



ISSN. 2716-2656 (Print)

E-Journal Marine Inside

<https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 1, Issue. 2, December 2019

doi.org/10.56943/ejmi.v1i2.11

Peningkatan Pelayanan Anchor Handling untuk Mendukung Pengoperasian Kapal Supply

Nursyamsu, Astri Kustina Dewi

Politeknik Pelayaran Banten

ABSTRAK

Pengoperasian sebuah kapal supply untuk mendukung sisi operasional sebuah rig atau juga sebuah platform menjadi suatu hal yang sangat lazim digunakan perusahaan kilang minyak. Kerja sebuah kapal supply dalam hal rig movement atau anchor handling tergantung dari sisi kemampuan awak kapal yang bekerja. Permasalahan yang sering terjadi pada kapal supply adalah kurangnya pemahaman awak kapal terhadap prosedur kerja ketika melaksanakan Anchor Handling atau Rig movement, dikarenakan awak kapal yang kurang begitu familiar bekerja di atas kapal supply. Dengan pokok permasalahan tersebut, dapat dirumuskan suatu rumusan masalah, yakni mengapa kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal supply saat pelaksanaan rig movement atau anchor handling kurang optimal. Penelitian mengenai kinerja awak kapal ketika anchor handling mempunyai tujuan untuk meningkatkan kesiapan Anak Buah Kapal (ABK) dan fasilitas kapal untuk dapat mengoptimalkan operasi anchor handling. Didasarkan pada penelitian yang bersifat kualitatif, maka ditemukanlah suatu pemecahan masalah berupa pendidikan singkat oleh bagian pengawakan kepada awak kapal. Dan perusahaan perlu bekerja sama dengan suatu badan diklat perhubungan untuk mendapatkan sarana dan prasarana yang ada untuk mendidik calon Anak Buah Kapal itu melalui praktek yang benar, terhadap sarana yang ada dan Anak Buah Kapal akan mendapatkan sebuah sertifikat keterampilan pelaut bagi yang telah lulus menguasai materi. Jadi, dengan diadakannya suatu pendidikan singkat mengenai sisi operasional kapal supply oleh perusahaan, diharapkan setiap awak kapal akan dalam kondisi siap kerja.

Kata Kunci: *Anchor Handling, Rig Movement, Supply*

PENDAHULUAN

Untuk melaksanakan kegiatan yang menunjang pengeboran minyak lepas pantai dibutuhkan kapal *supply* dan kapal tongkang yaitu salah satu alat transportasi laut yang merupakan sarana yang sangat diperlukan pada pelayaran *rig/plat form* (Sutyar and Mar 1994). Kapal ini dirancang sedemikian rupa untuk menunjang pengeboran minyak lepas pantai.

Pencharter mengharapkan agar kapal *Anchor Handling Tug Supply* (AHTS) dalam melaksanakan tugas *Rig Move* dan *Anchor job* dapat berhasil tepat waktu dan aman (Marine 2004). Nahkoda sering mengalami kesulitan bermanuver yang diakibatkan oleh ombak, angin, dan arus yang kuat. Kapal AHTS dalam usaha pelayanan terhadap Rig dipengaruhi oleh beberapa faktor yang meliputi karakteristik kapal, besarnya mesin kapal, pengaruh alam, peralatan, kerja Nahkoda serta Anak Buah Kapal (ABK). Akibat pengaruh faktor-faktor tersebut dapat mempengaruhi kelancaran pekerjaan, tidak lancarannya pekerjaan kapal AHTS yang mengakibatkan memperlambat rencana pengeboran serta akan merugikan pihak pencharter (Hancox 1994).

Dilatarbelakangi akan permasalahan yang disebutkan di atas, peneliti mencoba untuk merumuskan tema penelitian tentang analisis kinerja kapal supply dalam mendukung aktivitas *Rig Movement* dan *Anchor handling*. Tujuan dari penelitian tersebut adalah untuk mengetahui faktor penunjang utama yang mempengaruhi kinerja kapal supply untuk kegiatan *Rig Movement* dan *Anchor Handling*. Manfaat yang diharapkan dari penelitian itu sendiri adalah tambahan khazanah ilmu pengetahuan praktis yang bisa digunakan untuk menunjang kinerja kapal supply dalam *rig movement* dan *anchor handling*.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di atas kapal MV. Era Indonesia 1 yang dikelola oleh perusahaan PT. Wintermar Offshore Marine mulai dari 30 Januari 2019 sampai dengan 05 Agustus 2019. Sedangkan lokasi tempat melayani Rig pengeboran adalah Sisi Nubi *Oil Field* dan sebagai *offshore base port* adalah POSB (*Petrosea Offshore Supply Base*).

Metode Pendekatan

Metode pendekatan pemecahan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Dalam mengolah data penelitian ini, tim peneliti menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati yang bisa menjadi suatu bentuk kesimpulan suatu permasalahan yang terjadi pada suatu rumusan masalah penelitian.

Teknik Pengumpulan Data

Penyusunan sebuah penelitian memerlukan suatu penelitian dan teknik

pengumpulan data tertentu agar suatu kebenaran yang mutlak ditentukan menjadi sebuah fakta actual dari kejadian sebenarnya dan juga dapat dibuktikan sehingga penelitian tersebut dapat bermanfaat untuk memecahkan masalah. Dalam menyelesaikan penelitian ini, tim penelitian mengumpulkan data serta keterangan yang diperlukan guna melengkapi penelitian, dengan menggunakan:

a. Teknik Observasi

Suatu teknik dari proses pengumpulan data dengan cara terjun langsung kelapangan dengan melihat dan melakukan pekerjaan secara langsung kegiatan yang dilakukan kapal supply. Kemudian oleh tim penelitian dicatat secara sistematis hingga terkumpul beberapa data kemudian oleh tim penelitian diolah dan diformat. Dipadukan dengan teori-teori pustaka hingga terbentuk suatu data-data.

b. Teknik Komunikasi Langsung

Adalah suatu teknik pengumpulan data dimana peneliti melaksanakan tanya jawab langsung kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Dalam penelitian yang tim penelitian buat digunakan wawancara tanya jawab bebas antara pewawancara dengan responden, pewawancara menggunakan tujuan penelitian sebagai pedoman sehingga informasi yang diinginkan tetap dapat diperoleh.

c. Teknik Komunikasi Tidak Langsung

Adalah suatu teknik pengumpulan data dengan mengumpulkan dokumen-dokumen, surat-surat penting, sertifikat dan data-data lainnya yang berhubungan dengan masalah penelitian. Dalam hal ini dokumen atau surat-surat yang pernah diteliti oleh peneliti.

Subjek Penelitian

Populasi

Secara singkat populasi dapat dikatakan sebagai:

- a. Sekumpulan unsur atau elemen yang menjadi objek penelitian dan elemen populasi itu merupakan satuan analisis.
- b. Sekelompok objek, baik manusia, nilai benda atau peristiwa.
- c. Semua individu untuk siapa kenyataan-kenyataan yang diperoleh dari sample itu hendak digeneralisasikan.
- d. Jumlah keseluruhan unit analisis yang ciri-cirinya akan di duga.

Dalam penyusunan penelitian ini tim penelitian mengambil populasi yang diambil dari kapal-kapal AHTS yang dimiliki perusahaan pelayaran Wintermar Offshore Marine. Karena perusahaan ini secara khusus mengoperasikan kapal-kapal AHTS.

Teknik Analisis Data

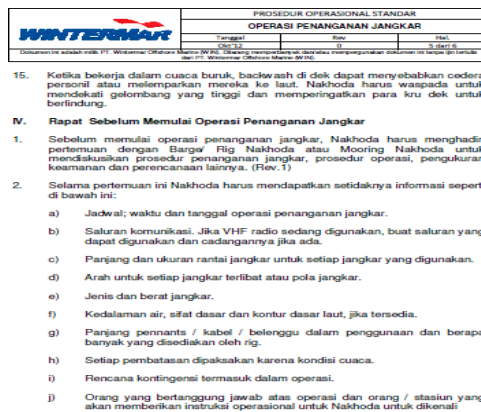
Untuk penyusunan penelitian ini digunakan metode Deskriptif atau penjelasan, dimana tim peneliti mencoba untuk menjelaskan masalah yang terjadi yaitu mulai dari faktor-faktor pendukung terjadinya keterlambatan pengambilan *buoy*, seperti keterampilan awak kapal yang kurang, faktor cuaca dan lain sebagainya. Tim penelitian juga meneliti pemecahan masalah untuk setiap faktor penghambat dan memberikan saran-saran yang baik didasarkan atas teori-teori yang ada maupun pengetahuan yang tim penelitian dapatkan dari perwira-perwira diatas kapal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian Data



Gambar 1 SOP Anchor Handling



Gambar 2 SOP Anchor Handling (Safety Meeting)

Pada tanggal 2 Mei 2019 kapal MV. Era Indonesia 1 mendapat tugas untuk mengangkat jangkar Rig Parameswara di Sisi Nubi Oil Field Balikpapan, Kalimantan Timur. Sebelum melaksanakan *AnchorJob*, MVEra Indonesia 1 dan Rig Parameswara bersama-sama mempersiapkan peralatan-peralatan yang akan digunakan pada pelaksanaan *Anchor Job*, misalnya persiapan-persiapan yang dilakukan oleh pihak kapal yaitu mempersiapkan peralatan *towing*, peralatan-peralatan *Anchor Job*, dan peralatan-peralatan bantu lainnya.

Waktu yang diberikan oleh pencharter dalam hal ini total hanya 48 jam, karena hari-hari sebelumnya MV. Era Indonesia 1 tetap dengan kegiatan sehari-hari yaitu membawa barang-barang yang diperlukan di Rig seperti: pipa-pipa pengeboran, makanan, minyak, dan air tawar dari Petrosea *Offshore Supply Based* ke Sisi Nubi *Oil Field* ataupun memindahkan barang-barang keperluan pengeboran minyak dari kapal ke Rig Parameswara. Setelah semua peralatan dalam keadaan siap selanjutnya menunggu perintah dari *Rig Mover* Parameswara. Tepat pada jam yang sudah direncanakan MV. Era Indonesia 1 mendekat ke sebelah kiri Rig Parameswara untuk mengambil *Rig Mover*. Kemudian *Rig Mover* Parameswara naik ke kapal MV. Era Indonesia 1, disini Nahkoda diberi perincian akan tugas-tugas yang akan dilaksanakan. Tugas-tugas yang akan dilaksanakan meliputi :

1. Mengangkat jangkar No.1 kemudian jangkar No.4, penyambungan *towing wire*, jangkar No. 2 & terakhir No.3 diangkat.
2. Setelah jangkar No.1 dan No.4 terangkat dan naik ke Rig, MV. Era Indonesia 1 mengirim *towing wire* ke sebelah kanan Rig dan menyambung untuk persiapan menahan Rig waktu mendekat ke *platform* dengan menggunakan jangkar No.2 dan No.3

Setelah Nahkoda mengetahui semua tugas-tugas yang diberikan oleh *Rig Mover* Parameswara dan dia menyatakan keselamatan diutamakan dalam pekerjaan. Kemudian Nahkoda MV. Era Indonesia 1 langsung melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh *Rig Mover* tersebut. Sebelum *Anchor Job* kapal supply MV. Veloce berada didepan Rig Parameswara menahan Rig dengan *towing wire* nya dan sementara tiga kaki Rig diturunkan ke dasar laut. Pada tanggal 2 Mei 2019 jam 09.00 LT MV. Era Indonesia 1 mendekati *Buoy* jangkar No.1 dengan menggerakkan buritan ke arah *Buoy* No.1 dengan 3 orang ABK melemparkan *buoy catcher* (alat penangkap *buoy*) ke arah jangkar No.1, tetapi kapal susah *steady* karena arus sangat kuat dari haluan dengan kecepatan antara 5-6 knots. *Buoy catcher* tidak mengenai sasaran meleset dari *buoy*.

Kapal berusaha olah gerak sedekat mungkin dengan *buoy* No.3 kemudian ABK mencoba melemparkan *buoy catcher* ke arah *buoy* jangkar No.1 tapi tetap tidak dapat menggait *buoy*. Kapal merubah posisi mendekati *buoy* buritan melawan arus setelah kapal mendekati *buoy* kapal susah dikendalikan untuk tetap diam didekat *buoy* sehingga ABK tidak dapat melempar *buoy catcher*. Kesulitan-kesulitan tersebut diatas dilaporkan ke *Rig Mover* Parameswara dan meminta bantuannya agar *anchor job* ditunda sampai *Rig Mover* menyetujui permintaan dari kapal.

3 jam kemudian arus mulai lemah waktu itu peralihan dari air pasang ke air surut. *Rig Mover* Parameswara memerintahkan mengangkat jangkar No.1. Kapal mendekati *buoy* jangkar No.1 dan ABK mempersiapkan alat-alat untuk *Anchor Job*, arus pada saat itu 1-3 knots. Buritan kapal dekat ke *buoy* arus dari belakang ABK melemparkan *buoy catcher* ke arah *buoy* jangkar no.1 kemudian *buoy* ditarik keatas *deck* dengan menggunakan *tuggerwinch*, setelah *buoy* terangkat

kemudianditahan di *shark jaw* dan dilepas, *pennant wire* disambung ke *work wire* setelah tersambung *shark jaw* dibuka dan jangkar no 1 mulai ditarik dari dasar laut ke *stern roller* (roll buritan kapal) kapal olah gerak supaya tetap berada di sekitar posisi jangkar no.1.

Sesudah jangkar No.1 berada di *stern roller* dilaporkan ke Rig Mover Parameswara kemudian Rig mulai menarik jangkar No.1 yang berada diburitan kapal MVEra Indonesia 1 dengan menggunakan *winch* jangkarnya, kapal sambil mundur ke arah posisi jangkar No.1, kecepatan disesuaikan dengan kecepatan *winch*. Sekitar 1 jam kapal sudah sampai disamping kanan depan Rig di posisi jangkar No.1 atas perintah *Rig Mover*, *pennant wire* dilepas dari *work wire* yang ditahan oleh *shark jaw*. 1 jam kemudian *Rig Mover* memanggil MV. Era Indonesia 1 supaya bersiap-siap untuk mengangkat jangkar No.4.

REALISASI KEGIATAN PENGANGKATAN JANGKAR NO. 1

NO	KEGIATAN PENGANGKATAN JANGKAR NO.1	MULAI	SELESAI	WAKTU (MENIT)
1	MV Era Indonesia 1 mundur dengan buritan mendekati buoy No 1, ABK Menyiapkan peralatan	9:00	10:00	60
2	ABK melemparkan Buoy Charter ke Bouy No. 1 dan disambungkan ke tugger winch	10:00	11:30	90
3	Buoy ditarik ke atas deck dengan menggunakan tugger winch	11:30	12:00	30
4	Buoy ditahan oleh shark jaw, pennant wire dilepas disambung ke work wire	12:00	12:45	45
5	Buoy disambungkan ke tugger winch dan digeser ke samping deck.	12:45	13:15	30
6	Jangkar No. 1 ditarik ke stern roller dengan menggunakan work wire	13:15	14:15	60
7	Rig menarik jangkar, kapal mundur mendekati Rig	14:15	15:15	60
8	Kapal mundur mendekati samping kanan Rig Parameswara	15:15	16:15	60
9	Pennant wire dilepas dari work wire, jangkar terangkat ke atas Rig, MV Era Indonesia 1 standby	15:15	18:45	150
TOTAL WAKTU PENGANGKATAN JANGKAR NO.1		9:00	18:45	585 (9 Jam 45 Menit)

Sumber : Hasil Observasi Penulis

Gambar 3
Kegiatan Pengangkatan Jangkar No. 1

Seperti biasa ABK menyiapkan peralatan *Anchor job* dan kapal mendekat ke *buoy* jangkar No.4, begitu mendapatkan perintah angkat jangkar No.4 kapal berolah gerak ke *buoy* jangkar No.4 dengan buritan ke *buoy*, arus pada waktu itu 2 knots dari belakang. ABK melemparkan *buoy catcher* ke *buoy* jangkar No.4 dan menyangkutkannya ke *Tugger Winch* kemudian menarik *buoy* ke atas *deck* dan ditahan oleh *shark jaw*, segel dibuka *buoy* dilepas dan digeser ke samping kapal, ujung *pennant wire* sambungkan ke *work wire* setelah itu jangkar ditarik ke *stern roller* begitu jangkar di *stern roller* kapal, dilaporkan ke *Rig Mover* Paramaswera. Rig mulai menarik jangkar No.4 dengan *anchor winch*, kapal mengikuti *wire* jangkar ke arah Rig, posisi jangkar No.4 sudah dekat disebelah kiri haluan, jangkar diturunkan ke air kemudian *pennant wire* lepaskan dari *work wire*, jangkar bergantung dihaluan kiri Rig Jangkar No.1 dan No.4 telah berada di atas Rig, masih tertinggal 2 jangkar lagi di air yaitu jangkar No.2 dan No.3 (jangkar belakang Rig) ini digunakan untuk menarik Rig sandar ke plat form karena posisi Rig masih 200 meter dari platform.

REALISASI KEGIATAN PENGANGKATAN JANGKAR NO.4

NO	KEGIATAN PENGANGKATAN JANGKAR 4	MULAI	SELESAI	WAKTU (MENIT)
1	MV Era Indonesia 1 mundur dengan buritan mendekati buoy No. 4, ABK Menyiapkan peralatan	18:45	19:45	60
2	ABK melemparkan Buoy Charter ke Bouy No. 4 dan disambungkan ke tugger winch	19:45	20:45	60
3	Buoy ditarik ke atas deck dengan menggunakan tugger winch	20:45	22:15	90
4	Buoy ditahan oleh shark jaw, pennant wire dilepas disambung ke work wire	22:15	22:45	30
5	Buoy disambungkan ke tugger winch dan digeser ke samping deck.	22:45	23:30	45
6	Jangkar No. 4 ditarik ke stern roller dengan menggunakan work wire	23:30	00:00	30
7	Rig menarik jangkar, kapal mundur ke posisi target jangkar no 4	00:00	01:00	60
8	Kapal mundur mendekati samping kanan Rig Parameswara	01:00	01:30	30
9	Pennant wire dilepas dari work wire, jangkar terangkat ke atas Rig, MV Era Indonesia 1 standby	01:30	03:00	150
TOTAL WAKTU PENGANGKATAN JANGKAR NO.4		18:45	03:00	555 (9 Jam 15 Menit)

Sumber : Hasil Observasi Penulis

Gambar 4.

Realisasi Kegiatan Pengangkatan Jangkar No.4

Sementara menunggu perintah dari Rig dan juga arus mulai kencang kapal *standby* disekitar lokasi Sisi Nubi Oil Field. Setelah gagal pada pertama kali mengangkat jangkar No.1 Rig Mover Parameswara menyadari bahwa dalam keadaan arus kencang yang mencapai 6 knots dan dengan memperhitungkan keahlian ABK yang kurang memadai sangat sulit melakukan *anchor job* dan *Rig Move*. Oleh karena itu maka sepakat dilakukan *Anchor Job* pada saat arus lemah, dan ABK telah diberi pengetahuan yang singkat dari *Master*. *Rig Mover* memerintahkan kapal datang ke sebelah kanan belakang Rig untuk menyambung *towing wire*. Kapal mendekat ke arah kanan belakang Rig dan ABK mempersiapkan alat- alat *towing* yang diperlukan.

Analysis Data

STANDAR WAKTU YANG DIHARAPKAN PT PERTAMINA

NO	KEGIATAN	WAKTU (MENIT)
1	PENGANGKATAN JANGKAR NO.1	495
2	PENGANGKATAN JANGKAR NO.4	495
3	PENYAMBUNGAN TOWING WIRE	1,080
4	PENGANGKATAN JANGKAR NO. 2	495
5	PENGANGKATAN JANGKAR NO. 3	495
TOTAL WAKTU ANCHOR HANDLING YANG DIHARAPKAN		3,060

Sumber : Hasil Wawancara dengan Pimpinan Rig Parameswara

Gambar 5

Standar waktu yang diharapkan pencharter.

Bila dianalisa lebih lanjut faktor-faktor alam, kesiapan alat-alat dan lingkungan kerja khususnya pengoperasian kapal di daerah pengeboran lepas pantai Balikpapan, bila kapal dapat beroperasi dengan lancar serta terhindar dari nota *complain* dan *claim* sehingga memungkinkan kapal tersebut dipakai berkelanjutan berarti pemasukan penghasilan bagi perusahaan pelayaran/pemilik terus berkembang dan bertambah sesuai dengan program-program yang telah mereka rencanakan. Dengan demikian total keterlambatan adalah 450menit.

PERBANDINGAN WAKTU REALISASI DAN WAKTU STANDAR
 ANCHOR HANDLING MV ERA INDONESIA 1

NO	KEGIATAN	WAKTU REALISASI	WAKTU STANDAR	SELISIH WAKTU
1	PENGGANGKATAN JANGKAR NO.1	585	495	90
2	PENGGANGKATAN JANGKAR NO.4	555	495	60
3	PENYAMBUNGAN TOWING WIRE	1,260	1,080	180
4	PENGGANGKATAN JANGKAR NO. 2	555	495	60
5	PENGGANGKATAN JANGKAR NO. 3	555	495	60
TOTAL WAKTU ANCHOR HANDLING YANG DIHARAPKAN		3,510	3,060	450

Gambar 6.
Perbandingan waktu realisasi dan waktu standar anchor handling

Sumber : Hasil Pengamatan dan Wawancara dengan Pimpinan Rig Parameswara

Penghematan waktu berarti juga pemakaian hasil yang secepat-cepatnya. Kelancaran pengoperasian kapal supply yang sandar di platform didaerah lepas pantai banyak mengalami hambatan yang disebabkan oleh faktor kesiapan alat-alat dari sifat manusianya. Berdasarkan fakta-fakta yang sudah diuraikan dalam data penelitian, maka tim penelitian menganalisa masalah Pelayanan Anchor Handling untuk mendukung pengoperasian kapal MV. Era Indonesia 1, yang disebabkan oleh:

1. Tidak optimalnya kinerja ABK di atas kapal MV Era Indonesia 1 saat pelaksanaan *Rig Move* atau *Anchor Handling*.

Sumber daya manusia yang berkualitas sangat menunjang untuk keberhasilan suatu pekerjaan. Sumber daya manusia harus ditingkatkan dalam mengimbangi dengan keadaan dimana orang itu bekerja dan juga bagaimana menggunakan alat-alat dan fasilitas yang ada (Mangkunegara 2011). Dalam *anchor job* atau olah gerak kapal, keterampilan sampai pada pembinaan ABK di atas kapal sangat menentukan keberhasilan kerja di atas kapal *supply* sehingga ABK yang dipekerjakan di atas kapal *supply* yang sudah siap pakai. Bila mereka tidak memiliki kemampuan di bidang itu, maka ABK tersebut akan lambat menguasai alat-alat kerja di atas kapal dan akan menimbulkan kecelakaan karena lokasi kerja kapal *supply* di tengah laut karena pengaruh alam sangat besar seperti ombak, angin dan arus. Maka dari pada itu diperlukan suatu tenaga yang terampil bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal *supply*, disamping itu Nahkoda harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Koordinasi kerja antara Nahkoda dengan ABK.
- b. Pengaruh / bimbingan dari Perwira kapal kepada ABK.
- c. Pengawasan kerja.

d. Pengaruh-pengaruh psikologis terhadap ABK

2. Kendalanya pelayanan *Anchor Handling* di atas kapal MV Era Indonesia 1

Melakukan *Anchor Job* bagi kapal-kapal *supply* sebenarnya bukan hal yang baru tetapi dalam pelaksanaannya sering timbul masalah. Masalah-masalah yang timbul di atas kapal MV. Era Indonesia 1 yaitu mempunyai kesulitan untuk mengangkat jangkar No. 1 dari *Rig Parameswara*. Kapal sangat sulit mempertahankan posisi untuk mengambil *buoy* jangkar No. 1 sehingga ABK mengalami kesulitan menggait *buoy* jangkar untuk disangkut ke *Tugger Winch* yang mempunyai mesin kapal *supply*. MV. Era Indonesia 1 bertenaga 5150 *horse power* dan *bow thruster Bullard full* 108 ton. Keadaan arus di Balikpapan berubah setiap 6 jam sekali, setiap perubahan dari pasang ke surut dan dari surut ke pasang ada 3 jam dan arus lemah 1-2 *knots*. Sulitnya mendapatkan *buoy* jangkar No. 1 kami sampaikan kepada *Rig Mover Master Parameswara* supaya ditunda untuk mengambil jangkar No. 1 menunggu arus berkurang sedikit lemah. Buritan kapal mendekat ke *buoy* jangkar No. 1 dan ABK telah siap dengan peralatan untuk mengambil *buoy* dan menyangkutkannya ke *work wire*. Dan kemudian menarik *buoy* jangkar ke atas *deck*, *buoy* jangkar ditahan oleh *shark jaw* (alat penahan), *buoy* dilepas dan *pennant wire* disambungkan ke *work wire*, setelah itu jangkar No. 1 ditarik ke atas *stern roller*. Dari uraian diatas jelas bahwa tenaga yang ada diatas kapal MV. Era Indonesia 1 masih kurang untuk mempertahankan posisi mengambil *buoy* jangkar *Rig Parameswara* dengan mesin maju penuh maka tenaga yang dihasilkan adalah sebesar *bollard full* untuk *maneuver-maneuver* dibandingkan tenaga yang dihasilkan lebih kecil dari pada 2 mesin maju penuh. Jadi dengan olah gerak seperti tersebut di atas tidak mampu untuk mempertahankan posisi kapal untuk mengambil *buoy* jangkar No. 1 *Rig Parameswara*.

ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

1. Tidak optimalnya kinerja ABK di atas kapal MV Era Indonesia 1, yaitu dengan cara :

a. Meningkatkan pengetahuan dan keterampilan ABK yang bekerja diatas kapal MV Era Indonesia 1

ABK yang siap pakai. Untuk membuat ABK yang siap pakai perlu diadakan pelatihan keterampilan bagi ABK yang baru dalam program tenaga kerja pelaut yang baru diatas kapal, perusahaan akan membutuhkan suatu personil yang terampil dan berpengetahuan. Dalam suatu latihan kerja yang disebut "*Job Orientation Training*" ini perlu bagi ABK yang baru di atas kapal, karena kerja di darat akan berbeda jauh dengan pekerjaan di atas kapal. Pentingnya latihan pendahuluan ini adalah untuk:

- 1) Memperoleh kecakapan
- 2) Mengembangkan kemampuan
- 3) Menciptakan rasa aman
- 4) Menghilangkan adanya kecanggungan
- 5) Mempermudah untuk menyesuaikan diri
- 6) Menanamkan adanya hubungan kerja yang harmonis

Untuk melakukan *training* terhadap tenaga kerja yang baru perusahaan perlu bekerja sama dengan suatu badan diklat perhubungan untuk mendapatkansarana dan prasarana yang ada guna mendidik calon ABK itu melalui praktek yang benar terhadap sarana yang ada dan ABK tersebut akan mendapatkan sebuah sertifikat kecakapan pelaut bagi yang telah lulus menguasai materi yang ada yang mana kesemuanya ini untuk membuat ABK terampil dan berpengetahuan dalam mengoperasikan alat-alat yang ada diatas kapal dan telah siap dalam tugasnya sebagai ABK yang baik, yaitu:

- 1) Mempunyai pengetahuan yang cukup.
 - 2) Mempunyai tanggung jawab.
 - 3) Profesionalisme
- b. Menempatkan ABK yang sesuai dengan ijazah kompetensi dan kemampuannya di atas kapal

Untuk menguasai dan menyesuaikan diri terhadaplingkungan pekerjaan proses adaptasi seseorangterhadap lingkungan pekerjaannya tersebut, tugas-tugas kerja yang diberikan di atas kapal hendaknya sesuai dengan kemampuan. Perusahaan harus selektif mungkin dalam menempatkan sesuai dengan ijazah dan kemampuan dalam jabatan dimana harus memperhatikan bidang keahliannya, sehingga tugas yang ada di kapal sesuai dengan kemampuan (Wursanto 1989).

2. Rendahnya pelayanan *anchor handling* di ataskapal MV Era Indonesia

1

a. Membuat strategi dalam mengangkat jangkar No. 1 dari Rig Parameswara oleh MV Era Indonesia 1

Rig Parameswara dilengkapi dengan jangkar sebanyak 4 (empat) buah, masing-masing jangkar beratnya 8 ton. Karena sifat operasinya/ pekerjaannya yang khusus, Rig Parameswara dilengkapi dengan jangkar-jangkar yang khusus pula. Baik bentuk ataupun konstruksinya lain dengan jangkar-jangkar pada umumnya, seperti pada jangkar-jangkar yang digunakan pada kapal-kapal niaga. *Type* jenis ini sangat unik, karena kuku jangkarnya membentuk sudut tertentu dengan batang dan kuku jangkar yang tidak bisa bergerak sebagaimana jangkar-jangkar pada umumnya. Pada

waktu jangkar diturunkan ke dasar laut dengan bentuk dan konstruksi yang unik jangkar tersebut mempunyai daya cengkram yang sangat besar terhadap dasar laut. Oleh karena bentuk dan konstruksi dari jangkar Rig Parameswara ini sangat khusus (unik), maka untuk mengangkat (*heave up*) jangkar Rig Parameswara diperlukan tenaga yang cukup besar (Forum 2018). Dalam menjalankan operasinya Rig Parameswara ini dibantu oleh kapal MV Veloce yang dipersiapkan untuk melaksanakan tugas khusus menggandeng / menunda dan *Anchor Job*. Jadi dua buah kapal MV Era Indonesia 1 dan MV Veloce merupakan pasangan dari Rig Parameswara dalam menjalankan operasinya. Ditinjau dari fakta-fakta sewaktu MV Era Indonesia 1 melakukan tugas *Anchor Job* di Sisi Nubi *Oil Field*, Balikpapan, Kalimantan Timur.

b. Melaksanakan koordinasi kerja antara Nahkoda dengan ABK

Peran aktif Nahkoda sebagai pemimpin kapal sangat diharapkan untuk membimbing, mengarahkan dan mempengaruhi perilaku ABK agar mau bekerja secara sadar dan tanggung jawab (tanpa paksaan) sehingga pekerjaan berlangsung dengan baik dan berhasil guna. Dalam mengantisipasinya pemahaman akan kegunaan dari peralatan kerja, serta minimnya pengetahuan kerja, maka perlu diadakan rapat/tatap muka (*safety meeting*) sebelum mengadakan *anchor job* (Downard 1981).

- 1) Tatap muka persiapan program kerja membahas tentang:
 - a) Pengetahuan kerja/pembagian tugas-tugas dalam *anchor job*.
 - b) Memandu rencana-rencana perbaikan kerja.
 - c) Memecahkan kekurangan-kekurangan untuk memperbaiki kerja.
 - d) Bimbingan dari perwira kepada ABK

- 2) Pengaruh dan bimbingan dari perwira kapal kepada ABK.

Peran aktif perwira kapal dalam memberi contoh, petunjuk-petunjuk bagaimana cara menggunakan peralatan kerja dan memperhatikan kerja seperti sepatu kerja (*safety shoes*), helm kerja serta rompi kerja (*work vest*). Pembagian kerja dalam kelompok-kelompok kerja dengan memperhatikan agar ABK yang belum berpengalaman didampingi oleh rekannya yang sudah berpengalaman. Sebagai pemimpin kerja (Mualim I) diharapkan mempunyai kebijaksanaan yang tinggi dalam mengambil keputusan antara lain :

- a) Tidak menonjolkan salah satu ABK kedalam perselisihan yang lebih besar.
- b) Mampu secara aktif dalam memberikan saran- saran dan petunjuk-petunjuk.

Pemimpin kerja berkewajiban membimbing mengatur serta mengarahkan anggota kelompok untuk mematuhi nilai-nilai kaidah

yang sudah digariskan oleh pemimpin kapal. Bimbingan dari perwira kapal terhadap ABK penting dalam menjalani kerja sama yang baik. Perwira harus memberikan perhatian atas perkembangan bawahan. Sikap yang demikian menciptakan iklim yang positif bagi ABK. Usaha agar ABK memahami pekerjaannya. Perbaikilah kesalahan-kesalahan ABK atau kritiklah prestasi atau keadaan menuntutnya. Namun bila ABK berhasil mengatasi suatu kesalahan atau menunjukkan kemajuan dalam memperbaiki kekurangannya, maka memberi kata dorongan atau penghargaan adalah hal yang tepat. Hal ini memberikan perangsang yang lebih besar kepada ABK untuk lebih maju (Samsudin 2005).

3) Pengawasan

Pengawasan merupakan tindakan memeriksa/mengkaji apakah kegiatan-kegiatan yang dilakukan para ABK sudah sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan oleh pemimpin kapal. Pengawasan ini juga dilakukan oleh individu terhadap individu lainnya, dalam hal pencegahan kecelakaan, dengan mengingatkan sesamanya mengenai bahaya yang akan terjadi (Suma'mur 1981). Untuk terlaksananya pengawasan yang baik pengendalian diri perlu untuk mencapai keselamatan dalam bekerja serta membangun semangat kekeluargaan. Kepala kerja (Mualim I) harus tegas dalam bertindak, serta luwes dalam pergaulan, memberikan arahan serta petunjuk-petunjuk keselamatan, memberi motivasi terhadap bawahan serta pujian sehingga membuat ABK senang dan lebih bersemangat dalam bekerja, secara tahapan kesalahan-kesalahan yang mungkin terjadi kecil/berkurang melihat apakah ABK sudah menguasai bidang atau pekerjaan yang sudah dipercayakan kepadanya atau tidak. Misalnya cara memasang *shackle*, apakah pengaman sudah terpasang atau belum. Pengawasan perlu karena dalam pekerjaan *anchor job*, setiap pekerjaan yang tidak sempurna akan menimbulkan bahaya dalam bekerja.

- 4) Pengaruh-pengaruh psikologis, terhadap anak buah kapal adalah :
 - a) Kurang harmonisnya hubungan antara perwira dengan bawahan atau sesamanya, dalam menilai permasalahan ini maka peran pemimpin kapal dibutuhkan untuk menciptakan suasana kekeluargaan, menanamkan rasa kebersamaan serta menanamkan suatu motivasi yang dapat merubah perilaku sehingga dapat bekerja sama.
 - b) Masalah keluarga yang terbawa ke dalam pekerjaan diatas kapal. Persoalan ini sangat sensitif dan berbahaya atas keselamatan kerja, baik bagi dirinya sendiri maupun terhadap

orang lain, karena kurang konsentrasi dalam bekerja.

- c) Kejenuhan bekerja karena terlalu lama di kapal. Misalnya di perusahaan tim penelitian yang sistem kerja yaitu kontrak selama 9 bulan seperti tim penelitian diatas kapal, makin lama seseorang bekerja disatu kapal makin menganggap remeh suatu pekerjaan dan ini merupakan awal dari suatu kecelakaan kerja. Untuk menghindari hal-hal tersebut diatas maka sebaiknya sistem kontrak kerja di daerah lepas pantai dipersingkat menjadi 6 bulan untuk *rating* dan 3 bulan untuk mualim.

5) Peranan Nahkoda sebagai organisator, koordinator dan motivator

1. Peran Nahkoda sebagai organisator

Nahkoda harus bisa menyusun, membentuk kelompok kerja (*team work*) yang dibutuhkan disesuaikan dengan kepentingan kapal pada saat itu untuk melakukan tugas *anchor job*. Menilai kemampuan individu ABK, agar dalam penyusunan kelompok-kelompok kerja terjadi keseimbangan keterampilan antar kelompok yang satu dengan kelompok yang lain. Maksud dan tujuan Nahkoda membentuk kelompok-kelompok kerja ini adalah untuk mengusahakan pelayanan *anchor job* terhadap Rig Parameswara bisa berlangsung secara terus menerus dengan memperhatikan kepentingan ABK yaitu dengan memberikan waktu yang cukup untuk istirahat agar stamina dan kesehatan ABK bisa terjaga dengan baik. Namun walaupun sudah diatur sedemikian rupa pembagian kelompok kerjanya, masih saja dirasakan hasil yang kurang baik. Khususnya bagi nahkoda dan KKM (Ketua Kamar Mesin) dimana terkadang waktu untuk beristirahat terganggu dengan hal-hal yang tidak terduga. Misalnya panggilan mendadak dari pihak penyewa atau ada hal-hal lain yang tidak dapat dilakukan/diputuskan oleh perwira pengganti. Jadi sudah tentu kalau waktu istirahat kurang, stamina kita akan menurun tubuh kita menjadi kelelahan. Melihat kenyataan demikian, Nahkoda selaku wakil perusahaan melaporkan hal ini ke kantor yaitu Wintermar Offshore Marine, Selaku pemilik kapal. Dengan perhitungan minta diberikan uang *extra* atau *special bonus* gunanya untuk menimbulkan/membangkitkan semangat ABK yang kelelahan akibat kurang cukup istirahat.

2. Peran nahkoda sebagai koordinator.

Nahkoda diatas kapal harus bisa mengkoordinir ABK atau kelompok-kelompok kerja yang dibentuk baik *deck* maupun mesin, sesuai tugas dan tanggungjawabnya masing-masing sehingga ketika kapal melakukan tugas *anchor job* terjadi koordinasi yang baik. Koordinator kerja ini perlu sekali dalam upaya menghindari kesalahpahaman, kesulitan-kesulitan yang timbul sewaktu melakukan *anchor job*, tanpa koordinasi tidak mungkin *anchor job* bisa dilaksanakan dengan baik, karena dalam melaksanakan tugas *anchor job* harus terjalin komunikasi yang baik.

3. Peran nahkoda sebagai motivasi

Peran nahkoda sebagai motivator ini sangat menonjol terutama pada waktu kapal melakukan tugas khusus *anchor job* nahkoda harus mampu memberikan motivasi kepada ABK agar ABK senantiasa mempunyai semangat kerja dan konsentrasi penuh dalam melaksanakan tugas *anchor job*. Mengingat *anchor job* ini penuh dengan bahaya dan kecelakaan yang timbul sangat serius, maka tidak bosan-bosannya nahkoda harus memberi peringatan kepada ABK atau menegurnya apabila ABK tersebut melakukan kesalahan dalam bekerja atau bertindak menyalahi prosedur yang telah ditetapkan, karena *anchor job* membutuhkan tenaga yang terampil. Dengan motivasi dari nahkoda maka ABK akan timbul gairah dan semangat dalam melakukan *anchor job*. Dari uraian dan pembahasan diatas, bila diperhatikan dan dipahami oleh nahkoda dan ABK akan dapat memberi masukan yang berarti. Dengan pelayanan yang baik dari kapal *supply* tersebut Rig Parameswara maka timbul suatu kerja sama yang baik sehingga proses *anchor job* bisa berjalan dengan lancar dan aman sedangkan kecelakaan-kecelakaan yang timbul ditekan seminimumungkin, sehingga pekerjaan dapat diselesaikan tepat waktu dan berhasil.

PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah yang telah disebutkan dan dibahas diatas, maka tim penelitian memberikan pilihan yang paling baik dan tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah pada penelitian penelitian, yaitu :

1. Tidak optimalnya kinerja ABK di atas kapal MV Era Indonesia 1 saat pelaksanaan anchor handling.

Upaya meningkatkan keterampilan awak kapal terhadap persiapan sebelum

anchor handling diatas kapal MV Era Indonesia 1 dapat diatasi dengan cara melakukan pendidikan singkat oleh bagian pengawakan kepada awak kapal. Dan perusahaan perlu bekerja sama dengan suatu badan diklat perhubungan untuk mendapatkan sarana dan prasarana yang ada untuk mendidik calon ABK itu melalui praktek yang benar terhadap sarana yang adadan ABK tersebut akan mendapatkan sebuah sertifikat keterampilan pelaut bagi yang telah lulus menguasai materi.

2. Rendahnya pelayanan anchor handling diatas kapal MV Era Indonesia 1. Upaya meningkatkan pelayanan anchor handling di atas kapal MV Era Indonesia 1 dapat diatasi dengan membuat strategi dalam mengangkat jangkar No.1 dari Rig Parameswara dan melaksanakan koordinasi kerja antara Nahkoda dengan ABK, seperti *safety meeting*, perwira kapal memberikan contoh dan petunjuk-petunjuk bagaimana menggunakan peralatan kerja melakukan pengawasan kegiatan-kegiatan yang dilakukan para ABK, serta perwira kapal menjadi peranan sebagai organisator, koordinator dan motivator.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian data, analisis data, alternatif pemecahan masalah, serta pemecahan masalah dari pembahasan yang telah dilakukan mengenai upaya peningkatan pelayanan anchor handling guna mendukung pengoperasian kapal MV Era Indonesia 1 maka dapat disimpulkan bahwa tidak optimalnya kinerja ABK di atas kapal MV Era Indonesia 1 saat pelaksanaan anchor handling sehingga dapat mengganggu kelancaran operasional kapal, disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dan keterampilan ABK yang bekerja di atas kapal MV Era Indonesia 1 dan penempatan ABK yang tidak sesuai dengan ijazah kompetensi kemampuannya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti menyampaikan terimakasih yang sebesar besarnya kepada setiap orang yang telah berperan aktif dalam mendukung terlaksananya penelitian tentang analisis kinerja kapal supply dalam mendukung kegiatan *rig movement* dan *anchor handling*, terutama terimakasih yang sebesar-besarnya disampaikan kepada Wintermarr selaku pemilik kapal dimana peneliti melaksanakan penelitiannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Downard, John. 1981. *Managing Ships (Management Series)*. Jakarta: Fairplay Publication.
- Forum, Marine Safety. 2018. *Anchor Handling*.
- Hancox, Michael. 1994. *Anchor Handling*. Oilfield Publications, Incorporated.
- Mangkunegara, A. A. Anwar Prabu. 2011. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Marine, Balmoral. 2004. *Marine Equipment Handbook*. United Kingdom: Balmoral Marine.
- Samsudin, Sadili. 2005. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung: CV. PUSTAKA SETIA.
- Suma'mur. 1981. *Keselamatan Kerja Dan Pencegahan Kecelakaan*. CV Haji Masagung.
- Sutiyar, J. La. Dag., and Thamrin Rais Mar. 1994. *Kamus Istilah Pelayaran & Perkapalan*. Ed.2. rev.
- Wursanto, Ig. 1989. *Manajemen Kepegawaian*. Cet. 4. Yogyakarta: Kanisius.