

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Sebagian ABK dan Perwira pada MV. Aldebaran Kurang Terampil Dalam Melaksanakan Pekerjaan Anchor Handling.

Kapal supply sebagai jenis kapal yang dirancang khusus untuk melayani pekerjaan-pekerjaan eksplorasi di lepas pantai. Mempunyai ciri khas : badan kapal kecil dengan mesin induk yang besar Horse Powernya, sistem propeller ganda dan dilengkapi dengan mesin penggerak depan (Bow Thruster Engine). Perlengkapan kerja lainnya biasanya berupa Anchor, Towing Winch Engine dan perlengkapannya, tangki-tangki untuk muatan curah (Bulk Material Tank) dan perlengkapan-perengkapan lain yang sewaktu-waktu bisa ditambah.

Perusahaan yang biasanya menggunakan jasa dari kapal-kapal supply adalah perusahaan pengeboran minyak, baik dari luar negeri maupun dari dalam negeri sendiri. Sejalan dengan kegiatan eksplorasi di lokasi pengeboran minyak bumi dan gas yang secara terus menerus, maka aktivitas kerja dari kapal-kapal supply adalah non stop dalam 24 (dua puluh empat) jam.

Di sini betul-betul dibutuhkan disamping kondisi kapal yang baik dan lengkap peralatannya, juga awak kapal yang cukup, disiplin dan memiliki keterampilan untuk kelancaran kerjanya. Kalau tidak demikian akan dapat menimbulkan resiko kerja yang tinggi, karena bekerja diatas kapal pada umumnya, dan pada kapal-kapal supply di lokasi pengeboran pada khususnya merupakan bentuk kerja keras yang penuh dengan tantangan dan resiko yang besar serta berbahaya.

Seperti yang dialami saat kerusakan pada alat-alat anchor handling terjadi pada tanggal 5 Mei 2013 jam 08.00, dengan kerusakan sebagai berikut :

- Rusaknya kanvas rem pada tugger winch (brake lining)
- Kerusakan pada motor/mesin penggerak tenaga hidraulik
- Terjadi kontaminasi pada minyak pelumas di pompa hidraulik
- Kerusakan / kebocoran pipa-pipa hidraulik

- Putusnya work wire (tali kawat baja)

Akibat penanganan terhadap peralatan anchor handling yang rusak tanpa rencana kerja yang baik dan tidak didukung oleh personil yang terampil dalam mencari penyebab untuk mengatasi kerusakan. Sistem mekanisme peralatan anchor handling yang akan diperbaiki dilakukan oleh personil kapal MV. Aldebaran (masinis) yang belum memiliki keterampilan yang memadai, sehingga dalam pelaksanaannya dilakukan dengan mengira-ngira asal musababnya, sehingga menyebabkan merambatnya kerusakan keunit-unit lain. Diantaranya kerusakan pada alat-alat stopper dan tugger winch.

Kerusakan pada alat-alat stopper

- Kerusakan pada motor / hidraulik untuk alat-alat stopper hidraulik/stopper otomatis (kram fork/shark jaws, triplek stopper, towing/ guide pins).
- Rusak/macet alat-alat stopper manual (pelican hook)

Kerusakan pada tugger winch

- Motor penggerak hidraulik rusak
- Pipa saluran minyak hidraulik bocor / pecah
- Kanvas rem (brake lining) tipis dan rusak
- Putusnya tali kawat baja

Apabila perbaikan kerusakan tadi tidak segera diatasi dan ditangani oleh tenaga yang cakap dan terampil, maka perbaikan dapat memakan waktu yang lama. Jika kerusakan yang mengakibatkan keterlambatan ini masih bisa ditolerir atau dimengerti oleh pihak pencharter, namun apabila kerusakan berat dan besar hingga memakan waktu yang lama untuk perbaikan pihak kapal supply dan perusahaannya, karena boleh jadi adanya pembatalan kontrak (kapal off charter).

Komunikasi merupakan hal penting yang perlu diperhatikan, misalnya komunikasi dengan barge master. Pada umumnya bahasa pengantar yang digunakan untuk komunikasi dalam pelaksanaan pekerjaan anchor handling adalah bahasa Inggris.

Seperti yang pernah terjadi dimana barge master memerintahkan untuk menurunkan jangkar ke dasar laut dengan cara menggunakan anchor handling winch dengan sendirinya jangkar akan turun perlahan ke dasar laut, kapal dianjurkan maju pelan agar jangkar berada di posisi yang dikehendaki,

tetapi pengertian Tug Master (nahkoda) medrop/lego (menjatuhkan tanpa menggunakan tenaga winch), sehingga jangkar meluncur cepat kedalam laut berdasarkan gravitasi dan beban jangkar itu sendiri, sedangkan kapal masih tetap maju penuh.

Akibatnya kawat baja yang berdiameter 65 mm (work wire) lepas dari anchor winch drum, begitu juga jangkar tidak berada di posisi yang dikehendaki. Dengan demikian jangkar harus diangkat kembali untuk dipindahkan (reposisi). Untuk mengangkat kembali jangkar itu digunakan alat chaser (system chaser), dimana wire jangkar crane barge dimasukkan ke lobang chaser dan kemudian chaser pennant disambung ke arah jangkar yang akan diangkat sampai chaser menyangkut pada jangkar, bila jangkar telah terkait anchor handling winch di heave up (hibob) untuk mengangkat jangkar sampai atas deck.

Setelah jangkar distopper, lepaskan buoy pennant yang tersambung di tarik ke atas deck sampai work wire yang terlepas, kemudian sambungkan buoy pennant kembali pada jangkar dan selanjutnya lakukan pemindahan jangkar. Hal lain yang kadang terjadi dimana barge master tidak memahami kesulitan Tug Master (nahkoda) yang berhubungan dengan kemampuan kapal MV.Aldebaran (anchor handling tug) dalam melakukan manouvre-manouvre (berolah gerak) terbatas kemampuannya dimana akibat dari beban jangkar yang tergantung di belakang (buritan) dan tersambung rantai / wire kecrane barge serta faktor-faktor keadaan alam seperti cuaca serta arus di sekitar itu. Berhubungan dengan hal ini terkadang kapal pelan dan sulit untuk mencapai tujuan yaitu menuju tempat posisi jangkar untuk diletakkan.

Dalam hal ini sering kali barge master menyalahkan / menyimpulkan bahwa kemampuan Tug Master/nahkoda dalam mengoperasikan kapal untuk berolah gerak kurang memadai, dikarenakan patokan atau dasar yang dipakai barge master berorientasi pada data-data kapal MV.Aldebaran yang diberikan oleh pemilik kapal .

2. Alat-alat Perlengkapan Anchor Handling Tidak Lengkap

Kapal MV.Aldebaran sebagai jenis kapal yang dirancang khusus untuk melayani pekerjaan-pekerjaan eksplorasi di lepas pantai. Mempunyai ciri khas : body kapal kecil dengan mesin penggerak depan (Bow Thruster

Engine). Perlengkapan kerja lainnya adalah berupa anchor winch, Towing winch, anchor handling winchserta perlengkapan lainnya.

Sejalan dengan kegiatan explorasi di lokasi pengeboran minyak dan gas bumi yang secara terus menerus, maka aktivitas kerja dari kapal-kapal supply khususnya dalam hal ini MV.Aldebaran adalah terus menerus sesuai dengan pergerakan dari crane barge “Duta 7” dan “Petra Excelsior” Disini betul-betul dibutuhkan di samping kondisi kapal yang baik dan lengkap peralatannya, juga awak kapal yang cukup memadai, disiplin dan memiliki ketrampilan untuk kelancaran kerjanya.

Banyaknya program kerja yang harus dipenuhi dan dilaksanakan oleh anak buah kapal dan crew kapal lainnya, bahkan kadang-kadang pihak pencharter atau rekanan kerja / mitra kerja memberi order yang terus menerus. Di sisi lain, hal demikian dapat membuat pihak kapal dan crewnya kewalahan dan merasa tertekan. Suasana yang tidak diharapkan tersebut dapat lebih cepat tercipta atau berkembang apabila dari atas kapal sendiri tidak tersedia tenaga yang cukup, dalam arti tidak cukup jumlahnya dan kurang ketrampilannya. Sedangkan dari pihak pencharter atau mitra kerja tidak mau tahu dengan kondisi kapal beserta crewnya yang mereka inginkan adalah semua order yang mereka berikan harus dapat dilaksanakan dengan tepat dan baik untuk menunjang kelancaran program-program kerja yang telah canangkan.

Demikian pula pekerjaan anchor handling harus dilaksanakan dengan baik dan efisien. Selain crew kapal yang kurang terampil dalam pekerjaan anchor handling, juga karena perlunya anchor handling tersebut ditunjang oleh sarana dan alat-alat pendukungnya yang berada dalam kondisi prima sehingga benar-benar siap untuk dipakai beroperasi. Namun di dalam kenyataannya di lapangan, pekerjaan acap kali timbul kejadian dan hal-hal yang tidak diinginkan yang mana dapat menghambat kelancaran kerja pelaksanaan anchor handling itu sendiri, baik yang disebabkan oleh faktor manusia yang mengoperasikannya yang kurang terampil .

Peralatan yang dipergunakan untuk melakukan pekerjaan anchor handling setiap jangkar antara lain adalah :

- 1 (satu) buah Scan marine Buoy.

- 2 (dua) buah 85 ton Crosby Anchor Shackle Bolt Type 1 x 3" x 200 penant wire.

Apabila semua alat telah diterima maka dengan menggunakan crane, crane barge memberikan penant wire ke boat dan ditahan di Shark jaws. Selanjutnya, penant wire disambung dengan work wire menggunakan segel 85 ton.

Jika telah tersambung dengan baik, maka Anchor Handling Tug mulai menarik (hibob) work wire sedangkan crane barge mengulur (area) jangkar, hingga jangkar tersebut ditarik naik (hibob) ke stern roller MV. Aldebaran.

Semua pekerjaan deck berada dibawah pengawasan/tanggung jawab Mualim I. setelah jangkar berada di stern roller, Mualim I memeriksa kedudukan jangkar dan melaporkan ke anjungan. apabila semuanya berada dalam keadaan siap kerja. Nahkoda (Master) kemudian mulai melakukan olah gerak kapal menuju haluan seperti yang diberikan Barge Master. Untuk mencapai haluan yang dikehendaki nahkoda hanya diijinkan untuk menggunakan kedua mesin induk dan bow thruster berputar di tempat (dengan sudut minimal).

Apabila Anchor handling Tug telah berada pada haluan yang dikehendaki, maka nahkoda (master) melapor ke ruang kontrol (control Room). Setelah melakukan konfirmasi dengan barge master, jangkar dapat dibawa ke posisi yang telah ditentukan; biasanya panjang wire sekitar 700 sampai 1000 meter.

Pada saat Anchor Handling Tug membawa jangkar, tegangan harus dipertahankan antara 30 sampai 35 ton. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga agar wire/rantai tidak terlalu terseret di kedalaman lumpur.

B. Permasalahan

Berdasarkan Uraian di atas maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang timbul yaitu :

1. Kurangnya keterampilan ABK dalam mengerjakan anchor handling dan rig move
2. Data seismic tidak up to date
3. Komunikasi yang kurang baik
4. Lemahnya tingkat disiplin

5. Tingkat keharmonisan kerja rendah
6. Tenaga kerja yang kurang baik

C. Identifikasi Masalah

1. Kurangnya terampil ABK dalam mengerjakan anchor handling dan rig move

Kurangnya terampilnya ABK untuk anchor handling di sebabkan tidak adanya pelatihan dan pendidikan tentang Anchor handling dan Rig move di badan diklat dan keterbatasan informasi kerja di anchor handling dan rig move, sehingga kecilnya peluang mendapat kesempatan untuk bekerja dan belajar di kapal anchor handling . Biasanya para pelaut pemula mereka naik kekapal – kapal Cargo atau kapal tengker. Karena di kapal – kapal niaga yang selalu banyak peluang pekerjaan bagi para pelaut yang pemula. Di tambah lagi tidak adanya pendidikan tentang pekerjaan anchor handling dan ring move di diklat pendidikan pelaut. Sehingga ketika ABK mendapat kesempatan bekerja di kapal anchor handling mereka mendapat kesulitan bekerja karena tidak adanya pengalaman kerja untuk anchor handling.

Melihat fungsi dari pengetahuan / Tingkat Pendidikan seperti pada kutipan asli dari buku D.H MOREBY Master Mariner, extra master dalam bukunya yang berjudul ” Personnel Management in Merchant Ships ” (Manajemen Personalia dalam pelayaran) pada Chapter 10 : Education – an overall view by J. Andrew Davies, (Halaman : 135 - 136) menjelaskan ”3 Function of the Educational System (fungsi pendidikan) sebagai berikut :

1. *To Transmit the culture of the society.*
2. *To improve each individual's Life Change.*
3. *To increase the individual's ability to*
 - a. *Profit from experience, and*
 - b. *Deal effectively with the opportunities offered by his environment .*

Yang artinya adalah bahwa pendidikan berfungsi untuk :

Menyebarkan budaya masyarakat, meningkatkan kemampuan setiap individu untuk merubah kehidupannya, meningkatkan kemampuan individu, berdasarkan pengalaman dan peluang-peluang yang didapat di lingkungan kerja.

Hal ini tentu sangat berkaitan dalam meningkatkan keterampilan atau kemampuan setiap individu.

2. Data seismic tidak up to date

Pekerjaan seismic bukan hanya dilakukan untuk sekedar mencari atau mengambil data guna pelaksanaan pengeboran saja, melainkan juga data mengenai keadaan dasar laut.

Hal ini sangat penting, karena kurangnya informasi mengenai keadaan dasar laut dapat mengakibatkan tertundanya waktu rig dalam menempati/memasuki lokasi pengeboran sesuai dengan yang direncanakan. Akibat dari keterlambatan tersebut, biaya operasi akan meningkat dan keharmonisan kerja antar semua orang yang terkait, baik yang dikantor maupun yang dilapangan akan terganggu.

3. Komunikasi yang kurang baik

Bahasa Inggris sebagai bahasa pengantar di atas kapal tentu mempengaruhi peningkatan kinerja Anak Buah Kapal untuk kelancaran operasi kapal. Dalam setiap berkomunikasi dimana kita menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa penghubung yang selalu digunakan baik komunikasi antar teman di kapal ataupun dalam bekerja. Ketidakmampuan awak kapal dalam berkomunikasi menjadi salah satu faktor keterlambatan dalam pekerjaan. Perintah-perintah yang diberikan dari perwira kapal untuk pengoperasian pekerjaan dalam bahasa Inggris terutama untuk kapal yang beroperasi di luar negeri. Oleh sebab itu keterampilan dalam berbahasa Inggris merupakan salah satu faktor pendukung pengoperasian kapal itu sendiri. Seperti yang penulis alami pada saat pelaksanaan penoperasikan anchor handling dimana order-order yang diberikan dari pihak pencharter yang menggunakan bahasa Inggris terkadang sulit dimengerti oleh sebagian awak kapal pada saat pelaksanaan pekerjaan anchor handling, sehingga mengakibatkan terlambatnya pekerjaan tersebut.

4. Lemahnya tingkat kedisiplinan

Suasana kapal yang kurang nyaman akibat pengelompokan orang sesuai rasnya dan negaranya dari mana ABK berasal sehingga menyebabkan disiplin kerja kurang baik dan sulit ditegakkan. Misalnya si A dari bagian dek tidak sependapat si B dari bagian mesin sehingga tidak mau bekerja sama dengan bagian mesin dalam menyelesaikan pekerjaan. Bagian dek hanya bergaul dengan bagian dek saja, sedangkan bagian mesin bergaul dengan mesin berarti mencampur hubungan pribadi dengan tugas kerja di atas kapal.

5. Tingkat keharmonisan kerja rendah

Di kapal AHTS Sea Cheyenne bosun dan abk berasal dari Pilipina dan 2 ABK lainnya berasal dari Vietnam. Dalam situasi di kapal penulis melihat kurang harmonisnya ABK dari Pilipina dengan Vietnam. Hingga mereka bekerja kurang maksimal. Hingga penulis sebagai Muallim I memberikan teguran kepada mereka karena bekerja berkelompok dan tidak kompak dalam satu tim kerja dalam melakukan anchor handling. Di sebabkan ketidak harmonisan kerja sehingga waktu menjadi terbuang.

6. Tenaga kerja yang kurang baik

Sikap Anak Buah Kapal yang Apatis, bertindak semaunya mempengaruhi peningkatan keterampilan Anak Buah Kapal untuk kelancaran operasi Anchor handling dan Rig move karena Anak Buah Kapal dalam susunan organisasi kapal adalah sebagai tenaga pelaksana. Tenaga pelaksana adalah faktor yang menunjang keberhasilan atau tidak berhasilnya suatu pengoperasian Anchor handling dan Rig move.

ABK yang berasal dari berbagai bangsa, kadang – kadang mempunyai perangai yang berbeda – beda, sehingga didalam tingkah laku sering kali mengikuti kebiasaan masing–masing. Hal ini juga dibawa kedalam pergaulan dan lingkungan kerja di atas kapal dimana dalam melakukan tugas kadang–kadang merasa lebih pintar dari yang lain dan ABK yang lainnya kurang dihormati dan bertindak semaunya.

Karena faktor manusianya yang apatis, acuh tak acuh, dengan berpikiran bahwa yang penting ia sudah bekerja dengan baik Nahkoda sudah memberikan nilai kondite yang baik. Dengan keadaan kapal yang

tidak terlalu jauh berbeda, juga membuat anak buah kapal merasa bahwa tata cara bekerja tersebut berlaku di atas kapal-kapal sebelumnya. Hal-hal tersebut didukung pula oleh kegiatan operasi kapal yang hampir sama dan memakan waktu cukup lama, sehingga Anak Buah Kapal didera perasaan bosan, rasa monoton dan pada akhirnya timbul rasa acuh dan bertindak semaunya, kurang perhatian terhadap hal-hal yang seharusnya dilakukan atau aturan-aturan yang harus diikuti. Keadaan demikian tersebut tidak hanya mempengaruhi kinerja Anak Buah Kapal tetapi juga mendorong atau menyebabkan kerancuan dari penerapan aturan-aturan yang seharusnya diikuti atau dilaksanakan sehingga didalam pelaksanaannya hanyalah mengikuti apa yang sudah menjadi kebiasaan sebelumnya tanpa memperhatikan apakah yang demikian itu benar atau tidak sesuai peraturan sehingga sikap anak buah tersebut dapat dikatakan apatis, bertindak semaunya.

Dari keenam masalah diatas penulis memprioritaskan dengan analisa U S G (Urgency, Seriosmess, Growth) :

- U (Urgency)** : Adalah masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berakibat fatal dalam jangka waktu panjang.
- S (Seriuosmess)** : Adalah masalah yang apabila terlambat diatasi akan berdampak fatal terhadap kegiatan tetapi berpengaruh pada jangka pendek.
- G (Growth)** : Adalah masalah potensi untuk tumbuh dan berkembangnya masalah dalam jangka waktu panjang dan timbulnya masalah baru dalam jangka panjang.

PROSES PENENTUAN MASALAH POKOK DENGAN METODE U.S.G

NO	MASALAH	NILAI				PRIORITAS
		U	S	G	T	
A	Komunikasi yang kurang baik	3	4	1	8	III
B	Data seismic tidak up to date	4	5	1	10	II
C	Tingkat keharmonisan kerja rendah	1	1	3	5	V
D	Lemahnya tingkat kedisiplinan	2	2	2	6	IV
E	Kurangnya keterampilan ABK dalam mengerjakan Anchor Handling dan Rig Move	5	3	4	12	I
F	Tenaga kerja yang kurang baik	-	-	4	4	VI

Keterangan : Berdasarkan skala likert 1 - 5 (5 = Sangat besar 4 = besar, 3 = sedang, 2 = kecil, 1 = sangat kecil

Dengan penentuan masalah pokok dengan metode analisis USG penulis mendapatkan prioritas masalah pokok, yaitu :

'Kurangnya keterampilan ABK dalam mengerjakan Anchor Handling dan Rig Move'