

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Negara Republik Indonesia terkenal dengan kesuburan dan kekayaan alamnya. Disamping itu Negara Republik Indonesia dikenal dengan sebutan Negara Kepulauan, salah satu kekayaan alam Indonesia yang menjadi andalan devisa negara adalah gas alam dan minyak bumi.

Sehubungan dengan kekayaan alam dan potensi yang dimilikinya, khususnya cadangan minyak bumi dan gas yang terkandung di dalamnya, maka sudah sepantasnya jika negeri kepulauan ini membutuhkan sarana pelayaran di laut yang memadai dan lancar dalam upaya untuk mengelola dan menggali potensi dan kekayaan alam tersebut. Salah satu upaya tersebut adalah dengan mengoptimalkan pengoperasian kapal supply terutama untuk pengeboran lepas pantai. Keterampilan anak buah kapal dalam mengoperasikan running anchor sebagai salah satu factor penunjang kapal supply dalam mengeksplorasi kekayaan alam, termasuk minyak dan gas di Indonesia.

Sarana pelayaran di laut yang digunakan untuk menunjang kelancaran pengeplorasi pada umumnya dilakukan oleh kapal-kapal supply. Karena kebanyakan sumber-sumber minyak bumi dan gas terletak di lepas pantai tidak jauh dari daratan dan pulau maka dalam hal ini penulis mengambil judul : "Upaya peningkatan Keterampilan ABK MV.Aldebaran Dalam Operasi Anchor Handling di Pengeboran Minyak dan Gas Lepas Pantai Kepulauan Seribu".

Alasan penulis memilih judul diatas karena pada saat penulis pertama kali bertugas di atas MV. Aldebaran kapal beroperasi di Kepulauan Seribu (CNOOC Oil Field) khusus untuk anchor handling melayani beberapa crane barge untuk perawatan Platform. Dalam melaksanakan tugas kami sering mengalami keterlambatan dan salah satu faktor penyebabnya adalah sebagian ABK maupun perwira kurang terampil dalam melaksanakan tugas tersebut. Untuk dapat memberikan pelayanan yang baik sudah tentu harus mengetahui kendala-kendala umum yang dihadapi oleh kapal supply terutama dalam pengoperasian anchor handling di ladang gas lepas pantai.

Kendala-kendala yang disebabkan baik dari dalam kapal sendiri maupun dari luar kapal.

Dari dalam kapal misalnya : Faktor kemampuan mesin kapal, peralatan-peralatan kerja yang tersedia di atas kapal, serta ketrampilan ABK. Sedang dari luar kapal dapat menyangkut faktor lingkungan kerja kondisi geografis dan keadaan alamnya serta faktor manusia di sekeliling tempat kerja (pencharter, mitra kerja) maupun sikap dari perusahaan pelayaran sendiri / owner dengan diketahui kendala-kendala tersebut dapat diketahui jalan pemecahannya.

Di samping sebagai salah satu syarat dalam pemenuhan program, penulis mengharapkan laporan penelitian ini, juga berguna untuk memberikan informasi atau pengenalan bagi rekan seprofesi/Pasis yang belum mengenal perihal tentang kapal supply dan pekerjaannya.

## **B. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **a. Tujuan**

Tujuan dari penulisan makalah ini yaitu :

- Memberikan gambaran bagi rekan-rekan sesama pelaut dalam operasi anchor handling di lading gas lepas pantai.
- Membagi pengalaman dalam hal penanganan dan cara mengatasi kendala yang timbul sehingga menghambat kelancaran operasional kapal.

### **b. Manfaat penulisan**

- Sebagai bahan masukan bagi rekan-rekan sesama pelaut yang ingin bekerja diatas kapal dalam operasi anchor handling.
- Sebagai bahan referensi dan bacaan yang ilmiah khususnya bagi sesama rekan Pasis di PIP Semarang.
- Sebagai bahan pemikiran penulis yang dituangkan dalam bentuk karya ilmiah berdasarkan fakta atau kejadian yang penulis alami selama berada di atas kapal MV. Aldebaran .

### C. Ruang Lingkup

Mengingat luasnya permasalahan yang berkaitan dengan pekerjaan anchor handling, maka penulis utamakan untuk dibahas dalam makalah ini adalah khusus pada MV. Aldebaran saat bekerja di Kepulauan Seribu (CNOOC Oil Field) untuk melayani Crane Barge seperti "Duta 7". "Petra Excelsior" dan "Petro Charlie" dan dicarter oleh PT. CNOOC dalam rangka perawatan beberapa anjungan pengeboran minyak maupun gas yang berada di lepas pantai pada lokasi tersebut diatas.

Pekerjaan diatas dilaksanakan pada periode bulan April-Juni 2013 dan penulis adalah sebagai Nahkoda dari MV. Aldebaran .

### D. Metode Pengumpulan Data

Dalam penulisan makalah ini metode pengumpulan data yang digunakan oleh penulis yaitu :

#### 1. Studi Lapangan

Metode ini dilakukan berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja diatas kapal kapal milik Bahtera Niaga Internasional (BNI) seperti dibawah ini :

- AHT PIONEER 4 yang bekerja untuk pemasangan pipa minyak dibawah air.
- AHT OSAM MANILA yang bekerja bersama crane barge Petro Charlie di CNOOC Oil Field Kepulauan Seribu Indonesia.
- AHT ALDEBARAN yang bekerja bersama crane barge Duta 7 dan Petra Excelsior untuk pemasangan pipa minyak dibawah air dan Rig Move.

#### 2. Studi Kepustakaan

Pada metode ini penulis melakukan berdasarkan membaca buku-buku referensi yang ada di PIP Semarang serta yang ada kaitannya dengan judul makalah dan penulisannya baik sewaktu penulis masih diatas kapal maupun saat mengikuti program.

## **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'**



## **BAB III**

### **PEMBAHASAN**

#### **A. Landasan Teori**

Ditinjau dari Buku oleh RODNEY M. ELDEN berjudul Ship Management ( Manajemen Perkapalan ) pada Chapter / Bab 2 : LABOR / Tenaga Kerja , ( Halaman : 17 ) yang mengatakan bahwa :

*“Some are equally certain that safety can be achieved only through proper training and education.”*

Yang artinya bahwa : Keyakinan atau keselamatan hanya dapat diperoleh dan pendidikan dan pelatihan yang tepat.

Selain itu menurut D.H MOREBY dalam bukunya yang berjudul Personnel Management in Merchant Ships ( Manajemen Personalia dalam pelayaran ); pada Chapter 1 : Work and Status, ( Halaman : 9 ) menjelaskan bahwa :

*“The Former is Simply derived from the position a man holds and has nothing to do with his personal attributes, while the latter is personal and depends entirely on the man’s skill, abilities and qualities.”*

Yang paling utama dari personalia adalah tergantung pada keterampilan, kemampuan dan kualitas seseorang. Dimana suatu organisasi yang bekerja sangat didukung oleh 3 faktor diatas, begitupun dengan kelancaran pengoperasian diatas kapal MV.Aldebaran sangat dibutuhkan keterampilan, kemampuan dan kualitas dari ABK.

Dari pembahasan diatas masalah “Kurangnya keterampilan ABK dalam mengerjakan anchor handling dan Rig move“ yang merupakan masalah prioritas, penulis mendapatkan Penyebab masalah dan Pemecahan Masalah yang mempengaruhi kurangnya Keterampilan ABK, yaitu :

#### **B. Analisis Penyebab Masalah :**

Adapun penyebab teori masalah “Kurangnya keterampilan ABK dalam mengerjakan anchor handling dan Rig Move”, Adalah :

- i ) Kurangnya pengalaman kerja Crew tentang Anchor Handling dan Rig Move
- ii ) Kurangnya pelatihan crew tentang anchor handling dan rig move.

Seperti Pada Kutipan dari buku T. HANY HANDOKO dalam bukunya yang berjudul Manajemen personalia dan sumber daya manusia, pada Bab 6 : Latihan dan pengembangan, ( Halaman : 77 – 78 ) :

” Meskipun karyawan baru telah menjalani orientasi yang komprehensif, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka harus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas – tugas tertentu. Begitu pula dengan karyawan yang lama mungkin memerlukan latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan – kebiasaan kerja yang jelek atau untuk mempelajari keterampilan – keterampilan baru yang akan meningkatkan prestasi kerja mereka. ”

Artinya bahwa crew / ABK akan dapat bekerja lebih maksimal apabila didukung dengan pelatihan-pelatihan sehingga dapat meningkatkan keterampilan mereka.

### C. Analisis Pemecahan Masalah

Untuk penyebab masalah, yaitu :

1. Kurangnya pengalaman kerja Crew tentang Anchor Handling dan Rig Move di dapat penyelesaiannya sebagai berikut :
  - a. Tata cara Penerimaan Crew / *Recruitment*

Pada saat diadakan penerimaan ABK/crew khususnya diusahakan agar yang bersangkutan harus punya pengalaman kerja di kapal – kapal anchor handling, bukan hanya karena memiliki ijazah laut dan berpengalaman sebagai muallim atau ABK/crew kapal cargo atau tanker sebelumnya.

Apabila memang perusahaan tersebut sangat mendesak membutuhkan ABK/crew karena kesulitan mencari crew yang berpengalaman Anchor Handling ,sehingga mengambil ABK/crew yang belum berpengalaman Anchor Handling. Seyogyanya Perusahaan melakukan seleksi yang ketat sesuai dengan standar perusahaan. Setelah mendapat ABK/crew yang telah lulus test atau seleksi perusahaan. Hendaknya perusahaan memberikan kesempatan untuk mengadakan pelatihan – platihan bekerja. Dan juga melakukan briefing kepada ABK/crew yang baru sebelum naik ke kapal . Selanjutnya ABK/crew diberi informasi tentang pekerjaan anchor handling dan situasi diatas kapal oleh perusahaan pelayaran

berupa nonton video untuk tugas – tugas diatas kapal untuk masing – masing ABK/crew dan menjelaskan karakter atau situasi kerja diatas kapal sehingga sebelum datang ke kapal setiap ABK/crew telah mempunyai pengetahuan dan gambaran tentang pekerjaan anchor handling yang akan dia laksanakan diatas kapal itu sendiri.

b. Familiarisation tentang pekerjaan

Setelah ABK/crew naik ke kapal diadakan familiarisation tentang pekerjaan dan lingkungan / daerah operasi sehingga diperoleh efektifitas yang tinggi dari pelaksanaan anchor handling dan rig move. Sehingga ABK/crew yang belum berpengalaman mendapat gambaran pekerjaan yang akan di lakukan.

Familiarisation untuk usaha membantu para ABK/crew agar mengenali secara baik mampu beradaptasi dengan suatu situasi atau dengan lingkungan/suatu organisasi/perusahaan. familiarisation itu dianalogkan dengan kegiatan Sosialisasi, sebagai langkah ketiga dari penerimaan calon tenaga kerja (*rekrutmen/penerimaan, seleksi/staffing*, dan familiarisation /sosialisasi). Oleh karena itu familiarisation diartikan juga sebagai proses memperkenalkan pekerja baru (dari rekrutmen sumber internal atau eksternal) mengenai keseluruhan unit kerja, sebagai tempat yang bersangkutan akan bekerja.

Familiarisation harus mampu membantu para ABK/crew baru untuk mengetahui dan memahami berbagai aspek teknis pekerjaan anchor handling, agar mampu melaksanakan tugas-tugasnya secara efektif, efisien dan produktif.

Familiarisation ini sifatnya harus operasional dan kongkrit, yang dilakukan oleh masing-masing unit kerja yang mendapat penempatan ABK/crew baru, yang sejak awal sudah dapat diketahui melalui hasil Perencanaan SDM. Oleh karena tujuannya bermaksud membantu para ABK/crew baru agar bekerja secara efektif dan efisien, maka materinya harus yang relevan dengan tugas-tugas Departemen (unit kerja) masing-masing, sebagaimana terdapat didalam deskripsi dan atau spesifikasi pekerjaan/jabatan. Disamping itu juga familiarisation

pada tingkat ini perlu memperjelaskan jaringan kerja dan peralatan unit kerja masing-masing.

2. Kurangnya pelatihan crew tentang anchor handling dan rig move, di dapat penyelesaiannya sebagai berikut :

a. Adakan pelatihan di darat tentang anchor handling dan rig move.

Diadakan pelatihan di darat tentang anchor handling bagi ABK/crew yang belum ada pengalaman atau pun yang sudah berpengalaman. Latihan/training adalah suatu kegiatan dari perusahaan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan memperkembangkan sikap, tingkah laku, ketrampilan dan pengetahuan dari para ABK/crew, sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan. Agar supaya ABK/crew yang belum berpengalaman dapat pengetahuan tentang pekerjaan anchor handling. Sehingga ABK/crew bisa bekerja di lapangan dengan baik.

Dengan demikian latihan yang dimaksudkan adalah dalam pengertian yang luas, sehingga tidak terbatas hanya untuk mengembangkan ketrampilan semata-mata, bimbingan dan lain-lain.

Proses latihan dilaksanakan setelah terjadi penerimaan ABK / crew, sebab latihan hanya diberikan pada ABK / crew dari perusahaan yang bersangkutan. Memang latihan adakalanya diberikan setelah ABK / crew tersebut ditempatkan dan ditugaskan di kapal.

Sebenarnya peranan latihan saat ini makin menonjol setelah ada kecenderungan bagi perusahaan untuk menerima juga ABK / crew yang belum berpengalaman. Ini mungkin berdasarkan pertimbangan bahwa cara ini mungkin lebih baik. Ataupun mungkin pertimbangan bahwa usaha mendapatkan ABK / crew yang sudah bekerja pada perusahaan yang lain.

Setiap perusahaan yang menginginkan agar para ABK / crew dapat bekerja secara lebih efektif dan efisien, maka sama sekali tidak boleh meremehkan masalah latihan ini. Memang ada beberapa ABK / crew yang mampu memotivasi diri sendiri untuk dapat meningkatkan kemampuan dirinya tanpa campur tangan dari perusahaan yang

bersangkutan. Tapi dalam praktek jumlah ABK / crew yang mampu memotivasi diri sendiri adalah sangat kecil. Disamping itu kemungkinan latihan yang dilakukan oleh pribadi-pribadi tidak sesuai dengan keinginan dari perusahaan.

ABK / crew lama dan yang sudah berpengalaman atau ABK / crew baru yang sudah berpengalaman perlu pula diberikan latihan. Dengan latihan diharapkan pengembangan dari mereka untuk dapat bekerja secara lebih efektif dan efisien. Mungkin latihan dimaksudkan juga untuk menyesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan baru atas sikap, tingkah laku, ketrampilan dan pengetahuan sesuai dengan tuntutan perubahan. Misalnya perubahan-perubahan teknologi, perubahan-perubahan metode kerja dan sebagainya menuntut pula perubahan sikap, tingkah laku, ketrampilan dan pengetahuan. Oleh karena itulah perusahaan yang bersangkutan harus tetap merupakan pelopor bagi pelaksanaan latihan bagi para karyawannya yang tidak kecil tetapi hasil yang diperolehnya jauh lebih besar daripada pengorbanan tersebut. Hal ini disebabkan dengan dilaksanakan latihan dapat diharapkan pekerjaan akan dapat dilakukan lebih cepat dan lebih baik, kerusakan dapat diperkecil, pemborosan dapat ditekan, peralatan dapat digunakan secara lebih baik, kecelakaan dapat diperkecil dan sebagainya. Hal-hal ini semua merupakan keuntungan-keuntungan perusahaan yang dapat diperoleh dengan melaksanakan latihan. Untuk lebih menegaskan arti pentingnya latihan maka disini akan kami berikan suatu ungkapan terkenal: "Lebih baik mandi keringat pada waktu latihan daripada mandi darah pada waktu pertempuran". Dari ungkapan ini kita dapat lebih menyadari arti pentingnya latihan bagi setiap perusahaan.

Ditinjau dari buku Drs. ALEX S. Nitisemito berjudul MANAJEMEN PERSONALIA ( *Manajemen Sumber Daya Manusia* ) pada Bab V : PELATIHAN, ( halaman 86 & 87 ) tertulis sebagai berikut:

"Latihan / training adalah suatu kegiatan dari perusahaan yang bermaksud untuk dapat memperbaiki dan memperkembangkan sikap tingkah laku, keterampilan dan pengetahuan dari para karyawannya sesuai dengan keinginan dari perusahaan yang bersangkutan."

Dengan demikian Pelatihan atau Training sangatlah penting dilakukan untuk meningkatkan keterampilan Abk/Crew.

b. Adakan pelatihan di laut tentang anchor handling dan rig move.

Selain ABK/crew mendapat pelatihan di darat juga mendapat pelatihan di laut / di Kapal. Sehingga ABK/crew mendapat pengetahuan tentang Anchor handling dan Rig move secara langsung di atas kapal.

Dengan latihan maka diharapkan pekerjaan akan dapat dilakukan secara lebih efektif dan lebih efisien. Sebab dengan latihan tersebut diusahakan untuk dapat memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku, ketrampilan dan pengetahuan dari para ABK/crew sesuai dengan keinginan. Dalam latihan tersebut ada beberapa sasaran utama yang ingin dicapai, dimana dengan tercapainya sasaran tersebut, maka kemungkinan sasaran-sasaran yang lain akan dapat dicapai pula.

Ada beberapa sasaran yang ingin dicapai dengan mengadakan latihan yang antara lain sebagai berikut:

- a. Pekerjaan diharapkan lebih cepat dan lebih baik
- b. Tanggung jawab diharapkan lebih besar.
- c. Angka kecelakaan diharapkan lebih kecil.
- d. Kelangsungan perusahaan diharapkan lebih terjamin.

Begitu pula bila ditinjau dari buku T. Hani Handoko berjudul MANAJEMEN PERSONALIA DAN SUMBER DAYA MANUSIA pada Bab 6 : LATIHAN DAN PENGEMBANGAN, ( halaman 75 & 76 ) tertulis sebagai berikut:

"Program-program latihan dan pengembangan dirancang untuk meningkatkan prestasi kerja, mengurangi absensi dan perputaran serta memperbaiki kepuasan kerja."

Kutipan diatas menjelaskan bahwa program-program latihan itu dirancang untuk meningkatkan prestasi kerja sehingga ada pengembangan dalam pekerjaan dan wawasan serta memperbaiki kepuasan dalam bekerja bagi para ABK/crew.

#### D. Tinjauan Teoritis

Kapal supply merupakan suatu sarana yang dibutuhkan untuk membantu melayani kegiatan-kegiatan di lokasi ladang minyak maupun gas di laut atau lepas pantai. Untuk itu kapal-kapal supply harus memenuhi kriteria-kriteria sebagai berikut :

1. Mempunyai mesin induk kapal yang bertenaga kuda (*horse power*) Besar sesuai dengan ukuran kapal yang ada.
2. Memiliki *anchor handling winch dan towing winch* yang mempunyai daya tarik (*bollard pull*) yang besar.
3. Ruangan deck/geladak cukup luas dan lebar buritan cukup luas untuk dilewati jangkar dan buoy rig untuk dinaikkan dan disimpan di atas deck dimana kapal dapat terus melaksanakan kegiatan anchor handling.
4. memiliki tanki bahan bakar, tangki air ,tangki minyak lumas serta tangki ballast dengan kapasitas yang memadai.
5. ruangan geladak/deck dapat dimanfaatkan untuk macam-macam kegunaan khusus seperti crane, alat-alat selam, roda gulungan kabel dan lain-lain.

Sedangkan fungsi dari pada kapal supply itu sendiri, diantaranya sebagai berikut :

1. Kapal Supply sebagai sarana pelayanan anchor handling
2. Kapal supply sebagai media transportasi dan pengangkutan khusus melayani sektor perminyakan di laut atau lepas pantai
3. Kapal supply sebagai sarana bantuan SAR (search and Rescue / Pencarian dan penyelamatan)
4. Kapal supply sebagai sarana untuk operasi pencegahan pencemaran di laut.
5. Kapal supply sebagai sarana untuk tugas penelitian dan survei maupun pekerjaan bawah air.
6. Kapal supply sebagai sarana tunda dan lain-lainnya.

Untuk mengetahui pembahasan tentang operasi anchor handling di ladang gas lepas pantai, perlu kiranya kita mengetahui beberapa hal yang berhubungan dengan pembahasan ini, diantaranya sebagai berikut :

1. Lamanya waktu pelaksanaan anchor handling di lokasi; tergantung dari pekerjaan crane barge atau rig. Pada umumnya untuk kegiatan anchor handling dihadapkan pada :
  - a. Crane barge dalam penataan dan penempatan jangkar hingga crane barge berada pada posisi yang dikehendaki memakan waktu beberapa hari sesuai pekerjaan apa yang akan dilakukan.

Dalam hal MV.Aldebaran pada saat itu crane barge tersebut diposisikan merapat pada platform / anjungan minyak yang akan diservice.
  - b. Crane Barge

Waktu yang dibutuhkan dan lamanya kegiatan anchor handling tergantung dari kegiatan barge. Bila kegiatan crane barge itu melaksanakan kegiatan dan pekerjaan pemasangan pipa atau kabel di dasar laut, maka kegiatan anchor handling dilaksanakan secara rutin, karena crane barge mengadakan pergerakan (barge move) setiap saat dan pekerjaan ini dilakukan sepanjang yang dikehendaki.

Pada umumnya crane barge mempunyai 8 buah jangkar yang harus dikerjakan dan berkenaan dengan kegiatan anchor handling. Tetapi ada juga yang menggunakan 12 jangkar apabila keadaan laut disekitar lokasi dianggap berbahaya seperti arus kencang , keadaan angin yang kadang-kadang berada diatas rata-rata perkiraan semula.
2. Kategori pekerjaan *anchor handling* meliputi :
  - a. *Running anchor*

maksudnya proses mengambil jangkar dari crane barge, diletakkan diatas dek kapal ataupun di stern roller kemudian membawa jangkar tersebut dan meletakkannya pada posisi yang telah ditentukan di dasar laut.
  - b. *Retrieving anchors*

Maksudnya proses pengangkatan kembali jangkar dari dasar laut , diletakkan diatas dek kapal ataupun di stern roller dan kemudian dibawa kembali ke crane barge.

c. *Chasing/graphing anchor*

Adalah proses pekerjaan untuk mencari dan mengangkat jangkar yang putus, apabila pennant wire (tali kawat baja) untuk menghubungkan buoy dan jangkar putus.

Sistim pelaksanaannya dapat dibagi :

a. Sistim pelampung/buoy terdiri dari :

- 1) *Curucifix buoy* (pelampung yang bagian atas terdapat palang berbentuk salib dan bagian bawah ada mata atau tempat segel)
- 2) *Suit case buoy* (pelampung yang bagian tengah berlobang poros terusan sebagai tempat lewat wire)

b. Sistem *permanent chain chaser* (PCC), yaitu suatu sistim yang menggunakan ring/gelang baja yang disambung dengan tali kawat baja 60 mm atau 70mm. Dengan panjang kira-kira 25 meter sampai 50 meter dan dipasang permanen pada rantai/tali kawat jangkar.

Selain itu berdasarkan beberapa teori dan didukung beberapa pendapat dari kepustakaan yang ada, kelancaran pengoperasian kapal supply pada garis besarnya disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu :

1. Faktor dari dalam kapal
  - a. Faktor kemampuan kapal
  - b. Faktor manusia
2. Faktor dari luar kapal
  - a. Faktor alam
  - b. Faktor lingkungan kerja
  - c. Faktor-faktor lain yang terkait.

## E. Pemecahan Masalah Secara Teoritis

1. Perawatan terhadap sarana dan peralatan anchor handling
  - a. Perawatan alat-alat khusus untuk anchor handling
    - 1) Towing/anchor handling winch dan alat-alat stopper hydraulic serta tugger winch

Perawatan terhadap alat-alat ini dilakukan dan diawasi oleh Mualim I untuk pipa dan winch sedangkan untuk mesin-mesin/motor-motor penggerak hidrauliknya dilakukan oleh KKM/Masinis. Di dalam pemeliharaan dan perawatan alat-alat ini

dimana secara rutin diberi gemuk, pelumas sebaiknya dilakukan 1 (satu) atau 2(dua) minggu sekali. Untuk itu Mualim I sebaiknya mengecek nipples (saluran gemuk) berapa jumlahnya dan tempat-tempatnya. Saat pemberian gemuk/pelumas sebaiknya gemuk yang lama dikeluarkan diganti dengan gemuk yang baru. Sedangkan untuk keberhasilan dan pengecatan telah kita ketahui dan pahami prosedur-prosedur yang semestinya.

## 2) Pemeriksaan dan perawatan tali kawat baja

Perawatan tali kawat baja yang terdiri dari berbagai jenis seperti : work wire, pennants, tugger wire, sling, buoycatcher secara rutin dan diberi minyak tali kawat baja.

### b. Daftar-daftar pemeriksaan sarana dan alat-alat anchor handling

Sebelum pelaksanaan anchor handling periksa semua peralatan dan buat daftar-daftar pemeriksaan sarana kapal supply atau alat-alat utama.

## 2. Kedisiplinan, Komunikasi dan ketrampilan ABK

### 1. Kedisiplinan diri

Nahkoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) dikapalnya dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal. Dalam kedudukan demikian itu ia diberi tugas untuk menggunakan keamanan dan ketertiban umum di dalam masyarakat tersebut.

Nahkoda dan perwira adalah pimpinan diatas kapal, sehingga mereka merupakan suri teladan bagi ABK. Sebagai suri teladan, tentunya tindak tanduk nahkoda dan perwira diperhatikan oleh ABK, maka dari itu Nahkoda dan perwira dituntut sebagai orang-orang pertama yang melaksanakan dan menjalankan kedisiplinan dan tata tertib terlebih dahulu, dengan demikian ABK pun akan mengikuti.

Di dalam menjaga, meningkatkan ataupun mendidik kedisiplinan perlu menggunakan cara yang tegas ataupun pendidikan kedisiplinan perlu menggunakan cara yang tegas dan keras. Tetapi cara yang begini akan menghasilkan disiplin yang keras dan kaku. Sedangkan diatas kapal supply menganut paham disiplin dan flexible, maksudnya disiplin yang hadir dari kesadaran hati nurani manusia

yang kemudian dibina melalui pendidikan baik pendidikan formal maupun informal.

Adapun jalan keluar untuk mengatasi nilai kedisiplinan yang semakin menurun di dalam diri personil / ABK Aldebaran dengan terlebih dahulu mencari penyebabnya, kemudian penyebab itulah yang mesti dihilangkan. Penyebab menurunnya disiplin antara lain, kejenuhan serta kelelahan, untuk itu perlu adanya penyegaran dan dengan demikian membutuhkan sarana. Sarana penyegaran ini sebaiknya disesuaikan dengan keadaan dan situasi diatas MV. Aldebaran, seperti :

- 1) Sarana hiburan : televisi dengan antenna parabola, video dan alat permainan lainnya.
- 2) Sarana olah raga : alat-alat kebugaran tubuh, catur dan lain-lain
- 3) Perpustakaan di atas kapal
- 4) Akomodasi yang layak

Selain penyediaan sarana penyegaran harus dibuat pula larangan terhadap hal-hal yang cenderung yang mengganggu kelancaran kerja dan kedisiplinan, seperti :

1. Dilarang membuat keributan di kapal
  2. Dilarang minum dan mabuk alkohol di kapal
3. Komunikasi

Seringnya berkumpul dan bercerita dengan sendirinya selain mengetahui pribadi masing-masing juga yang terutama mengetahui kelemahan kita dalam berkomunikasi terutama bahasa asing (Inggris) dan yang paling penting menambah wawasan dan perbendaharaan kata-kata kita.

Untuk itu alangkah baiknya jika membawa buku atau perangkat-perangkat yang membantu kita dalam hal berkomunikasi terutama bahasa Inggris. Untuk meningkatkan komunikasi dengan bahasa isyarat/sandi maka perlu mempelajari signal (isyarat) yang sering digunakan khusus dalam anchor handling. maka untuk itu signal/kode-kode yang sering berkaitan dengan pekerjaan anchor handling dan bongkar muat diletakkan / ditempel di tempat-tempat yang mudah di lihat diatas kapal.

Diatas kapal MV.Aldebaran dalam persiapan pelaksanaan anhor handling, sebaiknya personil-personil (anchor handler) berkumpul dahulu untuk berdiskusi serta membahas pelaksanaan anhor handling disamping penjelasan-penjelasan nahkoda untuk mengantisipasi kekurangan-kekurangan dan keterbatasan dalam hal berkomunikasi ( *Tool Box Meeting* ).

#### 4. Keterampilan

Bila ABK terampil maka pekerjaan mudah dan terasa ringan untuk dikerjakan serta keterpaduan kerja dimana anhor handler merupakan suatu kesatuan tim dalam pelaksanaan terjalin kerjasamanya, disamping itu ada rasa aman dalam diri nahkoda di dalam pelaksanaan anchor handling. begitu juga bila adanya ABK yang terampil Mualim I dalam menjalankan tugas agar ringan. Walaupun bagaimana sebelum persiapan pekerjaan anchor handling selalu diadakan diskusi dan penjelasan-penjelasan dari Nahkoda ataupun pengaturan personil dalam tugas.

Faktor-faktor yang menunjang kelancaran pelaksanaan, keamanan dan keselamatan kerja dalam pekerjaan seperti yang telah diuraikan diatas adalah sarana dan peralatan yang baik, kedisiplinan dan ketrampilan serta komunikasi yang baik dan jelas. Tetapi tidak dapat dikesampingkan faktor penting lainnya yaitu tehnik-tehnik pelaksanaan kerja serta tehnik-tehnik atau cara mengolah gerak kapal (manuver) kapal supply itu sendiri, terutama untuk nahkoda ataupun perwira yang berperan sebagai berikut koordinator umum diatas kapal supply dalam melaksanakan pekerjaan anchor handling.

Untuk itu perlu juga dijelaskan dasar-dasar tehnik persiapan dan pelaksanaan anchor handling serta olah gerak kapal (manouver) kapal supply. Agar mudah dimengerti dan dipahami maka penulis buat dalam bentuk sketsa atau gambar.

## **BAB IV**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan identifikasi dan analisa masalah yang mempengaruhi ketrampilan ABK/Crew dalam kegiatan anchor handling, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Sistem penerimaan / recruitment ABK/Crew oleh perusahaan kurang selektif hanya berdasarkan ijazah / sertifikat yang dimiliki tanpa memperhatikan pengalaman kerjanya
2. Kurangnya pelatihan/training tentang sistem kerja dan daerah operasional kapal baik sebelum crew atau abk naik di atas kapal maupun setelah bekerja diatas kapal.

#### **B. Saran**

- 1) Seyogyanya perusahaan saat penerimaan ABK/Crew diusahakan agar yang bersangkutan harus punya pengalaman kerja di kapal anchor handling, bukan hanya karena memiliki ijazah laut dan berpengalaman sebagai mualim atau ABK kapal cargo atau tanker sebelumnya dan dilakukan seleksi yang ketat sesuai dengan standar perusahaan.
- 2) Seyogyanya perusahaan memberikan pelatihan – platihan bekerja dan briefing kepada ABK/crew baru sebelum naik ke kapal dan setelah ABK / crew naik atau bekerja diatas kapal.

**DAFTAR PUSTAKA**

1. Prof. Dr. Sondang P. Siagian, MPA, MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta.2002
2. Drs. ALEX S. Nitisemito berjudul MANAJEMEN PERSONALIA ( Manajemen Sumber Daya Manusia) 2005
3. H. Abd.Djani, Ruang Lingkup dan Tanggung Jawab Pemimpin/ Manajer, Jakarta Warta Pertamina, 2006
4. H.R. Soebekti S. Capt., Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut
5. Hasan Shadily, Sosiologi Untuk Masyarakat Indonesia, Jakarta, PT. Bina Aksara 2001
6. Moekijat Drs. Prinsip-prinsip Administrasi Management dan Kepemimpinan
7. Moreby D.H. Master Mariner,Extra Master *Personnel management in Merchant ship.*
8. NSOS, Management Perawatan dan Perbaikan
9. Onong U. Effendi Drs.MA, Human Relation and Public Relation dan Management
10. Rodney M. Elden yang berjudul SHIP MANAGEMENT ( Manajemen Perkapalan )
11. Soerjono Soekanto, Sosiologi Suatu Pengantar, Jakarta, Radar Jaya Offset, 2002
12. T. HANY HANDOKO dalam bukunya yang berjudul Manajemen personalia dan sumber daya manusia.

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

**NAMA** : I KADEK LAJU  
**NIPD** : 101.01.03.15.0016  
**TEMPAT / TGL LAHIR** : SEPANG, 3 FEBRUARI 1973  
**JENIS KELAMIN** : LAKI-LAKI  
**AGAMA** : HINDU  
**ALAMAT** : JL. SINGOSARI 2A NO.60  
**KOM. PERUMAHAN PIP SEMARANG**  
**ISTERI** : NOVIKA RISMAWATI  
**ANAK** : 1. GEDE RAKA SUTA  
 2. MADE NATASYA PUTRI  
 3. NYOMAN DARMAPUTRA  
**PENDIDIKAN**  
 SD NEGERI 03 SEPANG (1980 – 1986)  
 SLTP NEGERI 2 BUSUNGBIU (1986 – 1989)  
 SMA NEGERI 2 SINGARAJA (1989 – 1992)  
 BPLP SEMARANG (1992 – 1996)  
 S1 HUKUM UNIVERSITAS SEMARANG (2005 – 2007)  
 S2 SDM UNIVERSITAS SEMARANG (2008 – 2010)

**LAMPIRAN GAMBAR**



**AHTS MV. ALDEBARAN SEDANG MELAKSANAKAN KEGIATAN  
RUNNIG CARGO**



**KEGIATAN ANCHOR HANDLING DI AHTS MV. ALDEBARAN**



**PELATIHAN PENCEGAHAN PENCEMARAN DI ATAS  
KAPAL MV. PIONEER 4**



**GAMBAR AHTS - PIONEER 4 MENGERJAKAN ANCHOR  
HANLING DENGAN "RIG - HSY 937" DI OIL FIELD CNOOC  
KEPULAUAN SERIBU**