

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN ABK DEK  
MV. LOGINDO STAMINA GUNA MENUNJANG  
KELANCARAN PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

**Oleh :**

**ROYKE RORIMPANDEY**  
**NIS. 02264 / N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I  
JAKARTA  
2019**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ROYKE RORIMPANDEY  
NIS : 02264/N-1  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I  
Jurusan : ANT-1  
Judul : Upaya Peningkatan Keterampilan Abk Dek  
MV. Logindo Stamina Guna Menunjang Kelancaran  
Pengoperasian Anchor Handling

Jakarta, Mei 2019

Pembimbing Materi

**Capt. Abdul Rochman., M.M**  
NIP. 1965103 99709 1 001

Pembimbing Penulisan

**Rosna Yuherlina, S. S.Kom, MMTr**  
NIP. 19720503 199803 2 003

Mengetahui :

Ketua Program Studi Nautika

**Capt. Suhartini, S.SiT., M.M.Tr**

Penata (III/c)

NIP. 19800307 200502 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : ROYKE RORIMPANDEY  
NIS : 02264/N-1  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : Upaya Peningkatan Keterampilan Abk Dek  
MV, Logindo Stamina Guna Menunjang Kelancaran  
Pengoperasian Anchor Handling

Jakarta, Mei 2019

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan

**Capt. Abdul Rochman., M.M**  
NIP. 1965103 99709 1 001

**Rosna Yuherlina, S. S.Kom, MMTr**  
NIP. 19720503 199803 2 003

Mengetahui :

Ketua Program Studi Nautika

**Capt. Suhartini, S.SiT., M.M.Tr**  
Penata (III/c)  
NIP. 19800307 200502 2 002

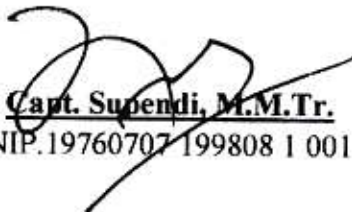
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : ROYKE RORIMPANDEY  
NIS : 02264/N-1  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : Upaya Peningkatan Keterampilan Abk Dek  
MV. Logindo Stamina Guna Menunjang Kelancaran  
Pengoperasian Anchor Handling


Penguji I

  
**Capt. Supendi, M.M.Tr.**  
NIP.19760707 199808 1 001

Penguji II

  
**Giri Atmoko, S.S., M.Si**  
NIP. 19710904 199803 1 011

Penguji III

  
**Drs. Warsono, MM**  
Penata Tk. I (IV/b)  
NIP.19570407 197903 1 001

Mengetahui :

Ketua Program Studi Nautika

  
**Capt. Suhartini, S.SiT., M.M.Tr.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19800307 200502 2 002

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** Ship Particuler
- Lampiran 2** Crew list
- Lampiran 3** Toolbox Meeting
- Lampiran 4** Gambar Towing and Anchor Winch
- Lampiran 5** Gambar Tugger Winch
- Lampiran 6** Kegiatan Achor Handling
- Lampiran 7** Return Main Towing AWB (*Accommodation Work Barge*)
- Lampiran 8** Main Towing Rig

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal *Anchor handling Tug Supply (AHTS)* MV. Logindo Stamina adalah kapal yang dirancang khusus untuk menunjang kegiatan pekerjaan pengeboran lepas pantai atau di ladang-ladang minyak dan gas di lepas pantai baik yang sudah atau belum berproduksi. Bekerja di atas kapal *Anchor handling Tug Supply (AHTS)* yang sangat perlu diperhatikan adalah perawatan peralatan *Anchor handling* dimana salah satunya adalah sistem hidrolik *Anchor handling Towing Winch* yang mana dibutuhkan orang-orang yang berpengalaman, mengerti serta memahami alat-alat yang digunakan dalam pengoperasian kapal pada saat proses *anchor handling*.

Kapal *supply* pada umumnya disewa berdasarkan jangka waktu tertentu (*time charter*) di *offshore* dan beroperasi di lokasi eksplorasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai yang sedang ataupun yang sudah berproduksi dalam kurun waktu tertentu sesuai dengan lama perjanjian antara pemilik kapal dengan penyewa kapal. Dalam pengoperasian kapal *supply* terutama pada jenis *Anchor handling Tug Supply (AHTS)* haruslah dengan Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) yang berpengalaman dan profesional, sebab banyak hal-hal yang sangat penting memerlukan cukup perhatian seperti alat-alat dan perlengkapan dalam penanganan bui (*buoy*), rantai jangkar (*anchor chain*), menunda kapal tanker (*assisting tanker*) dan *rig move*, serta pengetahuan dan pengalaman seorang Nakhoda.

Dalam pengoperasian kapal-kapal *anchor handling* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal-kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)* akan segera merasakan hal yang berbeda dari segi karakteristik kapal dan juga sifat jenis pekerjaannya. Oleh karena itu sangat diperlukan keterampilan, pengetahuan serta

pengalaman baik Nakhoda selaku pemimpin dan Anak Buah Kapal yang melaksanakan pekerjaan *anchor handling* di dek. Di atas kapal *anchor handling*, Nakhoda selaku pemimpin memegang peranan penting dalam mengontrol Anak Buah Kapal. Terutama pada saat melaksanakan pekerjaan *anchor handling*, karena apabila tidak hati-hati dapat mengakibatkan kecelakaan yang fatal terhadap Anak Buah Kapal yang bekerja di geladak utama (*main deck*). Hal ini sangat beresiko terhadap keselamatan jiwa manusia, *platform/rig*, lingkungan laut dan bagi kapal itu sendiri.

Berdasarkan pengalaman Penulis selama bekerja di MV. Logindo Stamina sebagai *Second Master* mulai bulan Mei 2018 sampai dengan Desember 2019, masih ditemukan berbagai kondisi yang bisa menimbulkan kecelakaan yang fatal baik untuk Anak Buah Kapal itu sendiri maupun terhadap kapalnya khususnya permasalahan keselamatan kerja yang timbul dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*, dimana resiko kecelakaan kerja terus terjadi. Masalah tersebut diantaranya kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal khususnya bagian dek dalam mengerjakan pekerjaan *anchor handling* sesuai dengan sistem dan prosedur kerja dikarenakan kurangnya pengalaman kerja Anak Buah Kapal khususnya bagian dek di kapal jenis *Anchor handling Tug Supply (AHTS)*. Selain itu, kedisiplinan Anak Buah Kapal dalam memahami prosedur kerja *anchor handling* kurang maksimal serta Anak Buah Kapal kurang perhatian terhadap keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan pengawasan kerja tidak maksimal.

Berdasarkan pengamatan dan fakta yang terjadi, maka dalam hal ini Penulis tertarik untuk mengambil judul : **“UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN ABK DEK MV. LOGINDO STAMINA GUNA MENUNJANG KELANCARAN PENGOPERASIAN ANCHOR HANDLING”**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan-permasalahan mengenai upaya peningkatan keterampilan *anchor handling* untuk keselamatan kerja ABK dek di atas MV. Logindo stamina, diantaranya yaitu:

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini Penulis memaparkan teori-teori dan istilah-istilah yang berhubungan untuk mendukung dari pembahasan permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut pada masalah ini yang bersumber dari referensi buku-buku pustaka yang terkait.

##### **1. Upaya**

Menurut kamus besar bahasa Indonesia DepDikNas, penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama-Jakarta, 2008:1534, bahwa Upaya adalah usaha, Akal, Ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan untuk mencari jalan keluar berdasarkan makna dalam KBBI dapat disimpulkan bahwa kata upaya memiliki arti yang sama dengan kata Usaha dan demikian pula dengan kata ikhtiar, dan upaya dilakukan dalam rangka mencapai suatu maksud memecahkan persoalan.

##### **2. Peningkatan**

- a. Menurut Nagel yang dikutip oleh Singgi D. Gunarsa ( 2008:29 ) bahwa **peningkatan adalah pengertian dimana terdapat struktur yang terorganisasikan dan mempunyai fungsi-fungsi tertentu, dan karna itu bila mana terjadi struktur baik dalam organisasi maupun dalam bentuk, dan akan mengakibatkan perubahan fungsi.**
- b. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia bahwa **Peningkatan adalah menaikkan derajat taraf dan sebagainya mempertinggi, memperhebat produksi dan sebagainya proses cara perbuatan meningkatkan usaha kegiatan. Peningkatan merupakan suatu proses yang mula-mula belum terpecah atau terperinci, dan kemudian semakin lama semakin**

**banyak, berdiferensiasi, dan terjadi integrasi yang hirarkis. Tinjauan ini dikenal sebagai tinjauan yang deskriptif jadi tidak ada implikasi-implikasi empiris karena yang dilihat dalam tingkah laku adalah Hasil dan bukan perubahan itu sendiri.**

### **3. Keterampilan**

#### **a. Pengertian Keterampilan**

Menurut Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri, (2010:2) dalam buku Pendidikan Keterampilan, pengertian keterampilan, terampil atau cekatan adalah : Kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

Setiap orang memiliki keterampilan kerja yang berbeda, tetapi semua orang pasti bisa melatih keterampilan kerja apa saja yang ingin dimiliki atau dikuasai. Semua itu hanyalah sebuah proses yang akan dilalui. Banyak sekali keterampilan kerja yang harus dimiliki seseorang untuk mampu menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik. Dalam kaitannya dengan dunia kerja, pengertian keterampilan kerja lebih ditekankan kepada keterampilan yang dimiliki seseorang dalam melakukan tugasnya atau pekerjaannya. Hal ini disesuaikan dengan bidang yang digeluti.

Keterampilan manusia (*human skills*) adalah kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dalam rangka mencapai tujuan. Mengembangkan keterampilan kepemimpinan dapat dimulai dengan berusaha mengetahui tipe-tipe awak kapal tersebut. Untuk itu, kita harus tau cara mengukur kemampuan orang lain secara objektif dan menggunakan pengalaman kita sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan.

#### **b. Tingkatan dalam Keterampilan**

Berdasarkan pengertian tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa keterampilan (*skill*) berarti kemampuan untuk mengoperasikan suatu

pekerjaan secara mudah dan cermat yang membutuhkan kemampuan dasar (*basic ability*). Pada dasarnya keterampilan dapat dikategorikan menjadi empat, yaitu:

- 1) *Basic literacy skill* (keahlian dasar) merupakan keahlian seseorang yang pasti dan wajib dimiliki oleh kebanyakan orang, seperti membaca, menulis, mendengar, dan lain-lain.
- 2) *Technical skill* (keahlian teknik) merupakan keahlian seseorang dalam pengembangan teknik yang dimiliki, seperti menghitung secara tepat, mengoperasikan komputer, dan lain-lain.
- 3) *Interpersonal skill* (keahlian interpersonal) merupakan kemampuan seseorang secara efektif untuk berinteraksi dengan orang lain maupun dengan rekan kerja, seperti pendengar yang baik dan menyampaikan pendapat secara jelas dan bekerja dalam satu tim.
- 4) *Problem solving* (menyelesaikan masalah) adalah proses aktivitas untuk menajamkan logika, berargumentasi dan penyelesaian masalah serta kemampuan untuk mengetahui penyebab, mengembangkan alternatif dan menganalisa serta memilih penyelesaian yang baik.

**c. Keterampilan Berdasarkan STCW 1978 Amandemen 2010**

Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut dikenal sebagai Amandemen Manila adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standar kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi. Selain itu meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), menjelaskan secara spesifik persyaratan-

persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, serta pencegahan penyalahgunaan.

1) STCW Bab II Level Dukungan

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *deck rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja dikapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*). Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

2) Section B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal

- a) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
- b) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

(1) *Job instruction training*

Pelatihan ini memerlukan analisa kinerja pekerjaan secara teliti. Pelatihan ini dimulai dengan penjelasan awal tentang tujuan pekerjaan, dan menunjukan langkah-langkah serta prosedur pelaksanaan pekerjaan.

(2) *Apprenticed ship*

Pelatihan ini mengarah pada proses penerimaan Sumber Daya Manusia yang baru dalam hal ini ABK dek yang baru pertama kali bekerja di atas kapal. Diberikan pengarahan dan

pelatihan yang intensif dibawah bimbingan Perwira senior di atas kapal untuk beberapa waktu tertentu. Keefektifan pelatihan ini tergantung pada kemampuan Perwira dalam memberikan materi dan mengawasi proses pelatihan.

### (3) *Couching dan counseling*

Pelatihan ini merupakan aktifitas yang mengharapkan timbal balik dalam penampilan kerja, penjelasan secara perlahan bagaimana melakukan pekerjaan secara tepat.

Pada setiap waktu, peserta pelatihan harus menyadari dua individu diidentifikasi yang segera bertanggung jawab atas pengelolaan program pelatihan di atas kapal. Yang pertama adalah petugas berlayar di laut berkualitas, disebut sebagai "petugas pelatihan kapal", yang dibawah otoritas *Master*, harus mengatur dan mengawasi program pelatihan. Kedua harus menjadi orang yang dinominasikan oleh perusahaan, disebut sebagai "petugas pelatihan perusahaan" yang harus memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk program pelatihan dan koordinasi dengan organisasi.

Berdasarkan teori di atas maka dapat disimpulkan bahwa ABK dek dikatakan terampil apabila mereka mempunyai sertifikat keterampilan *Certifikat Of Proficiency* (COP) dan dapat melakukan pekerjaan dengan aman , cepat dan benar.

Sertifikat keterampilan yang harus dimiliki oleh ABK dek yang bekerja dikapal *anchor handling tug suplay (AHTS)* yaitu:

- a) BST ( Basic Safety Training )
- b) SCRB ( Survival Craft & Rescue Boats )
- c) AFF ( Advanced Fire Figthing )
- d) MFA ( Medical First Aid )
- e) MC (Medical Care )
- f) Pengalaman Kerja di kapal AHTS

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman dan pengamatan Penulis selama bekerja di atas MV. Logindo Stamina sebagai *Second Master*. Penulis mengamati dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* masih sering ditemui beberapa ABK yang kurang terampil dan rendahnya tingkat kedisiplinan dan kepedulian terhadap keselamatan kerja. Pada dasarnya, *Anchor handling* merupakan suatu aktivitas atau operasi dimana kapal *Anchor handling* menurunkan atau menaikkan jangkar dari *Accommodation Work Barge* (AWB) dan meletakkannya dengan tepat di lokasi yang telah ditentukan. Pekerjaan *anchor handling* dapat dikatakan sebagai suatu kegiatan yang memerlukan keterampilan khusus dalam melaksanakannya. Pekerjaan ini mengandung resiko yang sangat tinggi, namun apabila ditangani secara profesional, pekerjaan ini akan menghasilkan sebuah kepuasan tersendiri karena bersifat khusus.

Adapun beberapa masalah keselamatan kerja yang pernah penulis alami sewaktu bekerja di kapal *Anchor handling* dapat disampaikan disini sebagai contoh di MV. Logindo Stamina adalah sebagai berikut :

1. Pada tanggal 17 Mei 2018, MV. Logindo Stamina mendapat tugas untuk melaksanakan kegiatan *anchor handling*. Sesuai dengan prosedur bahwa sebelum pekerjaan *anchor handling* dimulai, semua awak kapal yang akan terlibat dalam pekerjaan *anchor handling* ini baik ABK dek maupun mesin wajib mengikuti *toolbox meeting* yang dipimpin oleh Nakhoda atau Mualim satu yang akan melakukan pembahasan mengenai JSA (*Job Safety Analysis*), yaitu mengidentifikasikan kemungkinan bahaya yang akan timbul dalam pekerjaan tersebut.

Nakhoda menghadiri *safety meeting* sebelum pekerjaan *Anchor handling* dimulai yang diadakan di atas *work barge* membahas mengenai langkah-langkah pelaksanaan *anchor handling* yang telah direncanakan. Hal ini merupakan bagian dari prosedur keselamatan kerja yang wajib dilakukan sebelum dimulainya pekerjaan demi kelancaran dan keselamatan pelaksanaan *anchor handling*. Pada saat itu MV. Logindo Stamina akan melakukan proses pengambilan kembali jangkar (*retrieval anchor*) *work barge*. Pengambilan atau penangkapan *anchor buoy* dilakukan menggunakan alat dinamakan *buoy catcher* yang akan di *connect* dengan *work wire*.

Pada saat proses mengeluarkan *work wire* berukuran 58 mm dari winch anchor yang dioperasikan oleh KKM melalui anjungan, ABK dek menggunakan bantuan *soft wire* berukuran 12 mm yang telah tersusun pada *capstan* tiba-tiba putus, terbang dan jatuh di dek yang hampir mengenai salah seorang ABK dek yang sedang ikut mempersiapkan segala alat-alat yang diperlukan untuk pelaksanaan kerja *anchor handling* karena adanya tension pada kedua *wire* tersebut disebabkan oleh adanya perbedaan kecepatan putaran antara *winch wire* dan *capstan* yang dioperasikan salah seorang ABK dek (*Near miss*). Hal ini menjadi masalah besar dapat mengakibatkan kecelakaan dalam pekerjaan *anchor handling*.

2. Pada Tanggal 15 Desember 2018, ketika ABK dek sedang melakukan penerimaan pemindahan alat-alat perlengkapan kerja *anchor handling* menggunakan *crane* dari *work barge*, seorang ABK tanpa menggunakan *safety helmet* dan *work vest* menuju dek utama dimana pemindahan barang sedang berlangsung sembari melihat dan menyaksikan kegiatan pemindahan tersebut tanpa menyadari kesalahan besar yang sedang dia lakukan. Kejadian ini juga mendapat perhatian dari *Safety Officer* yang sedang bertugas di atas *work barge* memberitahukan kepada Mualim I yang sedang bertugas jaga di anjungan menggunakan radio *VHF* untuk menegur ABK dek yang tidak menggunakan alat pelindung diri dan pelindung kepala. Hal demikian masuk dalam katagori *unsafe act*.

Kejadian lain seperti pada saat pelaksanaan peletakan jangkar di dasar laut (*deploy anchor*), pada saat sebagian ABK dek sedang melakukan kegiatan

membuka segel yang menghubungkan *work wire* dengan *pennant wire*, salah seorang ABK dek yang mengawasi tension dari *pennant wire* mendekati area jangkauan dari *pennant wire*, jika ada *tension* dan bergeser ke kiri atau ke kanan dengan cepat dapat mencederaikan orang yang berada di area tersebut. Area tersebut berada disisi sebelah belakang dari *towing pin* hingga buritan kapal (*stern roll*) sebagai area berbahaya ketika *pennant wire* menjuntai ke bawah air dan sedang menahan jangkar di dasar laut. Hal ini juga dilaporkan ke perusahaan sebagai *nearmiss report*.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan deskripsi data, Penulis menemukan beberapa masalah yang terjadi yang menyebabkan upaya peningkatan keterampilan kerja *anchor handling* ABK dek MV. Logindo Stamina yaitu :

### **1. Kurangnya Keterampilan ABK Dek Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling***

Kurangnya keterampilan ABK dek dalam penerapan pelaksanaan kerja *anchor handling* disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya sebagai berikut :

#### **a. Belum Maksimalnya Pelatihan Bagi ABK Dek Di Atas Kapal**

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang dalam rangka memenuhi permintaan pihak penyewa sesuai dengan jenis pekerjaan kapal *Anchor Handling Tug and Supply (AHTS)*, sangat perlu diadakan langkah-langkah pemantapan ABK dek dengan memberikan pengetahuan dan pengenalan alat-alat kerja serta pelatihan keterampilan ABK dek dalam pekerjaan *anchor handling*. Pelatihan merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal dalam hal ini khususnya pelatihan dalam upaya peningkatan kerja di kapal *AHTS* seperti di kapal tempat penulis bekerja, pelatihan dapat dilaksanakan mengikut kepada jadwal yang telah ditetapkan dan secara berkelanjutan. Namun sebaliknya jika pelatihan tidak dilaksanakan dan ditingkatkan menurut jadwal yang ditetapkan kepada Anak Buah Kapal akan mendapatkan hasil yang tidak maksimal.

Apabila ABK dek terampil, maka pekerjaan akan mudah dan terasa ringan untuk dikerjakan serta keterpaduan kerja dimana pekerjaan jangkar dan penundaan merupakan satu kesatuan tim dalam pelaksanaan terjalannya kerjasama, disamping itu ada rasa aman dalam diri Nahkoda didalam pelaksanaan pekerjaan jangkar dan penundaan. Begitu juga bila adanya ABK dek yang terampil, Mualim I dalam menjalankan tugas agak terasa ringan. Walaupun bagaimana persiapan sebelum pekerjaan *anchor handling* selalu diadakan diskusi dan penjelasan dari Nahkoda ataupun pengaturan personil dalam tugas.

Faktor-faktor yang menunjang kelancaran pelaksanaan keamanan dan keselamatan kerja dalam pekerjaan yang telah diuraikan diatas adalah sarana dan peralatan yang baik. Kedisiplinan dan keterampilan serta komunikasi yang baik dan jelas. Tetapi tidak dapat dikesampingkan faktor penting lainnya yaitu tehnik-tehnik pelaksanaan kerja atau cara mengolah gerak kapal *AHTS* itu sendiri, terutama untuk Nahkoda ataupun Perwira yang berperan sebagai koordinator umum di atas kapal *AHTS* dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling*.

Untuk itu perlu juga dijelaskan dasar-dasar tehnik persiapan dan pelaksanaan pekerjaan jangkar dan penundaan serta olah gerak kapal-kapal *AHTS*. Bila dianalisa lebih lanjut kelancaran operasi kapal *AHTS* pada garis besarnya terdiri dari 2 faktor utama yaitu :

- 1) Faktor dari kapal (Manusia di atas kapal)

Sumber daya manusia merupakan faktor yang sangat penting dan berpengaruh terhadap efektifnya kerja di atas kapal. Tanpa adanya dukungan sumber daya manusia yang terampil dan berkualitas di atas kapal *AHTS*, maka tugas dan pekerjaan yang dilaksanakan tidak akan menghasilkan kepuasan dalam diri perorangan atau berkelompok.

Dalam hal ini, Perwira-Perwira dan ABK lainnya tidak terkecuali Nahkoda sangat mempengaruhi keberhasilan pekerjaan yang dilaksanakan. Disamping kemampuan profesionalisme yang tinggi, orang yang bekerja di atas kapal *AHTS* juga harus memiliki loyalitas dan kesadaran, serta tanggung jawab yang tinggi sehingga

selalu siap untuk menerima perintah dari pihak yang menggunakan dan melaksanakan perintah itu dengan cepat, aman, dan tepat waktu.

Seorang Perwira harus dapat memahami benar-benar perintah dari Nakhoda karena Perwira-Perwira tersebutlah yang mengatur langsung pekerjaan di atas dek, dimana diperlukan juga pengetahuan mengenai keselamatan kapalnya serta kekurangan dan kelebihan dari Anak Buah Kapal. Dengan demikian akan dapat membantu Nakhoda dalam memberikan masukan untuk memutuskan sesuatu hal dalam memecahkan masalah dengan baik.

## 2) Faktor dari luar kapal (Faktor perusahaan pelayaran)

Sebagai pemilik kapal yang sangat berkompetensi dengan kelancaran operasi kapal-kapalnya, pihak perusahaan sudah selayaknya berusaha dengan keras untuk mempertahankan kelangsungan operasi kapal-kapalnya. Maka apabila timbul keluhan dari penyewa sebagai akibat terganggunya operasi kapal sebaiknya segera dikonfirmasi dengan pihak kapal agar dengan cepat dapat mencari jalan keluarnya.

Selanjutnya mengenai penggantian dan penempatan ABK dek yang kadang-kadang kurang mencerminkan kontinuitas atau kesinambungan dengan sistim *recruitment* yang baik, dimana selama ini dilakukan dengan mementingkan kelengkapan sertifikat pendukung saja ketimbang pengalaman yang mutlak harus dimiliki bagi Anak Buah Kapal yang akan bekerja di kapal-kapal pengeboran minyak lepas pantai. Dalam hal ini perusahaan tidak mempertimbangkan akibat buruknya yang mungkin timbul, sudah selayaknya bagi perusahaan untuk menjalankan kewajiban dan tugasnya dengan baik untuk menunjang kelancaran operasi kapal supaya tujuan yang telah ditentukan dapat tercapai, yaitu meningkatkan pelayanan kapal pada pihak penyewa.

Para perwira dan ABK dari kapal *AHTS* harus benar terampil dalam menggunakan dan mengoperasikan alat tersebut diatas untuk mengantisipasi keadaan darurat yang sewaktu-waktu dapat terjadi

dilokasi pengeboran minyak lepas pantai. Kapal-kapal *AHTS* diwajibkan bersiap sedia setiap saat menerima dan menjalankan tugas untuk menunjang dan mendukung segala kegiatan pengeboran minyak lepas pantai seperti melayani *Rig, Platform, Floating Storage Tanker dan Accommodation Work Barge*.

**b. Kurangnya Penerapan ABK Dek Tentang Prosedur Kerja *Anchor Handling* di Atas Kapal**

Peralatan kerja di kapal *AHTS* memiliki kekhususan tersendiri, dimana disesuaikan dengan sifat kerja yang berkaitan dengan daerah operasinya di lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Faktanya yang terjadi di atas MV. Logindo Stamina sebagian ABK dek tidak memiliki pengalaman *anchor handling* juga tidak menguasai alat-alat kerja yang ada. Seperti kejadian pada saat ABK dek melakukan persiapan untuk mengeluarkan *work wire* dari *winch drum* yang ditarik dengan bantuan *soft wire* menggunakan capstan. Ternyata operator yang mengoperasikan *capstan* tidak *familiar* atau terbiasa dan kurang memperhatikan adanya perbedaan kecepatan putaran antara *work winch* dan *capstan*. Sehingga menimbulkan tension pada kedua-dua *wire* yang mengakibatkan putusnya *soft wire* yang digulung menggunakan *capstan*. Hal ini mengakibatkan pekerjaan *anchor handling* menjadi terhambat karna adanya kendala mengganti *soft wire* yang putus.

Keterampilan dan penggunaan alat-alat tersebut harus benar-benar dikuasai oleh para ABK dek didalam melaksanakan suatu pekerjaan secara tepat guna. Alat-alat kerja *AHTS* adalah sebagai berikut:

- a) *Anchor handling winches*
- b) *Work wires dan suitcase wires*
- c) *Shackle various size complete with split pins*
- d) *Anchor handling hook*
- e) *Boat hooks complete with long handle*
- f) *Shark jaws, and towing pins*
- g) *Tugger winch*
- h) *capstan*

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka Penulis memberikan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan ABK dek dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* disebabkan oleh :
  - a. Belum maksimalnya pelatihan bagi ABK dek di atas kapal
  - b. Kurangnya penerapan ABK tentang prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal.
2. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam penerapan prosedur kerja *anchor handling* disebabkan oleh :
  - a. Kurangnya kesadaran ABK dek dalam menggunakan alat keselamatan kerja
  - b. Minimnya motivasi kerja ABK dek di atas kapal

#### **B. SARAN-SARAN**

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, maka Penulis memberikan beberapa saran dalam menjaga kelancaran operasional kapal dan juga dalam meningkatkan keselamatan kerja di atas MV. Logindo Stamina, yaitu :

1. Meningkatkan keterampilan ABK dek dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* dengan cara :
  - a. Meningkatkan pelatihan bagi ABK dek dalam pekerjaan *anchor handling*
  - b. Melaksanakan *safety meeting* tentang penggunaan alat-alat kerja *anchor handling*

## DAFTAR ISTILAH

1. **Kapal** adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut ( sungai ) dan sebagainya.
2. **Nahkoda** adalah perwira laut yang memegang komando tertinggi diatas kapal / kapten kapal.
3. **Second Master** adalah wakil dari nahkoda apabila melakukan pekerjaan lebih dari 24 jam secara terus menerus
4. **ABK ( Anak buah kapal )** atau awak kapal selain nahkoda.
5. **Chief Officer** atau mualim-I adalah perwira dikapal yang bertugas mengatur muatan persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi.
6. **Second Officer** atau mualim-II adalah perwira kapal yang bertanggungjawab atas tugas penyusunan rute pelayaran dibawah pengawasan dan arahan dari nahkoda.
7. **Chief Engineer** ( Ketua kamar mesin ) adalah seorang perwira mesin yang bertanggungjawab dalam membuat, mengatur,melaksanakan dan mengontrol kegiatan permesinan kapal.
8. **Anchor Handling Boat/Vessel** adalah kapal-kapal khusus lepas pantai yang dibuat untuk melayani pekerjaan pengambilan Buoy dan pengangkatan serta penempatan jangkar Rig, jangkar tongkang ditempat yang telah ditentukan posisinya.
9. **Anchor Job** adalah pelaksanaan dan proses penanganan mulai dari cara pengambilan, mengangkat dan membawa kemudian ditempatkan atau diletakkan jangkar tersebut pada posisi yang telah ditentukan.
10. **Penant Wire** : kawat baja dengan diameter 2 – 3 inchi yang terpasang dengan segel ke Crown jangkar sedang ujung yang satunya lagi disambungkan ke work wire anchor handling boat ini digunakan untung mengangkat dan menurunkan jangkar kedasar laut yang terbebas dari pipe line.
11. **“ J “ Hock** : sebuah alat yang terbuat dari besi baja yang berbentuk kail dan berfungsi untuk mengangkat jangkat apabila penant wire putus.
12. **Buoy Catcher Lasso** : Wire strop 24 mm diameter dengan mempunyai panjang 3 – 4 meter juga dihunungkan dengan open link Chain diameter 13 – 15 mm panjang 1,5 – 2.0 meter terpasang secara Hinge Link pada masing-masing 2 bagian ujung wire.
13. **Shark Jaw** : alat berupa garpu tala sebesar 8 Inchi terbuat dari besi baja ditempatkan pada buritan kapal Anchor Handling Tug Vessel yang digerakkan dengan Hidrolik guna untung menahan Penant wire.
14. **AHTS ( Anchor Handling Tug Supply** : kapal yang fungsinya untuk Achor handling, towing dan supply cargo untuk Rig minyak.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Lukman, (2008), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka.
- Cahyononim dalam J. S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, (2010), *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta : Pustaka Harapan
- Hasibuan, Malayu SP, (2012), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit Bumi Aksari, Jakarta.
- Laksmi. 2008. *Manajemen Perkantoran Modern*. Jakarta: Penaku
- Mamondole, Krets (2009), *Anchor handling*, Jakarta : Sinergi Reformata.
- Mangkunegara, (2009), *Sumber Daya Manusia Perusahaan*, Bandung : Remaja Rosdakarya
- Mathis R. L dan Jackson J. H, (2012), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Salemba Empat.
- Moekijat, (2008), *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Media Pustaka
- Nura'aini Dwi Fatimah, Fajar. 2016. *Pedoman Praktis Menyusun Standard Operating Procedure*. Jakarta : Anak Hebat Indonesia
- Poerwadarminta, (2014), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka
- Simanjuntak, Payaman, (2015), *Manajemen dan Evaluasi Kinerja*, Jakarta : FE UI
- Soemarjadi, Muzni Ramanto, Wikdati Zahri, (2010), *Pendidikan Keterampilan*, Jakarta: PT. Gramedia
- Teguh, (2009), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Wibowo. (2015). *Perilaku Dalam Organisasi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- International Safety Mangement (ISM) Code 2014, IMO Publication*
- Safety of Live at Sea (SOLAS) 1974 Chapter III, IMO Publications*
- Standar Training and Certification of Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen 2010*
- Undang undang RI No.17 Thn 2008, Tentang Pelayaran.*

## Lampiran 1

### Ship's Particular

## LOGINDO STAMINA

### AHTS / 8160 BHP / DP2 / FIFI 1



#### VESSEL INFORMATION

Ownership	PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR TBK
Flag	INDONESIA
Builder	PT Marco Polo Shipyard - Batam
Year Built	2014
Call Sign	PLVD
Official Number	19577
IMO Number	9707405
CLASS	ABS
Notations	#A1 (E), Towing Vessel, AH, Fire Fighting Vessel Class 1, Offshore Support Vessel, #AMS, #DPS-2

PRINCIPAL PARTICULARS		PROPULSION SYSTEM		DECK MACHINERY	
Length Overall	70.3 m	Main Engine	2 x MAK 9M25C – 3000KW, 4080 BHP @750 rpm each	Anchors	2 x HHP AC-14 anchors, 1590kg each
Length (BP)	68.3 m	CPP	2 x Berg Propulsion, Diam 3600 mm	Chain Cables	P5 8 shackles and SS 9 shackles, ø64mm, Gr. U2(a)
Beam Moulded	16.6 m	Bow Thruster	2 x Kawasaki CPP tunnel thrusters, 700 kW(10.7T)	Windlass (McGregor Plimsoll)	1 set electro-hydraulic 10T @10m/min
Depth Moulded	6.8 m	Stern Thruster	2x Kawasaki CPP Tunnel Thruster, 400 kW(6.2 T)	Tugger Winch	2 x 10T @0-15 m/min
Draft (Design)	3.8 m	Rudder	2 x high-lift type ( Becker)	Vert. Capstan	2 x 5T @15 m/min
Draft (Max)	3.8 m	Steering Gear	Ram type ( Jastram )	Rope Reel	Cap. – 1500m x ø64mm Pull – 7T @20m/min
Deadweight at max draft	2200 MT	GENERATORS		Deck Crane	1 x electro-hydraulic, SWL 5 MT @12m
GRT/NRT	2362 / 732	Shaft Alternator	2 x 1600 KW, 440V, 3ph, 60Hz	DP SYSTEM	
Deck area	300 m2	Main Genset	2 x CAT C18, each 550KW, 440V, 3ph, 60Hz	K-Pos DP-2 (Kongsberg)	
Deck Strength	7.5 MT per sq.m.	Emergency Genset	1 x CAT C9 230 KW, 440V, 3ph, 60Hz	TANK CAPACITIES (100%)	
Deck Carrying Capacity	1000 MT max.	Electrical Sockets:	2 x 440V	Fuel Oil	800 m3
SPEED		TOWING & ANCHOR HANDLING EQUIPMENT		Potable Water	553 m3
Service Speed	10 knots	Towing/Anchor Handling Winch (ZICOM Z-1250)	1 set electro-hydraulic waterfall type double drum Brake Holding – 300MT Line Pull–250T@1st speed@3 minutes	Drill/PW/Ballast Water	797 m3
Maximum Speed	13.0 knots	Towing Drum Cap.	1500m x ø64mm	OBM/Base Oil	380 m3 ( 2390 bbls)
BOLLARD PULL		AH Drum Cap.	400m x ø38mm	Brine (Rig chain Locker)	150 m3 ( 943 bbls)
Bollard Pull	120 MT	Towing Pins ø350 Karmoy	SWL: 160 t	Dry Bulk Cargo Tanks	4 x 58.6 m3 = 234 m3 (4 x 2000 cu.ft= 8000 cu.ft)
ACCOMMODATION		<del>Cherry-Low</del> Karm Fork ø350	2 set Karm Fork, SWL 400 T	Foam tank	20.0 m3
3 x 1-berth cabins	3	Stern Roller	2.0 m x 5.38 m Asia Foundry SWL 300 Tons	Dispersant Tank	20.0 m3
3 x 2-berth cabins	6	MISCELLANEOUS		BiIge Holding tank	6.4 m3
6 x 4-berth cabins	24	Oilly Water Separator	1 x OWS (Cap. 1.2 m3/hr)	PUMP CAPACITIES	
Total:	36 (fully air-con)	Sewage Treatment Plant	1 x STP (Cap. 25 persons)	FO Cargo Pump	1 x 150 m3/hr @90m
Complement	14	Water Maker	1 x 5 MT/day (reverse osmosis)	Potable Water Pump	1 x 150 m3/hr @90m
LIFE SAVING EQUIPMENT				Drill Water Pump	1 x 150 m3/hr @90m
Inflatable liferaft	6 x 20-men			Liquid Mud/Base Oil Pump	2 x 100 m3/hr @90m
Rescue boat	1x6-men rigid c/w 18.4 HP OBM and single arm davit.			Dry Bulk Transfer Rate	2 x 20.0 m3/hr @5.6 bar
FIRE-FIGHTING & ANTI-POLLUTION EQUIPMENT				Brine Cargo pump	1 x 100 m3/hr @90m
Fifi Class 1 with Water Spray					
Pump	2 x 1500 m3/hr @ 15 Bar				
Monitor	2 x 1200 m3/h , 120m, remote control.				
Oil Dispersant System	2 x 6m spray boom with nozzles				

Particulars believed to be correct but not guaranteed. All figures given are approximate only. Owners reserve the right to amend the specifications without notice.

Form 22  
IMMIGRATION ACT  
(CHAPTER 133)

IMMIGRATION REGULATIONS  
**CREW LIST**

Name of Vessel / Nama Kapal : AHTS. LOGINDO STAMINA Last Port / Pelabuhan Sebelumnya :  
Gross Tonnage / GT Kapal : 2553 GT Next Port / Pelabuhan Selanjutnya :  
Agent in Port / Keagenan : PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR Tbk.  
Owner's / Pemilik :  
Date Of Arrival / Tanggal Tiba :  
Date Of Departure / Tanggal Berangkat :

No.	Name / Nama Awak	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Pelaut	Doc. Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Duties on Board / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut
1	PABIANGI	M	28/03/1972	Indonesia	C 061287	08/05/2019	MASTER	6200028436
2	ROYKE RORIMPANDEY	M	21/05/1971	Indonesia	F 097565	18/01/2021	2ND MASTER	6200515451
3	YOSEP TANDI BURA	M	04/09/1981	Indonesia	D 008613	06/11/2019	CHIEF OFFICER	6200403435
4	CAHYO PRADONO	M	30/04/1977	Indonesia	E 130410	22/03/2020	2ND OFFICER	6200142143
5	SUDIRMAN CHANGI	M	18/02/1975	Indonesia	D 087153	05/08/2020	CHIEF ENGINEER	6200096243
6	MUH YUSUB MAKATITTA	M	16/11/1970	Indonesia	F 005042	31/07/2020	2ND ENGINEER	6200073169
7	BENNY ROSMAN	M	20/08/1974	Indonesia	E 118891	15/12/2019	3RD ENGINEER	6200068932
8	PRIADI	M	17/08/1968	Indonesia	E 010320	23/09/2020	ETO	6201347693
9	LAODE MUHAMMAD IDRUS	M	02/06/1978	Indonesia	B 056535	20/02/2020	BOSUN	6200138633
10	A. RAHMAT HASAN	M	08/08/1984	Indonesia	F 040236	25/08/2020	AB	6201031091
11	SUKANDAR SAING	M	25/03/1973	Indonesia	B 020774	01/07/2020	AB	6200195692
12	RYANDI PRATAMA WIJAYA	M	02/05/1990	Indonesia	D 089267	23/06/2020	AB	6200269805
13	TUBAGUS PANUNTUN	M	17/03/1984	Indonesia	F 085391	23/11/2020	AB	6200259793
14	MUHAMMAD HANDY MATNO	M	20/07/1982	Indonesia	E 052900	17/05/2019	AB	6201111234
15	JACOB WAROW LAHUTUNG	M	23/11/1989	Indonesia	B 085541	08/07/2020	OILER	6200266233
16	RIKSON SITORUS	M	22/04/1977	Indonesia	F 086678	09/01/2021	OILER	6201296683
17	YOSMAN	M	22/04/1976	Indonesia	F 004655	09/04/2020	OILER	6201116366
18	ALBERTHUS BUDI SUSILO	M	03/11/1968	Indonesia	B 060002	17/04/2020	COOK	6200466679
19	SURYA SETIAWAN	M	18/12/1998	Indonesia	F 076553	30/10/2020	DECK CADET	6211721854
Person Included master.								
Total Crews / Total Awak : 19								



Capt. Pabiangi

Lampiran 2

Crew List