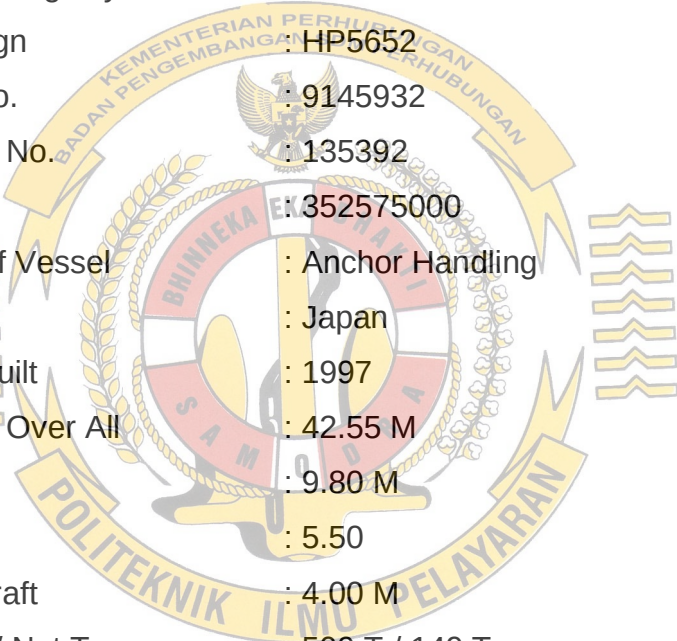


BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Obyek Penelitian



Vessel's Name	: MV. IDATEN
Owners	: Konsal Panama
Port of Registry	: Panama
Call Sign	: HP5652
IMO No.	: 9145932
Official No.	: 135392
MMSI	: 352575000
Type of Vessel	: Anchor Handling
Builder	: Japan
Year Built	: 1997
Length Over All	: 42.55 M
Beam	: 9.80 M
Depth	: 5.50
Max Draft	: 4.00 M
Gross / Net Tonnage	: 500 T / 149 T
Ship's fuel tank capacity	: 470.5 m3
FW Holding tank	: 31 T
Speed	: 12 Knots
Main Engine	: 2 X Caterpillar (2 X 3500 HP)
Main Generators	: 2 X AC225 KVA X 220V
Emergency Generator	: 1 X AC 75KVA X 220V
Bowthruster	: 5.5 T
Control	: Fwd & Aft emergency stop at controls

Konsal Panama Pte Ltd merupakan perusahaan yang berkantor di Jepang bergerak di bidang penyewaan kapal supply untuk lepas pantai yang bekerja sama dengan Thailand Petroleum banyak membutuhkan tenaga pelaut yang kompeten. Sehubungan dengan kebutuhan tersebut, masih banyak tenaga kerja dari negara asing yang dipakai dimana tentunya menjadi peluang besar bagi tenaga kerja Indonesia pada umumnya dan bagi para pelaut Indonesia pada khususnya.

B. Fakta Kondisi

1. Pekerjaan tidak dapat diselesaikan tepat pada waktunya

Sebelum kapal melaksanakan pekerjaan *anchor handling* biasanya diawali dengan meeting bersama yang diadakan oleh pihak *Rig / Barge* untuk membahas masalah pekerjaan yang akan dilakukan dan resiko-resiko yang mungkin terjadi dalam pekerjaan serta cara bagaimana mengantisipasi dan menanggulangnya.

Di atas kapal MV. Idaten pada saat diadakan *meeting* antara awak kapal beserta pihak pencharter, *Rig / Barge* Master sering dilakukan pada saat akan memulai suatu pekerjaan. Dan biasanya prosedur standar dalam melaksanakan *anchor handling* pada saat itu dibicarakan mengenai penetapan posisi yang mensyaratkan perlunya informasi yang memadai serta sarana yang lengkap dan terperinci agar pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan tepat waktu. Informasi yang dimaksud menyangkut data penyelidikan seputar:

- Informasi dasar laut
- Arus dan kedalaman laut
- Laporan tentang pipa yang sudah ada didasar laut(*existing pipe*)
- Laporan keadaan cuaca

Namun pada kenyataannya penulis sering mengalami keterlambatan waktu kerja saat melakukan pekerjaan *anchor handling* dengan (*Derrick Lay Barge*)DLB. *Kuroshio-1* di Thailand Bongkot Oil Field, Gulf of Thailand. Keterlambatan waktu ini terjadi karena kurangnya pengetahuan dan keterampilan crew kapal khususnya ABK dalam pelaksanaan *anchor handling* pada saat mempersiapkan perlengkapan-perengkapan pendukung untuk pekerjaan *anchor handling*. Inkompetensi berwujud dalam bentuk kurang memahami segala peralatan yang diperlukan dalam rangka melaksanakan pekerjaan tersebut di atas.

Sebagai akibatnya persiapan di lokasi tidak maksimal karena kurangnya persiapan akibat informasi data penyelidik yang tidak memadai serta informasi seputar kebutuhan peralatan tidak lengkap seperti alatnya kurang ataupun jenisnya tidak sesuai, ditambah lagi dengan kondisi pelaksanaan kerja yang kurang baik, maka terjadilah in-efisiensi akibat terjadinya in-efisiensi dalam pelaksanaan *anchor handling*, maka terjadilah penambahan dalam biaya operasi dan bahkan akan mengakibatkan terhentinya kegiatan *anchor handling*.

2. Terjadi salah pengertian komunikasi antara Nakhoda dengan ABK

Terkadang kapal mendapat teguran dari pihak crane barge karena terjadinya ketidak sesuaian pelaksanaan pekerjaan yang di harapkan oleh pihak crane barge, dan secara otomatis nakhoda akan menegur crew di *deck* karena kurang memahami perintah yang sudah diberikan. Hal ini akan mengakibatkan tertundanya pekerjaan dan juga kehilangan waktu.

Ketika terjadi masalah seperti diatas maka nakhoda akan memberikan penjelasan ulang terlebih dahulu kepada para crew

sampai akhirnya para *crew* diatas *deck* memahami perintah dan menjalankan pekerjaan sesuai dengan harapan dari pihak crane barge. Hal ini tentu sangat mengganggu dan menghambat kelancaran pelaksanaan *anchor handling*.

C. Permasalahan

Berdasarkan kondisi yang terjadi saat ini, penulis mengidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan dan pengetahuan *crew* saat pengoperasian ***anchor handling***

Di atas kapal MV. Idaten, penulis pernah menemukan bahwa sejumlah ABK belum mengetahui prosedur kerja *anchor handling* dengan baik karena kurangnya keterampilan dan pengetahuan. Seperti halnya terjadi pada saat pengoperasian *Tugger Winch* yakni kapan dan bilamana saat pertama kali mengoperasikannya. Contohnya: Pada saat operasi pengambilan jangkar dari crane barge dan di transfer ke deck kapal,seharusnya crew di deck sudah menyiapkan peralatan yang akan dipakai dan tidak menunggu perintah dari anjungan atau dari anchor foreman. Jadi kita tidak kehilangan waktu dan akan lebih efisien. Dan dalam proses *connecting* dan *disconnecting anchor* dari *pennant wire*,seharusnya crew di deck sudah menyiapkan *tugger wire* dalam posisi sudah diarea sesuai dengan kebutuhan, itu juga akan memakan banyak waktu,yang seharusnya ketika kapal sudah mendekat di *crane barge*,operasi *connecting* atau *disconnecting anchor* bisa langsung dikerjakan tidak menunggu persiapan alat-alat atau persiapan *tugger wire*. Belum lagi apabila keadaan cuaca yang kurang mendukung seperti ombak, arus dan angin yang sangat kuat. Karena kapal belum di lengkapi dengan sytem DP (*Dynamic Position*) jadi harus mempertahankan posisi kapal

dengan manual dan hal ini sangat berbahaya bagi kapal dan juga crew kapal.

2. Sistem perekrutan crew kurang baik

Kenyataannya di lapangan bahwa sistem perekrutan crew oleh perusahaan pelayaran tidak berjalan dengan semestinya, yakni melalui suatu proses yang kurang cermat, kurang ketelitian bahkan kurang baik. Seperti halnya yang terjadi di atas kapal MV. Idaten dimana ada sebagian crew yang telah bergabung di atas kapal dengan bantuan jasa broker. Perekrutan crew yang masih mengandalkan dari para biro jasa ini biasanya hanya mengirimkan tenaga-tenaga yang kurang berpengalaman atau masih nol pengalaman sehingga pada saat bekerja di atas kapal tidak bisa maksimal bahkan kemungkinan bisa mendatangkan persoalan tersendiri.

3. Komunikasi yang kurang baik

Penulis menemukan bahwa di atas kapal MV. Idaten tepatnya pada saat melaksanakan suatu pekerjaan *anchor handling* dimana kadang-kadang instruksi yang disampaikan oleh atasan / mualim tidak dilaksanakan seperti yang diinginkan. Karena latar belakang crew / ABK yang berbeda-beda, dan juga terbatasnya *master* dalam berbahasa Inggris maka komunikasi di atas kapal menjadi satu tantangan tersendiri yang tidak mudah. Keragaman latar belakang, seperti pendidikan, pengetahuan, daerah asal ABK serta pengalaman seringkali menjadi hambatan tersendiri dalam berkomunikasi. Buruknya komunikasi di atas kapal akan menyebabkan tidak kompaknya para ABK di dalam melaksanakan suatu pekerjaan.

4. Lemahnya tingkat kedisiplinan

Kedisiplinan merupakan faktor penentu di dalam kesuksesan pengoperasian kapal. Apapun bidang kerjanya, kita dituntut untuk selalu bersikap disiplin sehingga kita bisa sukses dalam menjalankan kewajiban kita, termasuk pada pekerjaan yang berkaitan dengan *anchor handling*. Sebagaimana yang penulis perhatikan di atas kapal MV. Idaten, sebagian anak buah kapal masih lemah dalam hal kedisiplinan yang sangat dibutuhkan untuk melakukan pekerjaan *anchor handling*. Bahkan tidak jarang bahwa rendahnya tingkat disiplin ini pada akhirnya menyebabkan kecelakaan kerja. Lemahnya disiplin ini tentu saja menyebabkan pekerjaan menjadi berantakan dan tidak dapat diselesaikan tepat pada waktunya.

