandarkan kapal di *platform* yang diinginkan oleh *Aramco Supervisor*. Dalam mengolah gerak kapal tentunya banyak aspek yang di pikirkan tentunya dari pengaruh diluar kapal ataupun didalam kapal itu sendiri. Nahkoda dikapal akan bekerja maksimal demi keselamatan kapal, crew dan menghindari bahaya tubrukan dengan *platform*.

MV. Hadi 9 adalah kapal tipe *supply/maintenance vessel* yang dalam operasionalnya berfungsi sebagai akomodasi menampung 22 pekerja dan membantu dalam perawatan atau menambah konstruksi anjungan minyak lepas pantai dengan panjang keseluruhan 53.8 meter, lebar 13.8 meter, dengan mesinnya 2 X 1575 HP (data lengkap dapat dilihat pada lampiran makalah ini). Kapal yang penulis jadikan obyek penelitian berbendera Bahrain dengan register Bahrain, adalah salah satu kapal milik perusahaan Hadi Hamad Al Hammam yang berkantor pusat di Rahima - Saudi Arabia dan dioperasikan oleh Aramco sebagai pencharter. Kapal ini disewa sejak tahun 2007, adapun manajemen dikendalikan oleh Hadi Hamad Al Hammam .

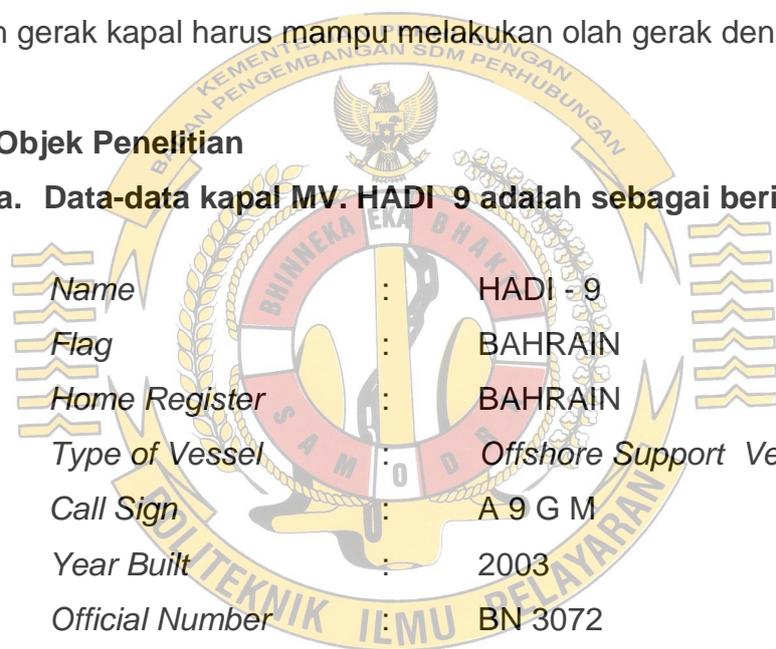
Sesuai dengan prosedur yang diberlakukan oleh Aramco bahwa setiap kapal yang akan sandar di *platform* harus memberlakukan pengecekan yang tertera di *cecklist* sebelum memasuki zona 500 m *Safety Zone*. Hal ini bertujuan untuk

mengingatkan Nahkoda terhadap bahaya-bahaya yang mungkin timbul dalam proses olah gerak kapal.

Benturan dengan *platform* sangat mungkin terjadi yang membahayakan jiwa manusia dan terjadi kerusakan pada *Platform* yang nilainya sangat mahal. Akibatnya sumur – sumur dibawah bangunan itu bisa *shut down* atau mungkin ada kebocoran pipa yang mengakibatkan pencemaran dilaut. Mengingat akibat yang ditimbulkan oleh kerusakan – kerusakan diatas maka Nahkoda sebagai pengendali olah gerak kapal harus mampu melakukan olah gerak dengan baik.

1. Objek Penelitian

a. Data-data kapal MV. HADI 9 adalah sebagai berikut:



Name	:	HADI - 9
Flag	:	BAHRAIN
Home Register	:	BAHRAIN
Type of Vessel	:	Offshore Support Vessel
Call Sign	:	A 9 G M
Year Built	:	2003
Official Number	:	BN 3072
Classification	:	ABS, A1 E + AMS
Builder	:	Cheoy Lee Shipyards, HongKong
Owner	:	Hadi Hamad Al Hammam Est.
Length Overall	:	53.80 M
LBP	:	50.00 M
Max Draft	:	3.60 M
Depth, moulded	:	4.50 M
Beam, moulded	:	13.80 M
Displacement	:	1800 T
Light Ship	:	739.97 T

<i>Deadweight</i>	:	1060 T
GT	:	984
NT	:	295
<i>Fuel Capacity</i>	:	250 M3
<i>Water Capacity</i>	:	350 M3
<i>Clear deck Space</i>	:	350 Square Mtr
<i>Main Engine</i>	:	2XCAT 1575 BHP, 1800 rpm
Bow Thruster	:	Schottel 315 BHP, 3 Ton Thrust
Generator	:	3 x CAT 3056 T, 99 kw Each
Speed	:	12 Knots



Gambar 1.

b. Pengoperasian Kapal Hadi 9

Dalam upaya peningkatan Kemampuan Nahkoda dalam olah gerak di zona 500 m *safety zone*, yang beroperasi di *Berri Field*, pemikiran untuk memecahkan masalah didasarkan pada penelitian. Pada saat penulis bekerja dikapal Hadi 9 dimana permasalahan olah gerak kapal selalu menjadi diskusi menarik

oleh Nahkoda dan mualim jaga. Saat olah gerak kapal mualim jaga diwajibkan untuk membantu Nahkoda dalam komunikasi dengan *Aramco Supervisor* ataupun pihak-pihak terkait yang berkaitan dengan pengoperasian kapal. Misalnya komunikasi dengan *Radio room* yang ada di *GOSP* atau *RIG* yang juga sedang melakukan pekerjaan di *platform* yang sama. Selain itu *Aramco supervisor* yang ada di kapal selalu berada di anjungan setiap kapal akan sandar di *platform*, jadi secara langsung juga mengamati bagaimana kemampuan Nahkoda dalam membawa kapal sampai sandar di *platform* yang diinginkan. *Supervisor* berada di anjungan memberikan informasi sisi *boat landing* yang akan digunakan.

Seorang Nahkoda di atas kapal yang melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terkadang mendapatkan tekanan dari *Aramco supervisor* berupa perintah yang sangat menyulitkan untuk dilaksanakan. Contohnya saat Cuaca kurang baik kapal diminta untuk sandar ke *platform*, padahal *supervisor* sudah mengetahui kondisi cuaca saat itu dan akan menyulitkan Nahkoda dalam olah gerak. Karena resiko tubrukan dengan *platform* sangat tinggi, selain itu lamanya waktu yang dibutuhkan kapal sandar di *platform* tentu akan bertambah. Biasanya *Aramco supervisor* tidak mau tahu mengapa sandarnya lama dan selalu menanyakan ke nahkoda.

B. Permasalahan

1. Identifikasi Permasalahan

Dari uraian latar belakang sebelumnya dapatlah ditarik beberapa identifikasi masalah yang kemungkinan timbul sesuai

dengan pembahasan judul makalah yang dimaksud dalam upaya meningkatkan kemampuan nahkoda dalam olah gerak di zona 500 m *safety zone* secara optimal. Adapun identifikasi masalahnya sebagai berikut:

- a. Resiko tubrukan antara kapal dengan *platform*.
- b. Lamanya waktu yang dibutuhkan kapal sandar ke *platform*.
- c. Kerusakan mesin induk atau mesin bantu yang lain secara mendadak ketika kapal akan di olah gerak menuju *platform*.

Dari identifikasi permasalahan di atas, penulis menemukan ada dua permasalahan utama yaitu:

- a. Resiko tubrukan antara kapal dengan *platform*.
- b. Lamanya waktu yang dibutuhkan kapal sandar ke *platform*.

2. Masalah Utama

- a. Resiko tubrukan antara kapal dengan *platform*.

Kapal Hadi 9 mempunyai sistem olah gerak yang cukup memadai dan sudah memenuhi persyaratan dari Saudi Aramco sebagai pencharter. Namun itu belum cukup menjamin terhadap keselamatan kapal dalam berolah gerak dengan baik. Masih ada hal penting yang mendukung tercapainya tujuan yang diinginkan salah satunya adalah kemampuan nahkoda dalam mengolah gerak kapal. Penulis mengamati dari banyak kasus benturan antara kapal dengan *platform* yang disebabkan kurang mampuan nahkoda dalam berolah gerak. Pengalaman seorang nahkoda dalam olah gerak kapal menjadi kunci utama dalam masalah ini. Olah gerak kapal tidak semudah yang dibayangkan, nahkoda harus mengetahui karakter kapal dan juga harus bisa memahami pengaruh dari

luar kapal misalnya arus dan angin. Jika salah perhitungan maka tubrukan dengan *platform* yang terjadi. Hal ini harus dihindari karena dampak dari tubrukan dengan *platform* sangat membahayakan bagi kapal dan awaknya juga akan menimbulkan kerusakan pada *platform* yang ditabrak. Di *platform* terdapat banyak pipa-pipa yang terhubung ke sumur-sumur yang masih aktif menghasilkan minyak. Jika sampai ada salah satu pipa sumur itu retak atau bocor maka pencemaran minyak tidak dapat dihindari lagi. Mengingat akibat kerusakan yang ditimbulkan maka seorang nahkoda harus bisa mengolah gerak kapal dengan aman dan terkendali.

b. Lamanya waktu yang dibutuhkan kapal sandar ke *platform*.

Semua aturan Aramco harus dipatuhi oleh nahkoda dan crew kapal yang bekerja di Aramco *oilfield*, demikian pula halnya dengan aturan MIM 1193.006 tentang prosedur olah gerak kapal di daerah 500 m *safety zone*. Nahkoda dan perwira kapal harus memahami aturan tersebut. Dalam aturan itu setiap kapal yang memasuki area 500 m *safety zone* harus menurunkan kecepatan kapal tidak lebih dari 3 knot. Setelah mendapatkan ijin dari *radio room* kapal akan memulai berolah gerak menuju *platform* dengan mempertimbangkan semua aspek keselamatan. *Radio room* juga memonitor pergerakan kapal yang akan masuk, jika kecepatan kapal melebihi 3 knot biasanya *officer* jaga akan mengingatkan nahkoda. Dari jarak 500 m sampai ke *platform* dengan kecepatan itu tentu akan menambah lamanya waktu kapal berolah gerak. Lamanya waktu yang dibutuhkan kapal menuju ke *platform* tentu tidak diinginkan oleh *Aramco supervisor*. Mereka menginginkan kapal segera merapat ke *platform* secepat mungkin. Nahkoda

yang baik harus bisa memberikan pengertian ke *Aramco supervisor* mengenai aturan yang diberlakukan diatas kapal. Perkiraan Nahkoda kapal membutuhkan waktu 15 sampai 30 menit untuk bisa sandar diplatform yang dituju, itu belum dihitung jika kapal didorong arus kuat atau angin yang akan menambah lamanya waktu sandar. Selama penulis alami diatas kapal, *Aramco supervisor* selalu *complain* dengan keadaan seperti ini. Disinilah kemampuan nahkoda akan diuji bagaimana bisa menerapkan aturan dari aramco dan juga bisa menyesuaikan keinginan *supervisor*.

