

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA AWAK KAPAL
TERHADAP PELAKSANAAN *ANCHOR HANDLING*
DI ATAS KAPAL AHTS INDOLIZIS SATU**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

**EKO SETIONO
NIS. 02673/N-1**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : EKO SETIONO
No. Induk Siswa : 02673/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA AWAK
KAPAL TERHADAP PELAKSANAAN *ANCHOR
HANDLING* DI ATAS KAPAL AHTS INDOLIZIS SATU

Jakarta, September 2022

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19690616 199903 1 001

Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr

Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : EKO SETIONO
No. Induk Siswa : 02673/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA AWAK
KAPAL TERHADAP PELAKSANAAN *ANCHOR*
HANDLING DI ATAS KAPAL AHTS INDOLIZIS SATU

Penguji I

Capt. Pujiningsih, MMTr
Pembina (IV/a)
NIP. 197308102002122002

Penguji II

Capt. Indra Muda, MM
Penata (III/c)
NIP. 197111142010121001

Penguji III

Titis Ari Wibowo, MMTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198203062005021001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA AWAK KAPAL TERHADAP PELAKSANAAN *ANCHOR HANDLING* DI ATAS KAPAL AHTS INDOLIZIS SATU”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Sajim Budi Setiawan, MM, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
9. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXIII tahun ajaran 2022 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, September 2022
Penulis,

EKO SETIONO
NIS. 02673/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Ternpat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	17
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	19
B. Analisis Data	22
C. Pemecahan Masalah	27
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	38
B. Saran	38
 DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Crew List
- Lampiran 2. Ship Particular
- Lampiran 3. Gambar Kapal Ahts. Indolizis Satu
- Lampiran 4. General Arrangement Aht.Indolisiz Satu
- Lampiran 5. Ship Spesifikasi Ahts Indolizis Satu.
- Lampiran 6. Safety Committee Meeting
- Lampiran 7. Checklist Sebelum Pekejaan Tunda
- Lampiran 8. Job Safety Analysis
- Lampiran 9. Barge Moving Squence
- Lampiran 10. Anchor Patternt
- Lampiran 11. Peta Area Phe Oses Oil Field
- Lampiran 12. Foto Anchor Handling Dan Towing Awb.Falcon Force
- Lampiran 13. Towing Rig and Standby Rig

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal *Anchor handling, Towing, and Supply* (AHTS) adalah kapal yang dirancang khusus untuk menunjang kegiatan operasi pengeboran minyak lepas pantai yang berfungsi sebagai kapal kerja, transportasi dan akomodasi bagi pekerja-pekerja lain yang turut serta dalam kegiatan-kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang menyebabkan peningkatan taraf hidup masyarakat, kemajuan pembangunan anjungan lepas pantai diberbagai tempat memerlukan kapal sebagai sarana transportasi laut dalam upaya meningkatkan produktivitas minyak dan gas bumi. Untuk memenuhi kebutuhan transportasi tersebut perusahaan pelayaran tidak cukup dengan menyediakan kapal-kapal dalam jumlah yang banyak, tetapi kapal-kapal harus merupakan armada yang tangguh yang dilengkapi dengan tenaga-tenaga pelaut yang potensial, terampil dan bertanggung-jawab.

Pekerjaan *Offshore* / lepas pantai atau lazim disebut pekerjaan *Anchor handling* merupakan suatu pekerjaan khusus yang tingkat kesulitan dan resikonya sangat tinggi. Oleh karena itu dibutuhkan sumber daya manusia yang kompeten dalam pengerjaannya, serta didukung dengan kelengkapan sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam menunjang pelaksanaan kerja *anchor handling* yang sesuai dengan standar keselamatan kerja.

Dalam pelaksanaan pekerjaan *Anchor handling* dimana penulis bekerja di atas kapal AHTS. Indolizis Satu masih terdapat hambatan atau kendala yang di sebabkan oleh sumber daya manusia yang kurang terampil dalam pelaksanaan *anchor handling*. Dari kekurangan-kekurangan yang terjadi di kapal, yang menyangkut segi kemampuan dan ketrampilan dalam melakukan tugas sesuai dengan jabatannya.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal AHTS. Indolizis Satu seringkali terjadi kelambatan dalam pekerjaan *anchor handling*. Sebagaimana pada tanggal 14 Januari 2022 di lokasi pengeboran minyak lepas pantai milik Pertamina Hulu Energi di area GITA-A (SBU). Kapal AHTS Indolizis Satu diminta dari *Barge Master* sebagai *towing master* yang diberikan tugas untuk meneruskan komando dari *Barge Master* dalam pekerjaan *Anchor handling Barge Move* tersebut. Namun karena sesuatu hal yang mendesak sehingga atas perintah dari CompanyMan yang ada di atas Barge Falcon Fore tersebut, pekerjaan *towing* serta *anchor handling* dibatalkan karena kapal AHTS. Indolizis Satu harus mengambil muatan material *drilling* yang mendesak yang akan segera dipakai.

Setelah melaksanakan *hand over* dengan kapal pengganti maka pelaksanaan kerja *anchor handling* dan *towing* sepenuhnya dilanjutkan oleh kapal pengganti yaitu AHTS Transco Celebes. Karena pengalaman Nakhoda kapal pengganti baru pertama kali mengerjakan *anchor handling* dan *towing barge* sehingga pada waktu pengangkatan jangkar memakan waktu yang cukup lama dan menghadapi kesulitan dalam penempatan *Barge* di posisi yang telah ditentukan. Akibat kelambatan pekerjaan *Anchor handling* tersebut menyebabkan terhambatnya operasional pengeboran minyak lepas pantai.

Berdasarkan uraian di atas sehingga penulis tertarik untuk membuat makalah dengan judul:

**"UPAYA MENINGKATKAN KUALITAS KERJA AWAK KAPAL
TERHADAP PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING
DI ATAS KAPAL AHTS INDOLZIS SATU"**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dari pembahasan pada latar belakang pemilihan judul diatas, dan permasalahan yang akan didapat, maka penulis mengidentifikasi permasalahan tersebut berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja diatas kapal AHTS. Indolizis Satu antara lain:

- a. Terjadi kelambatan dalam proses pekerjaan *Anchor handling*

- b. Terjadi salah posisi dalam penempatan *anchor barge*
- c. Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja
- d. Awak kapal kurang mengetahui tugas masing-masing saat melakukan pekerjaan *Anchor handling*.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, mengingat luasnya pembahasan masalah yang terjadi terkait dengan kualitas kerja awak kapal pada pelaksanaan *anchor handling* maka penulis membatasi masalah ini pada :

- a. Terjadi kelambatan dalam proses pekerjaan *anchor handling*
- b. Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja

3. Rumusan Masalah

Untuk lebih memudahkan dalam memahami isi makalah, maka penulis merumuskan pembahasannya sebagai berikut :

- a. Mengapa terjadi kelambatan dalam proses pekerjaan *anchor handling*?
- b. Mengapa terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menganalisis penyebab terjadi kelambatan dalam proses pekerjaan *anchor handling* dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk menganalisis penyebab terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

- 1) Diharapkan dapat memperkaya pengetahuan penulis bagaimana meningkatkan keterampilan ABK dalam kerja *anchor handling*.

- 2) Sebagai bahan bacaan bagi rekan-rekan Pasis STIP dan para pelaut pada umumnya.

b. Aspek Praktis

- 1) Dapat memberikan sumbang pemikiran bagi perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *Offshore* dalam penerimaan crew baru agar memberikan pelatihan-pelatihan khusus sebelum naik di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat memberikan pemahaman bagi kawan-kawan seprofesi tentang pentingnya kualitas kerja awak kapal untuk kelancaran pekerjaan *anchor handling*.

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu :

1. Metode Pendekatan

Dengan mendapatkan data-data menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dikumpulkan berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis langsung di atas kapal. Selain itu penulis juga melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengamatan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubunganya dengan penulisan makalah ini yang bisa penulis dapatkan selama pendidikan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan pengumpulan data yang diperlukan sehingga selesainya penulisan makalah ini, digunakan beberapa metode pengumpulan data. Data dan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan data agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar. Untuk mengolah data empiris diperlakukan data teoritis yang dapat menjadi tolak ukur oleh karena itu agar data empiris dan data teoritis yang diperlakukan untuk menyusun makalah ini dapat terkumpul peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berupa :

a. Teknik Observasi

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan pelaksanaan anchor handling di atas kapal AHTS. Indolizis Satu.

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan suatu tehnik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen yang berada di atas kapal. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk satu hasil kajian yang sistimatis. Jadi studi dokumen tidak hanya sekedar mengumpulkan dan menulis atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang akan dilaporkan dalam penelitian adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut.

c. Studi Kepustakaan

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal AHTS. Indolizis Satu selama periode bulan Juli 2021 sampai dengan bulan Mareti 2022.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal AHTS. Indolizis Satu milik perusahaan PT. Indolizis Marine yang beroperasi di PHE OSES Field Offshore Shouth East Sumatera.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan teknik pengumpulan data, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan sesuai dengan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal AHTS. Indolizis Satu. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga

permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Upaya

Menurut Muhammad Ali (2000:265) mendefinisikan upaya adalah usaha daya upaya, berusaha mencari sesuatu untuk mencari jalan, mengambil tindakan untuk berusaha. Menurut Sulchan Yasin (2016:45) dalam Kamus Pintar Bahasa Indonesia mendefinisikan upaya adalah usaha, daya, ikhtiar, cara akal.

2. Meningkatkan

Menurut Sulchan Yasin (2016:45) dalam Kamus Pintar Bahasa Indonesia arti kata meningkatkan adalah proses, cara dan perbuatan meningkatkan yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Tingkat juga dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan. Secara umum, peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Peningkatan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

3. Kualitas Kerja

a. Definisi

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2017:67) bahwa kualitas kerja memiliki definisi yang sama dengan kinerja yaitu merupakan suatu tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Dalam konteks

pengembangan sumber daya manusia, kinerja seorang karyawan dalam sebuah perusahaan sangat dibutuhkan untuk mencapai prestasi kerja bagi karyawan itu sendiri dan juga untuk keberhasilan perusahaan.

Istilah kinerja berasal dari *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang), atau juga hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang ingin dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Berdasarkan definisi di atas bahwa kinerja merupakan suatu konsep yang strategis dalam rangka menjalin hubungan kerja sama antara pihak manajemen dengan ABK untuk mencapai kinerja yang baik, unsur yang paling dominan adalah sumber daya manusia, walaupun perencanaan telah tersusun dengan baik dan rapi tetapi apabila orang atau personil yang melaksanakan tidak berkualitas dengan tidak memiliki semangat kerja yang tinggi, maka perencanaan yang telah disusun tersebut akan sia-sia. Kinerja adalah melakukan suatu kegiatan dan menyempurnakan sesuai dengan tanggung jawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan. Sementara itu dalam praktek manajemen sumber daya manusia banyak terminologi yang muncul dengan kata kinerja yaitu evaluasi kinerja pada dasarnya merupakan proses yang digunakan perusahaan untuk mengevaluasi *job performance*.

Menurut Sedarmayanti (2017:260) bahwa arti penting dari kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi bersangkutan secara legal, tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral maupun etika.

Unit sumber daya manusia dalam suatu organisasi seharusnya berperan untuk menganalisis dan membantu memperbaiki masalah-masalah dalam pencapaian kinerja. Apa yang sesungguhnya menjadi peranan unit sumber daya manusia dalam suatu organisasi ini seharusnya tergantung pada apa yang diharapkan manajemen tingkat atas, seperti fungsi manajemen manapun, kegiatan manajemen sumber daya manusia harus dievaluasi dan

direkayasa sedemikian sehingga mereka dapat memberikan kontribusi untuk kinerja yang kompetitif dari organisasi dan individu pada pekerjaan.

Kualitas sumber daya manusia memiliki manfaat ditinjau dari pengembangan perusahaan yaitu :

- 1) Perbaikan kinerja.
- 2) Penyesuaian kompensasi.
- 3) Keputusan penempatan.
- 4) Kebutuhan pelatihan.
- 5) Perencanaan dan pengembangan karier.
- 6) Efisiensi proses penempatan staf.
- 7) Kesempatan kerja yang sama.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kualitas Kerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2017:67), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

1) Faktor Kemampuan

Secara psikologis, kemampuan terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan realita, artinya karyawan yang memiliki IQ yang rata-rata (IQ 110-120) dengan memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaannya sehari-hari, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan oleh karena itu karyawan perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

2) Faktor Motivasi

Motivasi terbentuk dari sikap (*Attitude*) seorang karyawan dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri karyawan yang terarah untuk mencapai tujuan organisasi (tujuan kerja). Sikap mental merupakan kondisi mental yang mendorong diri pegawai untuk berusaha mencapai prestasi kerja secara maksimal. (Sikap mental yang siap secara *psikofisik*) artinya, seorang karyawan harus siap mental, mampu secara fisik, memahami

tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

4. Awak Kapal

Menurut Undang-undang Republik Indonesia no.17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 1 butir 40 menerangkan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

Awak Kapal, yaitu semua orang yang bekerja dikapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya. Awak Kapal ini terdiri dari beberapa bagian dan masing masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri. Awak Kapal ini bertanggung jawab terhadap atasannya di Kapal tergantung Department masing masing.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai Awak Kapal sesuai dengan Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, antara lain:

- a. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat keterampilan pelaut
- b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.

5. Anchor Handling

a. Definisi

Menurut Krets Mamondole (2009:2) dalam bukunya *Anchor handling* adalah mengangkat dan menurunkan jangkar ditempat yang telah ditentukan secara tepat dan aman, namun bukan semata menjatuhkannya ke dasar laut karena di daerah lepas pantai banyak sekali kontruksi pipa-pipa di dasar laut maka ketepatan dalam menempatkan jangkar sangat diperlukan, juga diperlukan sebuah kapal yang dibangun khusus untuk jenis pekerjaan tersebut.

Menurut Michael Hancox (2012:34) bahwa pengoperasian *Anchor handling* adalah pelaksanaan dan proses penanganan pekerjaan jangkar, mulai dari cara pengambilan, mengangkat dan membawa kemudian menempatkan jangkar itu pada posisi yang dikehendaki atas permintaan rig / barge master , dimana jangkar tersebut/ berfungsi untuk menahan rig / barge supaya tidak hanyut dan tetap berada pada posisinya.

Untuk mencapai tujuan hasil yang maksimal dan keselamatan dalam pekerjaan tersebut maka dianjurkan agar semua pekerja baik di deck maupun kamar mesin atau juga di anjungan diharuskan mengikuti procedure baik procedure dalam pelaksanaan *anchor handling* dan juga procedure keselamatan diantaranya menggunakan *Personal Protective Equipment* (PPE) khususnya bagi yang bekerja di deck harus menggunakan antara lain *cover all, safety shoes, helmets, hand gloves leather types, goggles, bosun knife, work vest, walkie talkie*. Pekerjaan *anchor handling* tidak terpisahkan dengan bahaya yang mengandung resiko sangat tinggi sehingga dapat mengancam jiwa ABK. Untuk itu tindakan pencegahan kecelakaan kerja dan keselamatan kerja sangat diutamakan bagi ABK dalam melaksanakan pekerjaan ini, agar dapat terselesaikan secara aman efektif dan efisien.

Menurut IMO (*Guidelines for the Safe Management and Operation of Offshore Support Vessel - IMO*) Bab 9 tentang Operasi penanganan jangkar dan penundaan (*Anchor handling and Towing Operation*) pada ayat 9.1.2 mengatakan bahwa : “Para pemilik kapal/ Manager / Operator harus bertanggung jawab untuk memastikan kapal dan perlengkapan yang digunakan dalam pekerjaan tersebut harus layak, aman dan mampu untuk kegunaan melakukan pekerjaan itu sebaik-baiknya dan diawasi oleh orang-orang yang berkompeten / trampil sesuai dengan pengalamannya yang relevan.”

Hal serupa ditunjang juga dengan adanya pedoman dari *Offshore Support Vessel Code of Safe Working Practice* (OSV Code) pada Bab 10 ayat 10.5.1.1 yang menyatakan bahwa:

“Pekerjaan penundaan di lepas pantai oleh kapal penunjang lepas pantai

adalah suatu pekerjaan yang sangat berpotensi mengundang bahaya yang cukup tinggi, oleh karena itu para personal diharapkan memperhatikan dan menggunakan keterbatasan dari berbagai kapal yang digunakan termasuk perlengkapan, jenis mesin, tenaga dan lambung bebas pada kapal-kapal yang digunakan untuk operasi tersebut demi keselamatan awak kapal yang juga dituntut berkompeten dalam menjalankan tugasnya.”

b. *Safety Management Manual (SMM)*

Sebagaimana tercantum dalam *Integrated Management System Shipboard Manual* (SM 9.7B) ‘‘Anchor handling Operation Safety Guide’’ disebutkan bahwa :

- 1) Semua resiko atau bahaya telah diperhitungkan dalam *Risk assessment* atau *Job Safety Analysis*.
- 2) Semua prosedur dan peralatan keselamatan dipenuhi dan dilaksanakan.
- 3) Seluruh kru dalam kondisi prima dan siap kerja.
- 4) Semua kegiatan atau pekerjaan telah dirapatkan ‘‘*Tool Box Talk*’’ direncanakan dengan baik oleh pihak kapal dan instalasi *Offshore*.
- 5) Komunikasi antara kedua belah pihak dapat di mengerti dan dipahami
- 6) Semua pintu kedap air dalam keadaan tertutup dan selama pelaksanaan *Anchor handling*.
- 7) Semua kru mengerti dan paham proses pekerjaan *Anchor handling*
- 8) Seluruh kru dari kedua belah pihak melaksanakan pengarahan sebelum pelaksanaan *Anchor handling*.
- 9) Semua kegiatan dilakukan dengan hati-hati dan memakai alat pelindung pada tubuh.
- 10) Kapal harus memiliki keseimbangan yang baik selama pekerjaan *Anchor handling*.
- 11) Stop pekerjaan jika ragu dan membahayakan.

c. Peralatan dan Perlengkapan *Anchor handling*

Menurut Krets Mamondole (2009:52) bahwa peralatan *anchor handling* adalah salah satu faktor yang menunjang keberhasilan pekerjaan *Anchor handling*. Untuk itu peralatan yang di pakai harus memadai dan dalam kondisi siap pakai. Menurut Krets Mamondole bahwa alat-alat atau machinaries yang berhubungan dengan *Anchor handling* harus disiapkan atau diperiksa sebelum pekerjaan di mulai, antara lain adalah

1) *Anchor handling Winch*

Berfungsi untuk mengangkat, menurunkan dan menahan jangkar dan buoy serta mensupport dalam kegiatan *towing*

2) *Towing drum*

Berfungsi untuk menyimpan dan mengatur *work wire*, *tow wire* yang mempunyai kapasitas lebih dari 500 meter.

3) *Guide Pin, Hydraulic Stopper (Shark Jaw)*

Sebuah stopper untuk menahan wire atau rantai pada saat pelaksanaan *Anchor handling* yang terletak pada main deck belakang.

4) *Deck Tugger Winch / Capstans*

Tugger winch adalah sebuah winch kecil yang digunakan untuk menarik, menahan, memindahkan benda-benda diatas deck sekaligus dapat digunakan untuk lashing *deck cargoes*. Capstan fungsinya untuk menarik, menahan, memindahkan benda-benda diatas deck sekaligus dapat digunakan untuk dapat menarik tambat kapal.

5) *Portable Tools*

Alat-alat penunjang untuk *Anchor handling* yang selalu dibawa setiap reteng dalam pelaksanaan *Anchor handling* ataupun ditempatkan di dalam box.

6) *Deck Lighting*

Lampu yang dapat memberikan penerangan pada *shark jaw* yang dipasang pada dinding sebelah kiri atau kanan belakang kapal.

7) *Communication*

Berfungsi dalam melaksanakan tugas *Anchor handling* guna menghindari kesalahpahaman menerima berita, baik dari Nakhoda maupun dari awak kapal dalam berkomunikasi harus singkat dan jelas.

8) *Gas Cutting Gear*

Berfungsi untuk memotong dan las dalam menunjang kegiatan *Anchor handling*

9) *Rigging Gear*

Peralatan penunjang untuk memindahkan dan mengangkat serta mengikat barang-barang dalam kegiatan *Anchor handling* atau *Offshore*.

10) *Pennant Reel*

Berfungsi untuk menyimpan *pennant wire*, *spare work wire* atau *wire* lainnya baik dari kapal atau *crane barge*.

6. Keterampilan Awak Kapal

Menurut *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1995 Amandemen 2010* Bab V tentang Sistem Standar Mutu. Sistem Standar Mutu adalah suatu sistem yang menyediakan untuk dan memastikan bahwa standar yang paling praktis diterapkan agar kompetensi pelaut terpenuhi. Standar mutu yang ditetapkan dalam konvensi tersebut adalah standar kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh ABK yang akan dan telah bekerja di atas kapal harus memenuhi standar yang ditetapkan.

Bab VI berisi tentang *ISM Code*, dalam elemen 6.3 “Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa personil yang baru dan personil yang dipindahkan untuk tugas-tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan pengenalan yang sesuai dengan tugas-tugasnya. Instruksi-instruksi yang penting harus diberikan sebelum berlayar dan harus jelas serta didokumentasikan”.

Para Nakhoda mempunyai tanggung jawab khusus untuk memastikan bahwa semua ABK memegang sertifikat yang sesuai dengan fungsi yang mereka selenggarakan dan mereka mempunyai kemampuan dan keterampilan serta mengenal akan tugas, tanggung jawab, pengoperasian dan mengenal semua prosedur yang diaplikasikan sesuai dengan semua perlengkapan, alat-alat dan instrumen-instrumen yang mereka harus gunakan diatur dalam STCW amandemen 2010.

Bab IX mengenai “Keabsahan sertifikat-sertifikat yang dikukuhkan”. Ketentuan tentang familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW amandemen 2010, adalah :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan oleh Nakhoda.
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
- e. Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil yang sesuai dan memenuhi kualifikasi yang cukup.
- f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh ABK yang baru bergabung.

Instruksi-instruksi penting harus diberikan kepada ABK sebelum bertugas di kapal. Instruksi tersebut berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Karena tidak adanya diklat-diklat yang dikhususkan untuk pelaksanaan kerja *Anchor handling* yang dilaksanakan oleh badan-badan atau instansi pemerintah maka setiap kapal *AHTS* diharuskan melakukan dan melaksanakan pelatihan-pelatihan di atas kapal bagi Awak kapal yang sesuai dengan konvensi STCW 1978 amandemen 1995.

Dimana semua pelatihan-pelatihan yang dilaksanakan di atas kapal harus memenuhi persyaratan-persyaratan sebagai berikut:

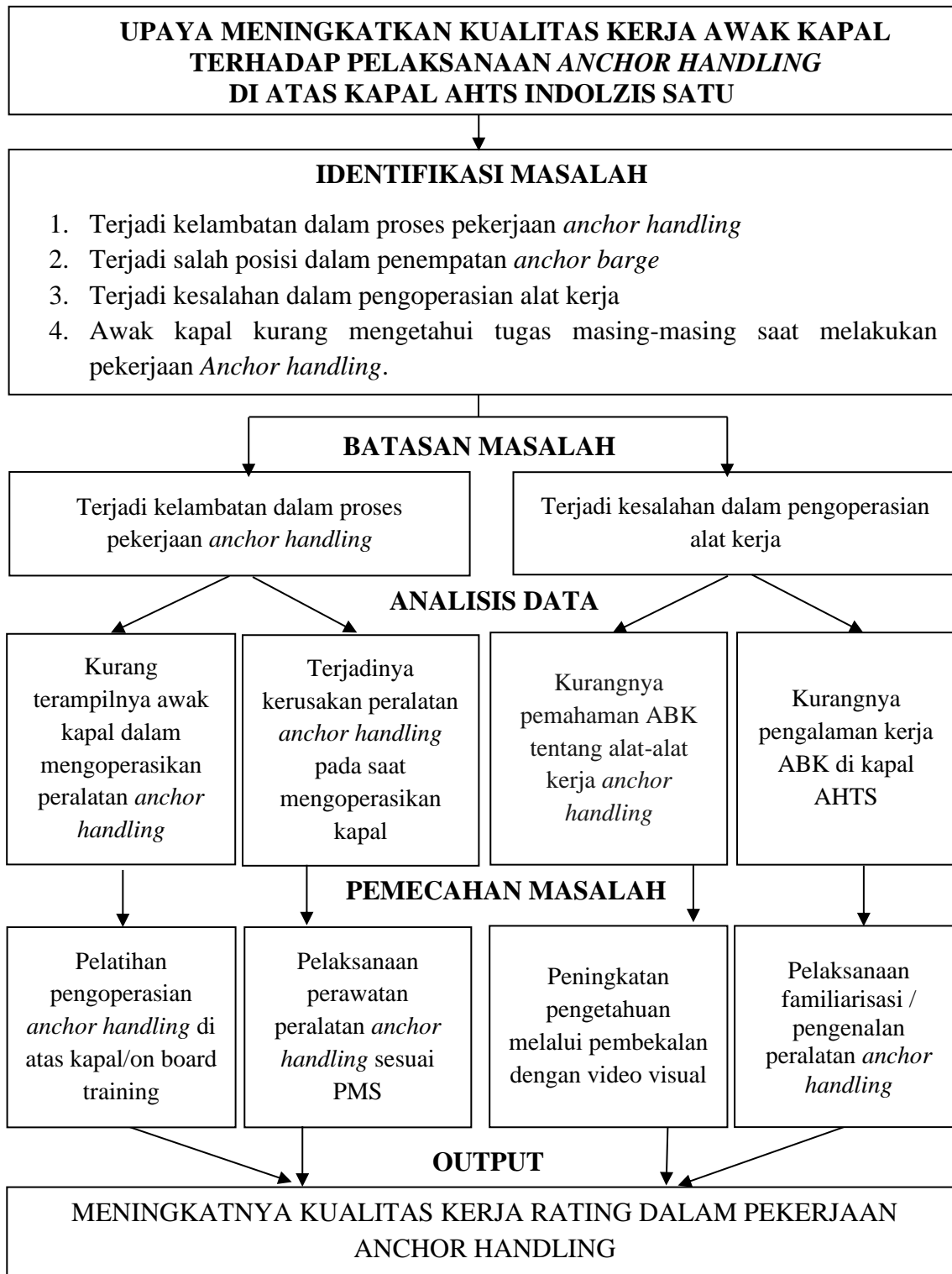
- a. Awak kapal menerima pelatihan yang praktis dan mudah dipahami.
- b. Harus dikoordinasikan dan dipantau oleh Nakhoda – Nakhoda yang

berkompeten di dalam pelaksanaan *Anchor handling*.

- c. Setiap pelatihan yang dilaksanakan harus didokumentasikan di dalam catatan pelatihan

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Dari beberapa tinjauan pustaka atau beberapa teori diatas maka dapat dirumuskan kerangka pemikiran yang berhubungan dengan masalah yang teridentifikasi mengenai upaya peningkatan kualitas kerja pada pelaksanaan *Anchor handling*. Agar lebih mudah dipahami berikut penulis tuangkan kerangka pemikiran makalah ini dalam bentuk diagram :



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Objek penelitian adalah AHTS INDOLZIS SATU dengan data sebagai berikut yaitu:

Ship's Name	: AHTS INDOLZIS SATU
Call Sign	: PNVR
GRT/NRT	: 1537 T / 518 T
IMO No	: 9536533
Classification	: BV + BKI
MMSI	: 525016688
L.O.A	: 58,85 M
Displacement	: 1474 M/T
Speed	: 10 Knots
Year Built	: 2009
Owner	: PT. Indolizis Marine Service Jakarta

Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal AHTS INDOLZIS SATU selama penulis bekerja di atas kapal tersebut periode JUNI 2021 s.d MARET 2022 adalah sebagai berikut :

1. Terjadi Kelambatan Pekerjaan *Anchor Handling*

Pada tanggal 14 Januari 2022 di lokasi pengeboran minyak lepas pantai milik Pertamina Hulu Energi di area GITA-A (SBU) Platform AWB. FALCON FORCE yang berkerja sebagai DRILLING Barge akan pindah ke lokasi baru ke area AIDA-A Platform (NBU) yang mana masih di area pengeboran minyak milik Pertamina Hulu Energi. Sebelum pelaksanaan *anchor handling*

dilaksanakan sebelumnya diadakan meeting dari pihak kapal yang diwakili oleh Mualim I dengan Barge Master dari pihak Barge untuk membahas tentang procedure pelaksanaan yang akan dikerjakan.

Pada waktu itu kapal AHTS Indolizis Satu diminta dari *Barge Master* sebagai *Towing Master* yang di berikan tugas untuk meneruskan komando yang diberikan Barge Master bagi dalam pekerjaan *Anchor handling* Barge Move tersebut. Namun karena sesuatu hal yang mendesak sehingga atas perintah dari CompanyMan yang ada diatas Barge Falcon Fore tersebut AHTS Indolizis Satu pekerjaan *Towing* Serta *Anchor handling* di Dibatalkan dan digantikan Oleh AHTS Transco Celebes milik PT. Peteka Jakarta. karena kapal AHTS. Indolizis Satu harus mengambil muatan material drilling yang mendesak yang akan segera dipakai.

Setelah melaksanakan *hand over* dengan kapal Pengganti maka pelaksanaan kerja *anchor handling* dan *towing* sepenuhnya dilanjutkan oleh kapal pengganti yaitu AHTS Transco Celebes Karena pengalaman Nahkoda kapal pengganti baru pertama kali mengerjakan *anchor handling* dan *towing barge* sehingga pada waktu pengangkatan jangkar memakan waktu yang cukup lama dan menghadapi kesulitan dalam penempatan *barge* di posisi yang telah ditentukan. Akibat kelambatan pekerjaan *anchor handling* tersebut menyebabkan terhambatnya operasional pengeboran minyak lepas pantai. Dan disimpulkan oleh companyman diatas Barge sebagai Penanggung Jawab Operasional dan Juga oleh Barge Master Sebagai penanggung jawab lapangan bahwa AHTS. TRANSCO CELEBES telah gagal melaksanakan pekerjaan dan perlu adanya pelatihan dari Perusahaan. Akhirnya pekerjaan menjadi terlambat dalam beberapa hari dan menunggu AHTS. Indolizis Satu untuk melanjutkan dan menyelesaikanya. Ditambah juga sebagian awak kapal kurang terampil dalam mengoperasikan peralatan *Anchor handling*, sehingga mengakibatkan salah satu peralatan untuk menunjang pelaksanaan *Anchor handling* terjadi kerusakan pada saat dioperasikan. Hal tersebut disebabkan karena belum pengalamannya awak kapal dalam mengoperasikan peralatan *Anchor handling*, untuk itu sangat penting sekali memberikan pelatihan-pelatihan dan *training-training* khusus tentang pelaksanaan pekerjaan dan pengoperasian serta perawatan peralatan *Anchor handling* sebelum di tempatkannya awak

kapal ke kapal lain yang jenis pekerjaannya berbeda, sehingga pada waktu menjadi seorang awak kapal yang di tempatkan di kapal-kapal yang berjenis AHTS mereka sudah memiliki sedikit pengalaman tentang bagaimana pekerjaan *anchor handling* dilakukan dan menguasai peralatannya.

2. Terjadinya Kesalahan Dalam Pengoperasian Alat Kerja

Tanggal 12 Maret 2022, kapal AHTS Indolizis Satu berangkat dari Pabelonan Terminal menuju lokasi pengeboran minyak milik PHE OSES di area Rama-D Platform, menggantikan AHTS. Transco Celebes yang untuk ke dua kalinya gagal melaksanakan anchor handling karena work wire drum yg tidak mampu mengangkat jangkar AWB. Falcon Force yang ternyata kesalahan operation prosedur dari alat.

Saat melaksanakan serah terima untuk melanjutkan pekerjaan *anchor handling* dan dilaksanakan pre-job safety meeting antara Pihak AWB. Falcon Force, Pihak Kapal Pelaksana AHTS. Transco Celebes dan pihak kapal pengganti AHTS Indolizis Satu, disaat dibahas bersama tentang kendala kedua kalinya atas kegagalan pekerjaan tersebut. Selaku Nahkoda AHTS. Transco Celebes semakin bertambah dan semakin mengerti tentang pekerjaan *Anchor handling* tersebut. Hanya saja sebelum kapal berangkat dari pelabuhan KALIJAPAT-4 Terminal menuju lokasi pengeboran minyak lepas pantai ada pergantian crew baru sebanyak 2 (dua) orang dikarenakan crew lama yang sudah berpengalaman tentang pekerjaan *Anchor handling* meminta ijin cuti. Setibanya di lokasi kapal langsung diorder untuk *assist anchor handling* dan *towing* di posisi yang telah ditentukan, sebelum melakukan pekerjaan *anchor handling dan towing* diadakan *safety meeting* dengan melibatkan pihak Barge dan Kapal.

Di kapal juga dilakukan Inpeksi dari pihak Barge dan diadakan *tool box talk* guna memastikan semuanya sudah siap dapat dan berjalan dengan lancar serta aman, tetapi pada saat *Barge Master* dari Barge meminta untuk *connect wire bouy no.4* disitulah terjadi permasalahan dalam pengoperasian alat kerja dimana ada kesalahan dalam *system hydrolic electric* salah dalam pengoperasian sehingga pada saat wire tegang tidak dapat menarik beban tetapi sebaliknya selalu melorot jika diperintah untuk angkat. yang

mengakibatkan alat tersebut tidak dapat dioperasikan yaitu untuk mengangkat bouy seta jangkar. Akibat dari kejadian tersebut maka terjadi kelambatan waktu dalam proses *anchor handling* yang ternyata crew baru yang dikirim dari kantor untuk menggantikan crew lama belum memahami betul tentang pengoperasian alat - alat yang digunakan untuk pekerjaan *anchor handling*.

B. ANALISIS DATA

Dalam pekerjaan *anchor handling* sangatlah diperlukan awak kapal yang kompeten sebagai penunjang kelancaran kegiatan operasional pengeboran minyak lepas pantai, untuk itu pelatihan dan training sangatlah penting dilakukan sebelum crew naik ke atas kapal yang memiliki jenis dan karakteristik pekerjaan yang berbeda. Sehubungan dengan masalah yang terjadi sehingga dapat dianalisa sebagai berikut :

1. Terjadi Kelambatan Dalam Proses Pekerjaan *Anchor Handling*

Penulis melakukan analisa untuk mencari penyebab dari permasalahan tersebut di atas, adalah sebagai berikut :

a. Kurang Terampilnya Awak Kapal Dalam Mengoperasikan Peralatan *Anchor Handling*

Satu-satunya sumber yang dapat dikembangkan adalah sumber daya manusia, jika peralatan kerja yang sering digunakan semakin hari akan semakin berkurang fungsinya jika tidak di berikan perawatan yang baik, sedangkan sumber daya manusia berkembang sebaliknya setiap hari sumber daya manusia itu semakin terampil dan berpengalaman dan hanya sumber daya manusialah yang dapat berkembang dan dibina sepanjang ia mampu.

Sumber daya manusia yang berhubungan dengan tingkat kompetensi awak kapal memegang peranan yang sangat penting dalam pengoperasian kapal sesuai dengan pengalaman yang pernah penulis alami pada saat pelaksanaan *Anchor handling* di atas kapal AHTS Indolizis Satu di perairan utara pantai Jawa Barat tepatnya di PHE OSES Oil Field pada waktu melakukan pekerjaan Barge Move AWB. Falcon Force, sering terjadi masalah dan kendala sehingga terhambatnya kegiatan *Anchor*

handling yang di akibatkan dari faktor sumber daya manusia yang kurang terlatih dimana sebagian awak kapal maupun Nakhoda yang ada di atas kapal belum begitu memahami pekerjaan dan tanggung jawab masing masing sehingga sering terjadi ketidaksesuaian dalam pekerjaan.

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 kompeten, maka segala usaha akan sia-sia. Orang-orang yang bekerja di atas kapal AHTS adalah pekerja yang profesional serta mempunyai kemampuan kerja dalam kerja perorangan maupun dalam kelompok.

Dalam hal ini, Nakhoda-Nakhoda dan awak kapal lainnya tidak terkecuali Nakhoda sangatlah mempengaruhi keberhasilan pekerjaan yang diemban. Di samping kemampuan profesionalisme yang tinggi, orang yang bekerja di atas kapal AHTS juga harus memiliki sikap loyalitas dan kesadaran, serta rasa tanggung jawab yang tinggi sehingga selalu siap untuk menerima dan melaksanakan perintah itu dengan cepat, aman, dan tepat waktu.

Seorang awak kapal harus dapat memahami benar perintah dari Nakhoda atau Nakhoda, karena itu sangat diperlukan juga pengetahuan mengenai kelemahan dan kelebihan dari rekan kerja dalam satu tim. Dengan demikian akan sangat dapat membantu Nakhoda atau Mualim dalam memberikan informasi dan masukan untuk memutuskan sesuatu dalam memecahkan masalah dengan cepat, aman dan terkendali.

b. Terjadinya Kerusakan Peralatan *Anchor Handling* Pada Saat Mengoperasikan Kapal

Menempatkan awak kapal yang terdidik saja tidak dapat menjamin bahwasanya awak kapal itu bisa langsung menguasai pekerjaannya di atas kapal, akan tetapi awak kapal tersebut seyogyanya juga dibekali dengan pengalaman yang dibutuhkan sesuai dengan jenis kapal *Anchor handling* sehingga dalam tugasnya kelak awak kapal tersebut akan dapat langsung memahami dan menguasai apa yang menjadi tugas dan tanggung jawabnya.

Peralatan kerja di atas kapal AHTS memiliki kekhususan yang disesuaikan dengan sifat pekerjaan dari jenis kapal AHTS yang berkaitan dengan daerah operasinya di lokasi kerja. Penggunaan dari pada peralatan kerja tersebut harus benar-benar dikuasai oleh Awak kapal di dalam melaksanakan tugas dan pekerjaannya sehingga pada pelaksanaan kerja *Anchor handling* dibutuhkan personel yang benar-benar terampil untuk melaksanakan kerja *Anchor handling* dan dituntut untuk mampu dan mengetahui akan tugas serta berpengalaman dibidangnya sesuai dengan jabatan di atas kapal.

2. Terjadi Kesalahan Dalam Pengoperasian Alat Kerja

Penulis melakukan analisa untuk mencari penyebab dari permasalahan tersebut di atas, adalah sebagai berikut :

a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Alat-Alat Kerja *Anchor Handling*

Sumber Daya Manusia yang melaksanakan pekerjaan *Anchor handling* baik Awak kapal maupun pekerja Rig memegang peranan yang sangat vital dalam melaksanakan pekerjaan *Anchor handling*. Perlu disadari oleh semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaan proyek pengeboran minyak di lepas pantai khususnya kepada perusahaan dimana penulis bekerja untuk mengantisipasi atau menyiapkan tenaga ahli melalui pendidikan khusus atau diklat agar tersedia sumber daya manusia yang siap pakai yang berhubungan dengan pekerjaan *Anchor handling*.

Sumber daya manusia yang terlatih dan berkualitas sangat menunjang sukses atau tidaknya suatu pekerjaan, maka itu harus ditingkatkan dari segi kualitas dalam mengimbangi dengan keadaan dimana orang itu bekerja serta dapat ataupun mampu menggunakan sarana-sarana dan peralatan yang telah tersedia. Sering kali kita jumpai ada awak kapal yang tidak mengerti tugas-tugasnya pada saat pelaksanaan *Anchor handling* bahkan ada pula yang tidak tahu peralatan-peralatan yang seharusnya mereka gunakan. Oleh karena itu rendahnya tingkat kompetensi yang dimiliki serta terbatasnya pendidikan dan keterampilan awak kapal yang

ditempatkan di atas kapal, sehingga menimbulkan hambatan-hambatan dan masalah-masalah di dalam pengoperasian kapal khususnya pada saat pelaksanaan pekerjaan *Anchor handling*.

Seorang Awak kapal atau Nahkoda itu sendiri yang akan naik di atas kapal dituntut untuk segera menguasai pekerjaan dan bekerja sesuai dengan tingkat kompetensi dan jabatan yang di sandangnya di atas kapal, seperti yang pernah penulis alami di atas kapal AHTS TRANSCO CELEBES, hampir semua awak kapal masih minim bahkan belum memiliki pengalaman bekerja di atas kapal-kapal AHTS dan ada juga yang sama sekali belum pernah bekerja di atas kapal AHTS.

Kondisi seperti ini jelas akan menjadi kendala dan masalah pada saat melakukan pekerjaan *Anchor handling*, kondisi seperti ini harus segera di atasi agar tidak menjadi masalah yang berlarut-larut.

Pada dasarnya kapal bukan tempat untuk latihan dan setiap personil yang akan bekerja di atas kapal dituntut untuk siap bekerja sesuai dengan tingkat keahlian dan tingkat kompetensi yang dimilikinya, mengetahui tugas dan tanggung jawab serta mampu mengoperasikan alat-alat dan perlengkapan kerja serta alat-alat keselamatan yang ada.

b. Kurangnya Pengalaman Kerja ABK Di Kapal AHTS

Pendidikan formal saja tidak dapat diandalkan untuk mempercepat atau memperlancar proses keahlian yang dibutuhkan, pendidikan formal yang sifatnya sangat umum dan luas itu baik sekali untuk mempersiapkan tenaga-tenaga kerja yang terampil supaya kelak dapat melibatkan diri di dalam proses keahlian itu. Akan tetapi yang dibutuhkan disini adalah tenaga kerja yang terampil sesuai dengan bidang profesi yang digelutinya yakni pelaksanaan kerja *Anchor handling*, dengan tingkat kompetensi dan profesionalisme yang baik sehingga dapat menyesuaikan diri dalam era globalisasi dan kemudian dapat memenangkan persaingan dengan dunia luar yang semakin ketat.

Seringnya terjadi hambatan-hambatan pada saat pelaksanaan kerja *Anchor handling* yang disebabkan oleh sumber daya manusia yang kurang mampu dan berpengalaman dalam pelaksanaan kerja *Anchor handling* baik

Nakhoda maupun awak kapal tidak terkecuali Nakhoda itu sendiri, masalah ini timbul karena disebabkan:

- 1) Perusahaan tidak selektif dalam memilih atau menerima awak kapal yang akan naik kapal.
- 2) Tidak tersedianya waktu yang cukup untuk melaksanakan pengenalan (*Familiarisasi*) alat kerja dan alat keselamatan.
- 3) Belum ada atau jarang perusahaan-perusahaan pelayaran *Offshore* yang memberi pelatihan-pelatihan khusus kepada Awak kapal yang baru diterima untuk ditempatkan di atas kapal.

Sehubungan dengan hal tersebut sudah seharusnya perusahaan-perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *Offshore* untuk mengantisipasinya dengan melaksanakan pelatihan-pelatihan atau training yang terencana secara berkelanjutan dalam jangka waktu tertentu.

Familiarisasi mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang akan membantu awak kapal mengerti tugas dan tanggung jawab di atas kapal yang diberikan kepada mereka berhubungan dengan operasional, terutama pada awak kapal yang baru pertama kali bekerja di kapal AHTS. Bilamana tidak dilakukan familiarisasi kepada awak kapal baik deck maupun mesin dikhawatirkan akan mengalami ketertinggalan walaupun mereka telah menjalani Orientasi dengan baik, namun masih sering melakukan kesalahan dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan kepada mereka. Mengingat betapa pentingnya familiarisasi pengoperasian peralatan *Anchor handling* ini adalah untuk mencegah terjadinya kerusakan peralatan tersebut akan membahayakan keselamatan para pekerja, mempengaruhi kualitas kerja yang dihasilkan, biaya dari fasilitas sangat besar dan mahal. Tujuan utama yang akan dicapai, khususnya tentang perawatan *Anchor handling Tug Supply* diantaranya adalah:

- 1) Agar awak kapal memahami prosedur perawatan
- 2) Mampu menganalisa kondisi dan alat – alat terpelihara dengan baik.
- 3) Melaksanakan perawatan sesuai prosedur yang terdapat dalam buku petunjuk (*Manual Book*) yang sebagaimana tertera pada *Planned*

Maintenance System (PMS).

Familiarisasi yang dilakukan baik secara khusus maupun umum di atas kapal terkadang memakan waktu yang lama mengingat kondisi dan jadwal kerja dari pencharter sangat padat, maka dari itu diperlukan latihan-latihan atau metode yang paling sesuai demi untuk mempertahankan standar pada *Safety Management System (SMS)* ini dilakukan berdasarkan jadwal yang ada di kapal dan berpedoman pada prosedur standar operasi dari Perusahaan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut diatas, maka penulis mencari pemecahan dalam meningkatkan kualitas kerja awak kapal pada pelaksanaan *Anchor handling* di atas kapal AHTS Indolizis Satu, diantaranya yaitu :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Terjadi Kelambatan Dalam Proses Pekerjaan *Anchor Handling*

Pemecahan masalah untuk penyebab yang mengakibatkan timbulnya permasalahan terjadinya kelambatan dalam proses pekerjaan *Anchor handling*, adalah sebagai berikut:

1) Pelatihan Pengoperasian *Anchor Handling* Di Atas Kapal/ *On Board Training*

Penerimaan dan pemilihan tenaga-tenaga pelaut baru yang berpengalaman khususnya di bidang *Anchor handling* oleh perusahaan pelayaran *Offshore* harus diusahakan sebaik mungkin dan dilakukan secara selektif, meskipun hal itu tidak mudah karena Awak kapal yang berpengalaman otomatis akan menuntut upah yang sesuai menurut standar kompetensinya. Hal tersebut biasanya yang menjadi pintu penghalang bagi kebanyakan perusahaan-perusahaan pelayaran *Offshore* dalam negeri, dimana belum dapat menyesuaikan upah menurut standar internasional. Walaupun demikian untuk menunjang kelancaran operasional dari pada kapal-kapalnya yang sedang beroperasi, tidak ada pilihan kecuali melakukan penerimaan tenaga-

tenaga pelaut baru yang berpengalaman *Anchor handling*.

Dalam Perjanjian Kerja Laut (crew agreement) kontrak kerja antara Awak kapal dengan perusahaan pelayaran *Offshore* dalam negeri biasanya selama enam bulan dengan masa percobaan tiga bulan, bila mana Awak kapal tersebut kurang mampu dan tidak cakap dengan pekerjaannya serta tugas dan tanggung jawabnya, maka pihak perusahaan akan dan berhak untuk mengakhiri kontrak kerja tersebut.

Pada masa percobaan selama tiga bulan tersebut harus benar-benar di manfaatkan oleh Awak kapal baru untuk belajar dan pengenalan peralatan-peralatan untuk kerja *Anchor handling* sehingga tahu bagaimana cara mengoperasikannya, juga harus memahami prosedur-prosedur pelaksanaan pekerjaan *Anchor handling* dan prosedur-prosedur tentang keselamatan yang ada di atas kapal *AHTS*.

Dalam rangka untuk meningkatkan kelancaran operasional proses pekerjaan *Anchor handling* bagi pelaut-pelaut baru yang belum pengalaman mengoperasikan *Anchor handling*, maka sebelum bertugas perlu dilakukan pelatihan pengoperasian *Anchor handling*.

Program-program pelatihan pelaksanaan kerja *Anchor handling* untuk Awak kapal harus meliputi:

a) Prosedur pelaksanaan kerja

Setiap Awak kapal diberikan pengarahan tentang prosedur-prosedur pelaksanaan kerja positioning jangkar dengan mengutamakan keselamatan kerja.

b) Jenis-jenis jangkar dan pelampungnya

Mengetahui dari jenis-jenis jangkar dan pelampung yang biasa digunakan pada saat pelaksanaan kerja *Anchor handling*.

c) Pengetahuan peralatan kerja *Anchor handling*

Meliputi peralatan dan perlengkapan yang berada di atas kapal *AHTS* dan juga peralatan dan perlengkapan yang telah disiapkan oleh *Barge / Rig*.

d) Karakteristik kapal dan *Barge / Rig*

Mengerti karakteristik olah gerak dari kapal dan berbagaimacam jenis dari *Barge / Rig*.

Untuk bekerja di atas kapal jenis AHTS diperlukan sumber daya manusia yang terlatih dan terampil di bidangnya karena kapal jenis ini memiliki spesifikasi dan karakteristik yang berbeda dengan jenis kapal pada umumnya dalam pengoperasian maupun pekerjaannya serta memiliki tingkat kesulitan dan resiko yang sangat tinggi.

2) Pelaksanaan Perawatan Peralatan *Anchor handling* Sesuai PMS

Disamping adanya penghargaan dan sanksi kepada rating fungsi pengawasan kepada rating dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya harus dilakukan secara terus menerus oleh Nakhoda selaku pimpinan di atas kapal dan Mualim I serta KKM yang membawahi departemennya masing-masing untuk menjamin tugas itu dilaksanakan dengan baik dan selamat.

Menurut teori Employee Oriented and Task Oriented Leadership - Leadership style matrix, maka seorang pemimpin di atas kapal dalam hal ini Nakhoda dan Perwira Senior yang berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan para pemimpin ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada bawahannya atau rating, mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja rating sebagai hasil pelaksanaan tugas.

Pengawasan terhadap rating dalam melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur kerja yang benar sangat penting untuk dilakukan setiap saat dan berkesinambungan. Dengan pengawasan yang baik diharapkan membawa perubahan yang signifikan terhadap keselamatan rating dalam pekerjaannya.

Hal ini baik untuk Perwira Senior agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek positif kepada perkembangan pemahaman rating tentang keselamatan dan prosedur kerja yang benar.

Di samping itu pelaksanaan PMS yang dilakukan secara maksimal juga dapat mengurangi resiko kecelakaan kerja, karena dalam sistem perawatan terencana ini semua alat-alat kerja dan alat-alat keselamatan akan selalu dalam kondisi baik dan siap pakai, sehingga kecelakaan yang diakibatkan oleh peralatan yang tidak bekerja maksimal dapat di minimalisir. Supaya peralatan *Anchor handling* selalu dalam kondisi operasi, maka kegiatan perawatan dilaksanakan sesuai dengan PMS.

b. Terjadi Kesalahan Dalam Pengoperasian Alat Kerja

Pemecahan masalah untuk penyebab yang mengakibatkan timbulnya permasalahan terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja, adalah sebagai berikut:

1) Peningkatan Pengetahuan Melalui Pembekalan Dengan Video Visual

Para awak kapal baru (non pengalaman) yang diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan para Awak kapal yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orang-orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya dan prosedur-prosedurnya. Mereka juga memerlukan latihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan tugas-tugas secara baik.

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan awak kapal. Pertama, pendidikan dan pelatihan dilakukan untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan awak kapal dengan permintaan jabatan. Kedua, program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efesiensi dan efektifitas kerja awak kapal dalam mencapai sasaran-sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat Awak kapal menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan pelatihan

membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik.

Meskipun awak kapal baru telah menjalani orientasi dengan baik, mereka jarang melaksanakan pekerjaan dengan memuaskan. Mereka harus terus dilatih dan dikembangkan dalam bidang tugas-tugas mereka. Begitu pula awak kapal lama yang telah berpengalaman memerlukan juga latihan-latihan untuk mengurangi atau menghilangkan kebiasaan-kebiasaan yang buruk.

Pendidikan dan pelatihan mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang membantu awak kapal untuk bertanggung jawab lebih besar di waktu yang akan datang. Program latihan tidak hanya penting untuk individu tetapi juga organisasi dan hubungan manusiawi dalam kelompok kerja, dan bahkan bagi negara. Latihan dapat juga digunakan apabila tingkat kecelakaan kerja atau pemborosan tinggi, semangat kerja dan motivasi rendah atau masalah-masalah operasional lainnya.

Program berupaya untuk mengajarkan berbagai keterampilan tertentu, menyampaikan pengetahuan yang dibutuhkan atau mengubah sikap. Agar program efektif, prinsip-prinsip belajar harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipatif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhi prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Di samping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual, karena pada hakekatnya para awak kapal mempunyai kemampuan, sifat dan sebagainya yang berbeda satu dengan yang lainnya.

Metoda latihan yang digunakan dalam proses pelatihan terhadap Awak kapal adalah mencoba metoda praktis, Awak kapal dilatih langsung oleh seorang yang berpengalaman seperti seorang Mualim 1 atau Nakhoda, dalam hal ini kedua personil kapal tersebut bisa juga disetarakan sebagai supervisor/penyelia. Berbagai bentuk teknik

untuk meningkatkan pengetahuan yang digunakan dalam praktek adalah sebagai berikut :

a) *Coaching*:

Bentuk pelatihan dan pengembangan yang dilakukan di tempat kerja oleh atasan dengan membimbing petugas melakukan pekerjaan secara informal dan biasanya tidak terencana, misalnya bagaimana melakukan pekerjaan, bagaimana memecahkan masalah. Dilihat dari prinsip belajar partisipasi, relevance, transference, dan feedback.”

b) *Penugasan Sementara*:

Penempatan awak kapal pada posisi tertentu untuk jangka waktu yang ditetapkan. Awak kapal terlibat dalam pemecahan masalah-masalah operasional secara nyata.

c) *Simulasi*:

Program latihan tidak mengganggu operasi-operasi normal, dapat dilakukan dengan cara seorang Mualim I atau Nakhoda (supervisor/penyelia) memberikan latihan atau melalui pembekalan dengan video visual kepada awak kapal dek yang dikatakan baru dengan pekerjaan di atas kapal.

Pengembangan Sumber Daya Manusia jangka panjang adalah aspek yang semakin penting dalam suatu organisasi. ”Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan elemen utama organisasi, dibandingkan dengan elemen lain seperti modal, teknologi dan uang, sebab manusia itu sendiri yang mengendalikan yang lain. Manusia memilih teknologi, manusia yang mencari modal, manusia yang menggunakan dan memeliharanya, di samping manusia dapat menjadi salah satu sumber keunggulan bersaing dan sumber keunggulan bersaing yang langgeng. Oleh karena itu, pengelolaan Sumber Daya Manusia dalam organisasi menjadi suatu hal yang sangat penting.” Melalui pengembangan mutu awak kapal yang ada sekarang, akan mengurangi resiko bagi perusahaan untuk melakukan penarikan tenaga kerja baru. Bila para awak kapal dikembangkan secara tepat,

promosi dan transfer lebih mungkin dipenuhi terlebih dahulu secara internal, dan juga menunjukkan kepada awak kapal bahwa merekamempunyai kesempatan untuk meningkatkan karier. Manfaat dari pengembangan ini juga akan secara langsung dirasakan perusahaan melalui peningkatan efisiensi operasional sebagai efek dari turunnya angka interupsi operasi akibat pergantian awak kapal. Belum lagi nilai tambah berupa ikatan emosional berbentuk loyalitas semakin besar dari awak kapal terhadap perusahaan.

2) Pelaksanaan Familiarisasi / Pengenalan Peralatan *Anchor Handling*

Suatu hal yang mutlak diperlukan jika seorang awak kapal baru naik ke kapal yang baru / di tempat yang baru yaitu dengan diberikan familiarisasi / pengenalan. Hal ini dapat dilakukan dengan mengikuti suatu program khusus di darat atau di pangkalan yang telah dijadwalkan oleh perusahaan sebagai bagian yang sangat perlu bagi semua Awak kapal, sesuai dengan kebutuhan atau permintaan dari pencharter berdasarkan jenis pekerjaan, jabatan, daerah alur pelayaran atau lokasi dimana kapal beroperasi dari suatu pelabuhan negara tertentu baik itu berupa aturan baku / standart maupun sesuai praktek Good Seamanship / kecakapan pelaut yang baik. Maksud dan tujuan untuk mengantisipasi kelemahan dan kemampuan dari setiap Awak kapal serta mengetahui sejauh mana pengetahuan tentang peraturan-peraturan nasional maupun internasional berdasarkan sertifikasi dan pelatihan yang telah diperoleh.

Personil yang terkait dengan *Safety Management System* (SMS) di kapal telah diberikan ketentuan yang jelas, definisi, tanggung jawab dan otorita mereka, tetapi kurangnya pengetahuan awak kapal dan motivasi awak kapal guna memahami pentingnya *Safety Management System* (SMS) demi efektif dan efisiennya persiapan operasional kapal. Betapa pentingnya mengadakan berbagai jenis pelatihan rutin diatas kapal yang berhubungan dengan keselamatan jiwa manusia di laut dan keamanan atau kelancaran operasional kapal itu sendiri, demi mencegah atau memperkecil kecelakaan atau kejadian-kejadian yang

tidak diharapkan.

Hal pokok dan yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

- a) Pentingnya mematuhi peraturan dan undang-undang serta prosedur.
- b) Konsekuensi penyimpangan dari ketentuan prosedur.
- c) Memperhatikan, mengerti dan mematuhi ketentuan perintah Nakhoda (seperti: "Standing Orders" & "Night Orders") bahkan pengawasan operasional.

Pengenalan terhadap panduan sistim manajemen kesehatan, keselamatan dan lingkungan (*Health, Safet & Environmental Management System*) bagi seluruh Awak kapal sebelum naik kapal adalah sangat perlu dan merupakan program yang tetap dilaksanakan oleh bagian Keselamatan Armada (*Fleet Safety Department*) baik di kantor maupun diatas kapal. Penulis memberikan motivasi kepada para pelaut dan staf perusahaan di darat agar lebih efektif mengadakan pemantauan dan pelatihan terhadap keselamatan dan lingkungan sekitarnya. Di bawah ini adalah susunan jadwal yang mungkin perlu diperhatikan dan dilaksanakan secara rutin adalah:

- (1) Lebih giat memperhatikan atau memantau aktivitas Awak kapal (*Proactive Intervention*).
- (2) *Bridge Resources Management*.
- (3) Metode atau cara Pengawasan Kecelakaan (*Accident Control technique*).
- (4) Rapat kerja (*Tool Box Meeting*).
- (5) Analisa Bahaya Kerja (*Job Hazard Analysis*).
- (6) Ijin Kerja (*Permit to Work*)/System Ijin Kerja Aman. (*SIKA*)
- (7) Penilaian terhadap resiko keselamatan, kesehatan dan lingkungan (*Safety, Health & Environmental Risk Assessment*).
- (8) Memahami atau mengerti Sistim Manajemen Keselamatan dan Lingkungan.

(9) Mematuhi perintah Nakhoda (Seperti: Standing Orders, Night Orders).

(10) *General Emergencies Response and Prosedure*.

(11) *First Aid Cardio Pulmonary Resuscitation (CPR)*.

(12) Berdiskusi tentang berita keselamatan

(13) Rapat untuk merivisi sistim manajemen diatas kapal

Poin-poin tersebut itulah yang harus menjadi perhatian bagi perusahaan yang bergerak di bidang *Offshore* akan pentingnya familirisasi sebelum menempatkan crew baru yang akan naik ke atas kapal yang memiliki jenis pekerjaan yang berbeda

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Terjadi Kelambatan Dalam Proses Pekerjaan *Anchor Handling*

1) Pelatihan Pengoperasian *Anchor Handling* Di Atas Kapal/ *On Board Training*

Keuntungannya :

- a) Dapat meningkatkan keterampilan ABK dalam melaksanakan tugas pada pekerjaan *anchor handling* sehingga pekerjaan selesai tepat waktu
- b) Pelatihan dapat dilakukan di atas kapal dengan memanfaatkan waktu luang

Kerugiannya :

Tingkat kemampuan ABK yang berbeda-beda sehingga pelatihan harus dilakukan secara rutin dan terjadwal yang seringkali terkendala karena jadwal operasional kapal yang padat.

2) Pelaksanaan Perawatan Peralatan *Anchor Handling* Sesuai PMS

Keuntungannya :

Peralatan kerja *anchor handling* berfungsi dengan baik sehingga dapat menunjang kelancaran kerja.

Kerugiannya :

Perawatan membutuhkan waktu dan suku cadang untuk mengganti komponen *anchor handling* yang rusak.

b. Terjadi Kesalahan Dalam Pengoperasian Alat Kerja

1) Peningkatan Pengetahuan Melalui Pembekalan Dengan Video Visual

Keuntungannya :

Dapat meningkatkan pemahaman ABK dalam mengoperasikan alat kerja *anchor handling* sehingga meminimalisir terjadinya kesalahan.

Kerugiannya :

Terkadang ABK kurang serius dalam menyaksikan video visual dan juga seringkali kondisi di lapangan berbeda dengan apa yang disampaikan.

2) Pelaksanaan Familiarisasi / Pengenalan Peralatan *Anchor Handling*

Keuntungannya :

Bagi ABK yang baru dapat memahami prosedur pengoperasian peralatan *anchor handling* dengan benar.

Kerugiannya :

Familiarisasi membutuhkan waktu dan peran perwira.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Terjadi Kelambatan Dalam Proses Pekerjaan *Anchor Handling*

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasi kelambatan dalam proses pekerjaan *anchor handling* yaitu pelatihan pengoperasian *anchor handling* di atas kapal/ *on board training*.

b. Terjadi Kesalahan Dalam Pengoperasian Alat Kerja

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasi terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja yaitu pelaksanaan familiarisasi / pengenalan peralatan *anchor handling*.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah penulis menguraikan beberapa hal yang berhubungan dengan upaya peningkatan kualitas kerja pada saat pelaksanaan kerja *Anchor handling*, serta dengan melakukan identifikasi masalah kemudian dianalisa dan sebagai alternatif pemecahan masalah, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kurang terampilnya awak kapal dalam mengoperasikan peralatan *Anchor handling* mengakibatkan proses pengeboran minyak lepas pantai menjadi terhambat.
2. Terjadinya kerusakan peralatan *anchor handling* pada saat mengoperasikan kapal menyebabkan pekerjaan *anchor menjadi* terhambat.
3. Kurangnya pengetahuan Awak kapal tentang pekerjaan *anchor handling* dan Rig /Barge Move sebelum naik ke atas kapal menyebabkan pada saat pengoperasian alat kerja *anchor handling* terjadi kesalahan.
4. Kurangnya pengalaman ABK bekerja di kapal AHTS menyebabkan kualitas kerja pelaksanaan *Anchor handling* kurang terlaksana dengan baik.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis menyarankan atau memberi saran untuk meningkatkan kualitas kerja dalam melaksanakan pekerjaan *Anchor handling* dapat diambil langkah-langkah sebagai berikut :

1. Perusahaan memberikan pelatihan kepada Awak kapal baru maupun yang akan keatas kapal yang mempunyai jenis pekerjaan yang berbeda dari jenis kapal sebelumnya dari Staf kantor yang betul betul kompeten di bidangnya.
2. Sebaiknya Perwira lebih tegas dalam mengawasi pelaksanaan perawatan peralatan *Anchor handling* sesuai dengan prosedur kerja sehingga membawa

perubahan yang signifikan terhadap keselamatan awak kapal dalam pekerjaannya.

3. Sebaiknya Perwira memberikan pembekalan dengan video visual agar peningkatan pengetahuan ABK tentang *Anchor handling* semakin berkualitas.
4. Seyogyanya manajemen di atas kapal rutin melakukan familirisasi dan training tentang kerja *Anchor handling* bagi setiap Awak kapal yang baru bekerja maupun Awak kapal sudah lama bekerja sehingga dapat meningkatkan keterampilan *Anchor handling*.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad. (2000). *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*, Bandung, Penerbit Angkasa
- Hancox, Michael. (2012). *Anchor Handling Edisi 3*, London : Oil field Seamanship.
- ICMF. (2007). *International Safety for Oil Tanker and Terminal*, London. Penerbit Admiralty Publication of United Kingdom.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 tahun 1998, tentang Pengawakan Kapal Niaga.
- Mamondole Krets. (2009). *Anchor Handling*. Jakarta : Yayasan Sinergi Reformata
- Prabu Mangkunegara, Anwar. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*, Jakarta : Rajawali Press
- Sedarmayanti. (2017). *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung :Mandar Maju
- Silalahi, Bennet NB, (1994), Perencanaan pembinaan tenaga kerja perusahaan. PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Undang – Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Yasin, Sulchan. (2016). *Kamus Pintar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- _____ *Standars Of Training Certification and Watckeping (STCW) 1978 Amandement 2010*. London : IMO Publications.
- _____ *International Convention For The Safety Life At Sea (SOLAS) 1974*, Special Chapter I General Provisions and Chapter II – 1 Construction
- _____ *International Safety Management Code and guidelines on implementation of the ISM Code 2010 Edition, IMO London 2010*