

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



MAKALAH

**UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL
DALAM KEGIATAN *ANCHOR HANDLING* DI ATAS
KAPAL OFCO EAGLE 2**

Oleh :

ANDRI YUDHA SYAHPUTRA
NIS. 02884/N-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2023**

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



MAKALAH

**UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL
DALAM KEGIATAN *ANCHOR HANDLING* DI ATAS
KAPAL OFCO EAGLE 2**

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

Oleh :

**ANDRI YUDHA SYAHPUTRA
NIS. 02884/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2023**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ANDRI YUDHA SYAHPUTRA
No. Induk Siwa : 02884/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH
KAPAL DALAM KEGIATAN *ANCHOR HANDLING* DI
ATAS KAPAL OFCO EAGLE 2

Pembimbing I,

Dr. Drs. Bambang Sumali, M.Sc
NIP. 19601105 198503 1 001

Jakarta, 31 Agustus 2023
Pembimbing II,

Capt. Tri Kismantoro, M.M, M.Mar
NIP. 19751012 199808 1 001

Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ANDRI YUDHA SYAHPUTRA
No. Induk Siwa : 02884/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH
KAPAL DALAM KEGIATAN *ANCHOR HANDLING* DI
ATAS KAPAL OFCO EAGLE 2

Penguji I

Vega Fonsula Andromeda,
S. ST., S. Pd., M. Hum

NIP. 19770326 200212 1 002

Penguji II

Ronald Simanjuntak, M. T.

NIP. 19750616 200604 1 001

Penguji III

Dr. Drs. Bambang Sumali,
M.Sc

NIP. 19601105 198503 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 198105032002122001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN *ANCHOR HANDLING* DI ATAS KAPAL OFCO EAGLE 2”

Makalah diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Kepala Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Dr. Drs. Bambang Sumali, M.Sc, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Capt. Tri Kismantoro, M.M, M.Mar, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah.

6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
7. Orang tua tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Anak tersayang yang telah memberikan waktu dan semangat selama pengerjaan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXVII tahun ajaran 2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, 31 Agustus 2023

Penulis



ANDRI YUDHA SYAHPUTRA

NIS. 02884/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
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 Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	16
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	18
B. Analisis Data	20
C. Pemecahan Masalah	25
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	37
B. Saran	37
DAFTAR PUSTAKA	39
DAFTAR ISTILAH	40

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Semakin meningkatnya kebutuhan akan minyak dan gas di dunia internasional, mendorong negara-negara penghasil minyak dunia berusaha meningkatkan eksplorasi untuk mencari ladang-ladang minyak dan gas baru serta membangun sumur-sumur minyak yang baru di lepas pantai. Pemasangan pipa-pipa bawah laut dan merestorasi ladang maupun sumur minyak dan gas yang sudah ada untuk perlu ditingkatkan kapasitas produksinya. Keadaan yang demikian, mendorong semakin tingginya permintaan kapal-kapal untuk operasi lepas pantai (*Offshore*) dengan spesifikasi yang lebih lengkap dan canggih sesuai dengan kebutuhan eksplorasi lepas pantai.

Kapal *Anchor Handling, Tug and Supply* (AHTS) dirancang sebagai kapal kerja lepas pantai, yang bertugas mengangkat, menurunkan dan memindahkan jangkar (*deployed and retrieved anchor*) untuk *Accommodation Work Barge* (AWB) dan juga dapat melakukan perawatan *Platform/rig* maupun pekerjaan pemasangan pipa bawah laut (*pipe line operation*). Kegiatan tersebut membutuhkan Nakhoda dan ABK yang terampil dan profesional untuk mengoperasikan kapal dengan baik dan agar dapat mendukung pencapaian hasil pekerjaan yang optimal. *Accommodation Work Barge* (AWB) adalah kapal apung yang berfungsi sebagai tempat akomodasi para pekerja dan *engineer* yang bekerja di pengeboran lepas pantai (*offshore*). Selain itu juga AWB berfungsi sebagai sarana untuk mengakomodir keperluan serta peralatan berat dari darat ke *drilling platform*.

Dalam pengoperasian kapal *anchor handling* sangat berbeda dengan pengoperasian kapal niaga lainnya. Seseorang yang baru pertama kali bergabung di atas kapal 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 ABK yang melaksanakan pekerjaan *anchor handling* di dek. Di atas kapal, Nakhoda selaku pemimpin memegang peranan penting dalam mengontrol ABK, terutama pada saat melaksanakan pekerjaan *anchor handling*. Apabila Nakhoda tidak hati-hati maka akan berakibat kecelakaan yang fatal terhadap ABK yang bekerja di *main deck*. Hal ini sangat berisiko terhadap keselamatan jiwa manusia, *platform/rig* dan bagi kapal itu sendiri.

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai *Chief Officer* di atas kapal OFCO EAGLE 2 masih ditemukan berbagai kondisi yang bisa menimbulkan kecelakaan kerja yang timbul dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*. Masalah tersebut di antaranya minimnya keterampilan Rating dalam mengerjakan pekerjaan *anchor handling* disebabkan karena kurangnya pengalaman kerja Rating di kapal jenis AHTS. Selain itu, kurangnya perhatian Rating terhadap keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan Rating kurang disiplin dalam melaksanakan prosedur kerja dan keselamatan kerja di atas kapal. Contohnya pada tanggal 14 Februari 2023, saat kapal OFCO EAGLE 2 sedang melaksanakan pengangkatan jangkar di Mubarraz Oil Field, tiba-tiba *anchor chain* dari jangkar tersebut putus dan hampir mengenai salah satu rating di dek yang ikut serta dalam kegiatan *anchor handling* (*near miss*). Hal ini juga menjadi masalah yang cukup rumit.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengambil judul: **“UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN ANCHOR HANDLING DI ATAS KAPAL OFCO EAGLE 2”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Permasalahan-permasalahan mengenai keselamatan kerja Rating selama penulis bertugas untuk pengoperasian *anchor handling* di kapal OFCO EAGLE 2, diantaranya yaitu:

- a. Kurangnya keterampilan Rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*
- b. Rendahnya kedisiplinan tim kerja dalam aspek keselamatan di atas kapal.

- c. Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja *anchor handling*
- d. Kurangnya koordinasi antar ABK dalam pekerjaan *anchor handling*
- e. Alat - alat keselamatan kerja di atas kurang memadai.

2. Batasan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, mengingat banyaknya permasalahan yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada saat melaksanakan kegiatan *anchor handling*, maka penulis perlu membatasi pembahasan pada makalah ini. Pembahasan pada makalah ini berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja sebagai *Chief Officer* di atas kapal OFCO EAGLE 2 pembahasannya yaitu :

- a. Kurangnya keterampilan rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*
- b. Rendahnya kedisiplinan tim kerja dalam aspek keselamatan di atas kapal

3. Rumusan Masalah

Agar lebih mudah dalam mencari solusi permasalahan yang ada, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Mengapa rating kurang terampil dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*?
- b. Bagaimana meningkatkan kedisiplinan tim kerja dalam aspek keselamatan di atas kapal?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab rating kurang terampil dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk mengetahui penyebab rendahnya kedisiplinan tim kerja dalam aspek keselamatan di atas kapal dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoretis

- 1) Untuk mengembangkan pengetahuan pembaca khususnya para anak buah kapal tentang peningkatan keterampilan dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*.
- 2) Untuk mengembangkan pengetahuan pembaca khususnya para anak buah kapal tentang peningkatan aspek kedisiplinan dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*.

b. Aspek Praktis

- 1) Untuk memberikan sumbangsih pemikiran kepada perusahaan pelayaran dan rekan pelaut supaya lebih memahami cara meningkatkan keterampilan dan disiplin dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*.
- 2) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program Diklat Pelaut Tingkat 1 di STIP Jakarta yang sedang penulis ikuti saat ini.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain :

a. Studi Kasus

Penulis mengadakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah yang nyata dalam kehidupan serta banyaknya kejadian kejadian yang dapat mengakibatkan menurunnya kinerja anak buah kapal di atas kapal. Untuk itu perlu dicari sesuatu yang lebih baik pada anak buah kapal agar apa yang diinginkan dapat tercapai.

b. Deskriptif Kualitatif

Suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial masalah manusia.

Pada pendekatan ini dibuat suatu gambaran kompleks memilih kata-kata, laporan secara terperinci dan pandangan responder dan melakukan study pada situasi yang dialami. Dalam penulisan makalah ini dijelaskan berdasarkan pengalaman dan pengamatan selama bekerja di atas kapal berupa gambaran nyata yang terjadi selama kapal Ofco Eagle 2.

Menurut Sugiyono (2016:23) memaparkan bahwa Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Menurut Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2010:67) mengemukakan bahwa penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2016:193) bahwa Teknik pengumpulan data adalah suatu langkah yang dinilai strategis dalam penelitian, karena mempunyai tujuan yang utama dalam memperoleh data.

Menurut Riduwan (2010:51) bahwa teknik pengumpulan data merupakan salah satu metode yang ada di dalam pengumpulan data dengan menggunakan teknik atau cara yang digunakan oleh para peneliti untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data adalah suatu prosedur yang cara sistematis dengan cara memperoleh data yang telah dinilai penting.

Dalam pengumpulan data-data makalah ini, penulis menggunakan teknik-teknik sebagai berikut :

a. Observasi

Yaitu berdasarkan pengalaman yang pernah dialami penulis selama bekerja di atas kapal.

b. Metode Perpustakaan

Dimana data informasi didapat dari buku-buku dan literatur yang berkaitan dengan judul makalah.

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengambil rating di atas kapal OFCO EAGLE 2 sebagai subyek pada penelitian yang mana penulis bekerja sebagai *Chief Officer* dan mengadakan pengamatan berkaitan dengan kompetensi ABK di kapal tersebut.

4. Teknik Analisis Data

Tehnik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya. Analisis berdasarkan survei, pengamatan dan pengalaman penulis sendiri sebagai *Chief Officer* di atas kapal OFCO EAGLE 2.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama bekerja sebagai *Chief Officer* di atas kapal OFCO EAGLE 2 dalam periode 16 Desember 2022 sampai dengan 15 Juni 2023.

2. Tempat penulisan

Penelitian dilaksanakan di atas kapal Ofco Eagle 2, salah satu armada milik perusahaan Ofco Offshore International yang beroperasi di alur pelayaran *Persian Gulf*.

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

Dalam bab ini dijelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dijelaskan 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 DESKRIPSI DATA DAN ANALISIS

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di kapal OFCO EAGLE 2. 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

Dalam bab ini dijelaskan 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. Peningkatan Kinerja ABK

a. Peningkatan

Poerwadarminta (2011:474), menyatakan bahwa peningkatan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas, sedangkan meningkatkan berarti memajukan. Secara umum, meningkatkan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, meningkatkan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

b. Kinerja ABK

Mangkunegara, Anwar Prabu (2015:67), 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 Undang-Undang No.17 Tahun 2008, pasal 1 ayat 42 dijelaskan bahwa Anak Buah Kapal adalah semua orang yang ada di kapal selain Nakhoda.

Rating adalah jabatan di kapal selain Perwira, baik bagian dek maupun mesin. Sedangkan yang termasuk dalam *deck rating* adalah :

- 1) Bosun adalah kepala kerja ABK *deck*, merupakan *rating* berpengalaman. Bekerja di bawah arahan *chief officer*. Dapat dipastikan bahwa bosun telah melalui jabatan-jabatan di bawahnya, yaitu kelasi dan juru mudi.

Bosun akan mendapatkan tugas harian yang diberikan *chief officer* untuk melakukan pekerjaan tertentu seperti membersihkan kapal dan pengadaan barang-barang kerja. Awak kapal yang membutuhkan gerindra, cat, kuat atau bahkan *safety googles* bisa memintanya dari seorang bosun.

- 2) Mistri adalah ABK *deck* yang berurusan dengan mebeulair, *sounding tanki-tanki*, air tawar, air ballast. Bekerja di bawah arahan *chief officer*. Jika tidak ada tugas khusus, ikut kerja harian di bawah bosun. Perusahaan yang tidak menempatkan jabatan mistri di kapal, perannya dilaksanakan oleh bosun.
- 3) Juru mudi, *Able-bodied Seaman (AB)* adalah *rating* yang melaksanakan dinas jaga. Ikut kerja harian *deck* di bawah Bosun. Sebagaimana namanya, tugas juru mudi tidak lain untuk mengemudikan kapal. Karena terbilang cukup berat, tugas ini dibantu oleh bosun. Selain mengemudikan kapal, seorang juru mudi juga harus aktif dalam membantu menjaga kebersihan *deck* kapal.
- 4) Kelasi, *Ordinary Sailor (OS)* pelaut pemula. Ikut kerja harian *deck* di bawah bosun. Tugas utama kelasi adalah untuk membantu pekerjaan bosun terutama untuk mengerjakan pekerjaan berat seperti membersihkan kapal, menyetok dan lainnya

Berdasarkan konvensi STCW 1978 amandemen 2010 Bab II, Level dukungan (*department deck*), perubahan utama dalam bab II adalah penambahan pelaut terampil (*Able Seafarers*) *deck rating*. Ini terpisah dari *rating* yang melaksanakan tugas jaga Navigasi (*Rating forming Part of a Navigational Watch*). Berdasarkan persyaratan untuk kerja di kapal,

penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi tugas jaga Navigasi sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi AB sampai kualifikasi tugas jaga navigasi telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*) AB, ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II/5.

c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

Menurut Mangkunegara, Anwar Prabu (2015:67), 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.

Soemarjadi Ramanto, Muzni; Zahri, Wikdati (2001:2) bahwa 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.

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.

Azwar (2015:15), menyatakan bahwa motivasi adalah rangsangan, dorongan ataupun pembangkit tenaga yang dimiliki seseorang atau sekelompok masyarakat yang mau berbuat dan bekerjasama secara optimal dalam melaksanakan sesuatu yang telah direncanakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Motivasi merupakan keinginan, hasrat dan tenaga penggerak yang berasal dari dalam diri manusia untuk melakukan sesuatu atau untuk berbuat sesuatu. Dari kutipan ini juga dapat disimpulkan bahwa memotivasi anak buah kapal dalam melakukan pekerjaan diatas kapal memegang peranan penting. Dengan adanya motivasi dari perwira atau nakhoda, maka anak buah kapal akan mempunyai semangat kerja yang tinggi untuk melakukan pekerjaannya.

2. Kegiatan *Anchor Handling*

a. Definisi *Anchor Handling*

Menurut Mamondole, Krets (2014:2), 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.

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, rating 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.

b. Peralatan dan Perlengkapan *Anchor handling*

Menurut Krets Mamondole (2014:52) 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 reting 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*.

c. ***Safety Management Manual (SMM) untuk Kegiatan Anchor Handling***

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.

d. Prosedur Kerja *Anchor handling*

- 1) Persiapan sebelum pelaksanaan *anchor handling (deployed)* di deck
 - a) Melaksanakan *tool box meeting* sebelum melaksanakan *anchor handling* dan *job safety analysis* kepada seluruh crew yang akan terlibat, didalamnya dibahas tugas dan tanggung jawab masing-masing *crew*. Memastikan kondisi *crew* dalam keadaan prima sebelum melaksanakan tugas.
 - b) Melakukan pemeriksaan dan memastikan semua alat-alat towing dalam keadaan siap pakai misalnya: *towing winch* dapat menarik dan mengulur *wires*, *shark jaw* dapat membuka dan menutup, *towing pin* dapat menahan *wire*, *lifter pin* dapat naik turun untuk memudahkan proses pelepasan/pemasangan *wire*, *tugger wire* dapat menarik *wire*.
 - c) Persiapan peralatan di *deck* seperti *shackle* (biasanya dengan SWL 85 ton), *tugger wire* dikeluarkan dan *standby di deck*. Peralatan bantu linggis, *hook*, palu, *split pin* dan sebagainya harus siap.
 - d) Semua peralatan komunikasi harus dipastikan dalam kondisi baik dan lancar baik antara anjungan deck atau kapal dengan *barge/rig*.
- 2) Tahap-tahap *anchor recovery* dengan cara *chain chaser*
 - a) Kapal bergerak mundur perlahan-lahan mendekati *semi-submersible*

- b) Setelah jarak cukup dekat (dalam jangkauan *crane* kapal) berhenti
- c) *Crane* dari *semi-submersible* akan mengirim *chain chaser*
- d) *Shocket* pada *chain chaser* ditahan di *camfork*
- e) *Anchor handling wire* disambungkan pada *socked chain chaser* dengan menggunakan *kenter link*
- f) Kemudian kapal menuju perlahan ke arah *anchor position*. Disaat yang sama *anchor handling wire* terus diarea
- g) Pada saat kapal menerima tension yang cukup besar berarti *chain chaser* sudah tersangkut pada jangkar
- h) Kapal berhenti dan *maintain position*, *anchor handling wire* ditarik
- i) Pada saat jangkar sudah berada pada *stern roller* kapal memutar haluan 180^0 (haluan menghadap ke *semi-submersible*)
- j) Kapal maju pelan disaat yang sama *semi-submersible* menarik *anchor wire*
- k) Pada saat kapal sudah cukup dekat dengan *semi-submersible* kapal berhenti dan memutar haluan buritan menghadap ke *semi-submersible*
- l) *Anchor handling wire* di *disconnect* dari *chain chaser*
- m) Kemudian *crane* akan diturunkan ke *deck* dan *chain chaser* dikembalikan ke *semi-submersible* dengan menggunakan *crane*.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Berdasarkan teori-teori yang disebutkan di atas, secara garis besar kecelakaan itu tidak akan timbul apabila pihak-pihak yang terkait dalam mengoperasikan kapal melaksanakan tugas dan tanggung jawab penuh mereka dengan baik. Kemudian penulis mengambil kerangka pemikiran sebagai berikut :

**UPAYA PENINGKATAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM KEGIATAN
ANCHOR HANDLING DI ATAS KAPAL OFCO EAGLE 2**

IDENTIFIKASI MASALAH

1. Kurangnya keterampilan Rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*
2. Rendahnya kedisiplinan tim kerja dalam aspek keselamatan di atas kapal.
3. Terjadi kesalahan dalam pengoperasian alat kerja *anchor handling*
4. Kurangnya koordinasi antar ABK dalam pekerjaan *anchor handling*
5. Alat - alat keselamatan kerja di atas kurang memadai.

BATASAN MASALAH

Kurangnya keterampilan rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*

Rendahnya kedisiplinan tim kerja dalam aspek keselamatan di atas kapal

Penyebabnya :

1. Belum maksimalnya pelatihan bagi rating di atas kapal
2. Kurangnya pemahaman rating tentang prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal

Penyebabnya :

1. Kurangnya kedisiplinan dalam menjalankan prosedur kerja *anchor handling*
2. Rendahnya motivasi dalam pelaksanaan kerja *Anchor handling*

Pemecahannya :

1. Meningkatkan pelatihan bagi rating dalam pekerjaan *anchor handling*
2. Melaksanakan *safety meeting* tentang penggunaan alat-alat kerja *anchor handling*

Pemecahannya :

1. Meningkatkan pengawasan kerja oleh Perwira Senior secara konsisten
2. Meningkatkan motivasi kerja

OUTPUT

**MENINGKATNYA KINERJA RATING SEHINGGA PELAKSANAAN
ANCHOR HANDLING BERJALAN LANCAR**

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA



Gambar 1 sumber: <https://www.vesselfinder.com>

Nama Kapal	:	OFCO EAGLE 2
<i>Length Overall</i>	:	57.50m
<i>Length Waterline</i>	:	55.05m
<i>Breadth Moulded</i>	:	13.80m
<i>Draft (max)</i>	:	5.50m
<i>GRT/NRT</i>	:	1373/411
<i>Year of Built</i>	:	2009
<i>Place of Built</i>	:	China
<i>Class</i>	:	Amerian Berau of Shipping
<i>Flag</i>	:	Saint Vincent and Grenadines
Tipe kapal	:	AHTS
Pemilik kapal	:	OFCO Offshor International
Wilayah operasi	:	Persian Gulf / Abu Dhabi
Tugas kapal	:	<i>Cargo operation, towing rig move, anchor handling</i>

Fakta-fakta yang pernah terjadi di atas kapal Ofco Eagle 2 selama penulis bekerja sebagai *Chief Officer* di atas kapal tersebut periode 14 Desember 2022 sampai dengan 08 Mei 2023 adalah sebagai berikut:

1. Fakta I

Pada tanggal 24 Januari 2023 saat kapal Ofco Eagle 2 mendapat tugas untuk memindahkan *mooring buoy*. Sebelum melakukan pekerjaan tersebut mengadakan *toolbox meeting* dan menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)*. Ketika blok jangkar akan terangkat dari dasar laut, Nakhoda memerintahkan Bosun untuk selalu melaporkan kondisi tegangan *wire* dan *rantai jangkar* serta arah blok jangkar. Tetapi karena kondisi rantai jangkar yang sudah tua dan keropos mengakibatkan rantai jangkar putus tidak mampu untuk menahan beban blok jangkar. Dampaknya, proses pekerjaan *anchor handling* menjadi terhambat dan harus berhenti kurang lebih 4 jam. Kemudian Nakhoda memerintahkan Bosun untuk mempersiapkan kembali *anchor handling wire* untuk melakukan pemindahan blok jangkar dengan langsung *connect* melalui *delta plate*. Setelah berdiskusi dengan *diving supervisor* ditemukan kesalahan dalam pengangkatan blok jangkar dimana *anchor handling wire* seharusnya *connect* langsung ke *delta plate* yang mana memiliki ukuran rantai yang lebih besar dari *pennant chain*. Kesalahan ini terjadi karena kurangnya keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling* sehingga belum dapat memahami prosedur kerja *anchor handling* yang baik dan benar.

2. Fakta II

Pada tanggal 14 Februari 2023, ketika kapal melakukan pekerjaan *anchor handling* pada saat proses memasang *buoy* ke *pennant wire*, secara tiba-tiba rantai yang sudah di tahan dengan *camfork* terlepas dan meluncur ke laut. Tidak ada korban luka maupun kerusakan namun hal ini mengakibatkan terjadi keterlambatan pekerjaan sekitar 3 jam dan mendapat perhatian khusus dari pihak pencarter. Tim penyelam melakukan penyelaman untuk memasang *messenger line* untuk kemudian diangkat oleh kapal. Dalam kejadian ini terjadi kesalahan dimana ABK tidak memasang tali *stopper* pada *pennant wire*. Tali

stopper biasa di gunakan untuk menahan apabila terjadi hal hal yang di luar semestinya.

Kejadian lain seperti pada saat pelaksanaan peletakan jangkar di dasar laut (*deploy anchor*), pada saat sebagian rating sedang melakukan kegiatan membuka segel yang menghubungkan *work wire* dengan *pennant wire*, salah seorang rating 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 mencederai 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

Dari 2 (dua) batasan masalah yang jadi prioritas, maka penulis dapat melakukan analisis penyebab terjadinya masalah tersebut dengan penjabarannya sehingga pada saat pemecahan masalah lebih dapat dilakukan dengan lebih sistematis dan ringkas. Sehubungan dengan masalah yang terjadi sehingga dapat dianalisa sebagai berikut:

1. Kurangnya keterampilan Rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling*

Kurang terampilnya rating dalam penerapan pelaksanaan kerja *anchor handling* disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya sebagai berikut :

a. Belum Maksimalnya Pelatihan Bagi Rating Di Atas Kapal

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 mengikuti jadwal yang telah ditetapkan dan secara berkelanjutan. Namun sebaliknya jika pelatihan tidak dilaksanakan dan ditingkatkan menurut jadwal yang ditetapkan kepada rating akan mendapatkan hasil yang tidak maksimal.

Apabila rating 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 pelaksanaan pekerjaan jangkar dan penundaan. Begitu juga bila adanya rating yang terampil, Mualim I dalam menjalankan tugas agak terasa ringan. Meskipun demikian sebelum pekerjaan *anchor handling* tetap diperlukan diadakan *safety meeting* dan penjelasan dari Nakhoda ataupun pengaturan personil dalam tugas.

Faktor-faktor yang menunjang kelancaran kegiatan *anchor handling* dibutuhkan keterampilan dan kedisiplinan ABK. Disamping itu juga, tidak dapat dikesampingkan faktor penting lainnya yaitu teknik pelaksanaan kerja itu sendiri, terutama untuk Nakhoda ataupun perwira yang berperan sebagai koordinator umum di atas kapal dalam melaksanakan pekerjaan *anchor handling*. Pada prinsipnya adalah Nakhoda harus memastikan bahwa setiap ABK dapat melaksanakan tugas *anchor handling* secara benar, efektif dan efisien.

b. Kurangnya Pemahaman Rating 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 kapal Ofco Eagle 2 sebagian rating tidak memiliki pengalaman *anchor handling* juga tidak menguasai alat-alat kerja yang ada. Seperti kejadian pada saat Rating 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 putusanya *soft wire* yang digulung menggunakan *capstan*. Hal ini mengakibatkan pekerjaan *anchor handling* menjadi terhambat karna adanya kendala mennganti *soft wire* yang putus.

Keterampilan dan penggunaan alat-alat tersebut harus benar-benar dikuasai oleh para rating di dalam melaksanakan suatu pekerjaan secara tepat guna. Alat-alat kerja AHTS adalah sebagai berikut :

- a) *Anchor handling winches*
- b) *Work wires and 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*
- i) *Snatch blocks*
- j) *Sledge hammer*
- k) *Wire socket*
- l) *Crow bars*
- m) *Marlin spike*
- n) *Cold chisel*
- o) *Stern roller*
- p) *Spooling wire guide*

Para perwira dan rating dek dari kapal AHTS harus benar-benar menguasai serta terampil dalam menggunakan dan mengoperasikan alat-alat tersebut di atas, terutama di kapal tempat Penulis bekerja, oleh karena di lokasi pengeboran minyak lepas pantai, kapal AHTS wajib bersiap sedia setiap saat jika ada tugas dalam keadaan darurat seperti adanya musibah kebakaran di *platform* atau konstruksi bangunan pengeboran minyak lainnya yang harus dilaksanakan menurut kemampuan dan fungsi dari kapal AHTS yang dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran (*firefighting system*) selain memiliki kekhususan untuk kerja *anchor handling*.

2. Rendahnya Kedisiplinan Tim Kerja Dalam Aspek Keselamatan Di Atas Kapal

Untuk mewujudkan pelaksanaan kerja yang baik dan teratur, maka setiap pekerja di atas kapal diharuskan mengikuti aturan-aturan yang berlaku di atas kapal demi tercapainya suatu hasil kerja yang maksimal sebagaimana yang diinginkan oleh perusahaan. Dengan memperhatikan keadaan serta kehidupan di atas kapal, maka untuk mendisiplinkan Rating sebaiknya Perwira Senior melaksanakan pendisiplinan secara tegas.

a. Kurangnya Kedisiplinan Dalam Menjalankan Prosedur Kerja *Anchor Handling*

Kurangnya kedisiplinan dalam menggunakan alat keselamatan kerja di atas kapal dikarenakan pelaksanaan pengawasan oleh perwira yang belum maksimal. Pengawasan merupakan aspek yang penting dalam membangun kedisiplinan. Kurangnya pengawasan akan menjadi kendala bagi pelaksanaan pekerjaan di atas kapal. Nakhoda adalah pemegang kewibawaan (kekuasaan) di kapal dan selaku pemimpin masyarakat hukum di dalam kapal. Dalam kedudukan demikian itu Nakhoda diberi tugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum di atas kapal.

Di atas kapal Ofco Eagle 2, Perwira Jaga terkadang tidak mengawasi segala kegiatan yang dilaksanakan oleh rating pada saat bertugas jaga di anjungan, sehingga berakibat menurunnya tingkat kedisiplinan Rating, seperti kejadian yang pernah penulis alami ketika kapal melakukan kegiatan pemindahan alat-alat pendukung perlengkapan *anchor handling* dari *Work Barge* ke Ofco Eagle 2 di lokasi pengeboran minyak. Salah seorang Rating tanpa menggunakan *Personal Protective Equipment (PPE)*, yaitu pelindung kepala (*helmet*) dan pelindung diri (*work vest*) menuju area dek utama. Yaitu area yang diwajibkan kepada seluruh ABK harus menggunakan kelengkapan alat pelindung pada saat berada di area dek utama.

Akibat dari kejadian tersebut, proses kegiatan pemindahan barang yang sedang dilakukan menjadi terhambat dikarenakan adanya perilaku aksi

tidak selamat (*unsafe act*) yang menyebabkan Perwira Pengawas Keselamatan Kerja (*Safety Officer*) dari *work barge* memberlakukan pemberhentian kegiatan (*stop work*) sementara. Teguran dari Perwira Pengawas Keselamatan Kerja (*Safety Officer*) yang sedang bertugas di atas *work barge*, memerintahkan kepada Nakhoda segera mengadakan *safety briefing* rapat internal dengan seluruh ABK tentang kesalahan yang dilakukan salah satu ABK, untuk memastikan kejadian serupa tidak dilakukan lagi oleh seluruh ABK pada saat adanya kegiatan yang mewajibkan seluruh ABK menggunakan alat pelindung diri bagi menghindari adanya kecelakaan di atas kapal.

b. Rendahnya Motivasi Kerja dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*

Motivasi merupakan suatu dorongan yang perlu diberikan kepada Rating dalam melaksanakan sesuatu yang telah direncanakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Adapun salah satu contoh kondisi motivasi kerja ABK yang rendah diantaranya yaitu saat pelaksanaan *anchor handling* ABK kurang cekatan, saat diberikan perintah ia tidak segera melaksanakannya.

Dalam langkah memberikan motivasi kepada rating pihak perusahaan dapat memberikan dorongan atau semangat dengan cara bervariasi, misalnya pemberian kompensasi, pemberian penghargaan, pemberian kesempatan untuk maju dan lain sebagainya. Hal ini dimaksudkan agar kebutuhan rating terpenuhi, sehingga diharapkan para Rating akan merasa tenang dalam bekerja dan mentaati peraturan yang ada, dan dapat memberikan tingkat kedisiplinan yang tinggi.

Disiplin sangat membentuk suasana kerja yang baik dimana rating mematuhi dan mentaati norma-norma dan peraturan yang ada karena dengan tingkat disiplin yang tinggi yang dimiliki oleh rating dapat menunjang dalam usaha mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan. Perusahaan tempat penulis bekerja sangat minim dalam memberikan motivasi kepada seluruh awak kapal dengan tidak adanya pemberian bonus tahunan, peningkatan upah atau gaji, fasilitas hiburan

seperti jaringan televisi berbayar, kesempatan untuk naik jabatan juga sangat terbatas. Contohnya yang dialami oleh salah satu rating yang telah bekerja 10 (sepuluh) tahun baru mendapatkan kenaikan jabatan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut diatas, maka penulis mencari pemecahan dalam meningkatkan kualitas kerja rating pada pelaksanaan *anchor handling* di atas kapal Ofco Eagle 2, diantaranya yaitu:

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Keterampilan Rating Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*.

Pemecahannya adalah :

1) Meningkatkan Pelatihan Bagi Rating Dalam Pekerjaan *Anchor Handling*

Berdasarkan ISM *code chapter* 6 tentang Sumber Daya Dan Personel *point* 6.3, sebagai berikut perusahaan harus mengeluarkan *free joining ship* untuk memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan penjelasan yang cukup terhadap tugas-tugasnya. Nakhoda wajib menerima *Free Joining Ship Form* (FJSF) dari kantor pusat.

Pada saat calon rating telah terpilih untuk bekerja di atas kapal AHTS, beberapa tahapan akan dilalui sebagai langkah pemantapan Rating tersebut tentang pekerjaan yang akan ia lakukan, dan untuk meningkatkan keselamatan kerja rating. Tahapan tahapan itu adalah dengan mengikuti *safety briefing* di kantor perusahaan, biasanya akan disampaikan oleh kepala bagian *safety* dan juga oleh *port captain*. Sering juga dengan menggunakan bantuan media elektronik seperti pemutaran video tentang pekerjaan *anchor handling* dengan memperlihatkan aspek-aspek keselamatan kerjanya. Setelah diyakini bahwa rating baru tersebut telah memiliki pengetahuan yang cukup

untuk melakukan pekerjaannya maka rating tersebut dapat segera dikirim ke kapal.

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

Ada dua tujuan utama program pendidikan dan pelatihan bagi rating, yaitu untuk menutup perbedaan antara kecakapan atau kemampuan rating dengan permintaan jabatan. Dan pelatihan dapat sebagai pengganti pengalaman kerja di atas kapal. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran kerja dan membuat Rating menjadi lebih produktif. Lebih lanjut, pendidikan dan latihan membantu mereka dalam menghindarkan diri dari ketertinggalan dan dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih baik terutama pencegahan kecelakaan kerja dimana ia ditempatkan di atas kapal *anchor handling*.

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

Pendidikan dan latihan mempunyai berbagai manfaat jangka panjang yang membantu para rating untuk bertanggung jawab lebih besar di waktu yang akan datang. Program latihan tidak hanya penting untuk individu tetapi juga untuk 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 latihan untuk mengajarkan berbagai keterampilan tertentu, menyampaikan pengetahuan yang dibutuhkan atau mengubah sikap agar program efektif, prinsip-prinsip belajar harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah program bersifat partisipatif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhinya prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif. Di samping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual, karena pada dasarnya para rating mempunyai kemampuan, sifat karakter dan sebagainya yang berbeda antara satu dengan yang lainnya.

Adapun alternatif lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keterampilan rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* yaitu dengan cara :

- 1) Memberikan kesempatan untuk mengikuti diklat

Dengan mengikuti diklat sehingga rating lebih memahami tentang operasional kapal dan tugas-tugas sesuai jabatannya di atas kapal. Dengan demikian, rating mempunyai kemampuan yang dibutuhkan untuk melaksanakan tanggung jawabnya di atas kapal.

- 2) Perusahaan lebih maksimal lagi dalam memberikan familiarisasi sebelum kepada rating sebelum naik ke kapal

Familiarisasi sebelum rating naik ke atas kapal bertujuan untuk memberikan pemahaman tentang tugas-tugas, dan pengarahan tentang *Safety Management System* (SMS) dari perusahaan. Dengan adanya familiarisasi sebelum naik ke atas kapal, sehingga dapat memberikan gambaran sekaligus pemahaman kepada rating tentang tugas yang akan diembannya nanti di atas kapal.

- 3) Sosialisasi tentang tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal

Ketika serah terima antara awak kapal yang selesai kontrak dengan awak kapal baru yang akan naik kapal, dilaksanakan sosialisasi secara langsung tanpa mengikut sertakan awak kapal baru untuk ikut berlayar terlebih dahulu.

Prosedur serah terima awak kapal, mengacu pada ketentuan-ketentuan yang termuat dan telah diatur dalam *Safety Management System* (SMS) dalam pergantian awak kapal serta familiarisasi ketika awak kapal akan naik dan bergabung kerja di kapal.

2) Melaksanakan *Safety Meeting* Tentang Penggunaan Alat-Alat Kerja *Anchor Handling*

Pekerjaan *anchor handling* di area pengeboran minyak lepas pantai merupakan tugas yang sulit dan berbahaya dan dipengaruhi banyak faktor yang variable, sehingga sulit untuk membuat panduan format. Awak kapal harus paham dan mengerti akan alat kerja yang sesuai dan langkah-langkah penggunaannya serta teknik penggunaannya. Oleh karena itu memiliki bermacam-macam peralatan kerja yang terdaftar dan perawatannya dibawah pengawasan Mualim 1.

Dalam menggunakan peralatan kerja ini, haruslah benar-benar sesuai dengan jenis pekerjaan yang dihadapi. Umpamanya pada saat kegiatan penempatan jangkar, dimana jangkar akan dihubungkan dengan *pennant wire* menggunakan segel. Untuk jangkar yang memiliki bobot 5 ton idealnya menggunakan segel SWL 25 ton yang dilengkapi mur dan baut. Mur dan baut dari segel setelah dikencangkan perlu diberi *stopper*, yaitu *split pin* berukuran 3.5 inch, agar mur dan baut tersebut tidak terbuka dengan sendirinya yang dapat menyebabkan jangkar terlepas dari *pennant wire*. Ini akan menunjukkan Rating tersebut sudah menguasai tentang peralatan yang akan digunakan dan akan memperlancar proses kegiatan *anchor handling*.

Nahkoda selalu menanyakan kesiapan alat *anchor handling* di atas kapal dan mengecek langsung kesiapannya untuk tetap mempertahankan standar kerja yang tinggi di atas kapal dan juga penempatan alat-alat kerja yang ukuran kecil dijadikan satu dalam satu tempat sehingga sewaktu-waktu dibutuhkan cepat diambil dan semua orang mengetahui tempatnya. Juga penerapan cara-cara aman yang efektif seperti *stoppering wire pennant* pada *stopper* mekanik (*mechanical stopper*), penggunaan dan pemeliharaan semua peralatan harus sesuai dan menurut pedoman pembuatnya. Penggunaan suatu sistem pengetesan, pemeriksaan, perawatan dan pencatatan dari peralatan penanganan jangkar harus disimpan di kapal dan di anjungan.

Begitu juga untuk alat-alat yang tidak sesuai atau sudah tidak layak dipakai harus cepat-cepat diganti untuk menghindari penggunaan ulang, seperti segel rusak, *split pin* bekas, palu (*hammer*) yang rusak, tali baja (*wires*) yang kondisinya tidak bagus lagi. Dan rawannya *soft eye pennant* akan keausan, maka pemeriksaan harus sering dilakukan dan memonitor penggunaan *roller fairlead* di dek dari kapal dan juga penanganan secara hati-hati ketika membuka *wire coil* khususnya *pennant wire* dari gulungannya yang dapat terbuka secara tiba-tiba jika tali-tali pengikat dilepas.

Perlengkapan yang tidak ada di kapal, kita harus memberitahu kepada *work barge* dengan tujuan untuk memberikan informasi sedini mungkin tentang batas kemampuan kapal dan untuk menghindari komplain dari penyewa.

Hubungan yang baik dengan pihak penyewa perlu selalu dijaga dan dipelihara untuk membantu pihak kapal meminjam perlengkapan yang mereka punya jika ada alat-alat kerja yang tidak tersedia di atas kapal. Semuanya ini berujung pada keselamatan kerja itu sendiri dengan selalu memakai alat-alat yang tepat.

b. Rendahnya Kedisiplinan Tim Kerja Dalam Aspek Keselamatan Di Atas Kapal

Pemecahannya adalah sebagai berikut :

1) Meningkatkan Pengawasan Kerja Oleh Perwira Senior Secara Konsisten

Untuk meningkatkan keterampilan Rating dalam menggunakan peralatan keselamatan kerja di atas kapal dapat dilakukan dengan cara memberikan pengarahan, pengawasan dan sanksi yang tegas jika melakukan keteledoran dalam hal menjaga keselamatan kerja di atas kapal. Dengan cara memberi peringatan pertama, kedua dan ketiga. Jika setelah peringatan ketiga masih melakukan kesalahan yang sama, maka Nakhoda sebagai pemimpin dan penanggung jawab penuh di atas kapal berhak memberhentikan Rating tersebut dan juga sebagai peringatan kepada Rating agar selalu mengikuti aturan tentang pentingnya penggunaan alat-alat keselamatan di dalam bekerja di atas kapal. Secara umum Nakhoda memberikan pengarahan sebagai berikut :

a) Menjamin kontinuitas perencanaan

Suatu perencanaan dilaksanakan untuk menjamin kelangsungan perencanaan. Artinya perencanaan yang ditetapkan walaupun bersifat fleksibel namun prinsip yang terkandung didalamnya harus tetap dijamin kontinuitasnya.

b) Membudayakan prosedur standar

Artinya rating lebih disiplin dalam menjalankan standar prosedur keselamatan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Dengan adanya pengarahan diharapkan prosedur kerja yang telah ditetapkan dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya sehingga lambat laun menjadi suatu kebiasaan.

c) Membina disiplin kerja

Tujuan lain dilaksanakannya fungsi pengarahan adalah agar terbina disiplin kerja di lingkungan organisasi. Disiplin dapat diartikan sebagai suatu sikap mental yang menyatu dalam kehidupan yang mengandung pemahaman terhadap norma, nilai, dan peraturan dalam melaksanakan hak dan kewajiban kehidupan. Disiplin kerja yang terbina akan memberikan dampak positif terhadap perusahaan, yaitu naiknya produktivitas kerja, baik menyangkut kualitas maupun kuantitasnya.

d) Membina motivasi yang terarah

Penerapan fungsi pengarahan juga memiliki tujuan membina motivasi kerja yang terarah kepada karyawan. Pengawasan adalah suatu usaha sistematis menetapkan standar-standar dengan tujuan perencanaan, merancang bangun sistem umpan balik informasi, membandingkan kinerja sebenarnya dengan standar-standar yang telah ditentukan terlebih dahulu, menentukan apakah ada penyimpangan dan mengukur seberapa besar akibatnya, serta mengambil tindakan yang diperlukan yang menjamin pemanfaatan penuh sumberdaya yang digunakan secara efisien dalam rangka pencapaian tujuan organisasi.

Beberapa hal yang perlu pengawasan dalam kegiatan pekerjaan jangkar (*anchor handling*) maupun pekerjaan lain di atas, dimana Nakhoda wajib melaksanakan antara lain :

(1) Pengawasan terhadap pemeliharaan peralatan kerja yang akan digunakan serta cara penggunaannya

Dalam hal perawatan terhadap peralatan di atas kapal diperlukan pengawasan dengan seksama dan berkelanjutan karena pada umumnya Rating tidak melakukan perawatan dengan baik. Mereka melakukan segala sesuatunya dengan kurang tanggung jawab dan kurang perduli. Salah satu contoh adalah setelah menggunakan alat-alat keselamatan kerja terkadang tidak dengan segera dikembalikan ketempat,

dimana mereka semula mendapatkannya. Seperti loker-loker yang telah tersedia untuk masing-masing dari alat keselamatan. Mereka kadang-kadang meletakkan peralatan tersebut di sembarang tempat. Begitu pula perawatan pada alat-alat pekerjaan jangkar, setelah alat-alat tersebut digunakan tidak dirawat dengan baik yang sesuai dengan standar yang dipersyaratkan.

- (2) Memastikan pekerja menggunakan alat-alat pelindung diri sesuai dengan persyaratan, juga diwajibkan membuat lembar kontrol kerja atau prosedur tentang penggunaan alat pelindung diri.
- (3) Pengawasan langsung selama pelaksanaan suatu pekerjaan terutama pekerjaan yang tergolong berbahaya seperti *anchor handling* oleh perwira yang berpengalaman dalam pekerjaan tersebut.

2) Meningkatkan Motivasi Kerja Rating di atas Kapal

Motivasi adalah dorongan yang ada dalam diri manusia yang menyebabkan ia melakukan sesuatu. Namun motivasi dalam bekerja juga dapat berangsur-angsur menghilang di tengah tumpukan beban pekerjaan yang tinggi. Semangat kerja yang rendah akan berdampak pada kinerja rating yang semakin memburuk, produktivitas yang semakin rendah, dan pada akhirnya akan menghambat tercapainya tujuan dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

Oleh karena itu Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, dibutuhkan peranan pemimpin perusahaan yang mampu memompa kembali semangat anak buah kapal. Dalam hal ini perusahaan dapat melakukan langkah-langkah seperti :

- a) Memberikan reward atau bonus tahunan berterusan bagi anak buah kapal yang telah bekerja lebih dari setahun.
- b) Menanggung seluruh biaya pembaharuan sertifikat penunjang yang diwajibkan untuk dapat bekerja di kapal AHTS. Seperti

sertifikat BOSIET (*Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training*) dan *Offshore Medical Fitness*.

- c) Pemberian akomodasi yang layak kepada para rating.
- d) Mendengar, keluhan dan memberikan pemecahan dalam mengatasi masalah yang terjadi diantara rating.
- e) Memberikan penghargaan kepada rating yang berprestasi.
- f) Melakukan pendekatan kepada rating untuk meningkatkan motivasinya dalam bekerja.

2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah di atas, maka penulis perlu mengevaluasinya untuk mendapatkan pemecahan masalah yang tepat, sebagai berikut:

a. Kurangnya Keterampilan Rating Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*

Evaluasi pemecahan masalahnya yaitu:

1) Meningkatkan Pelatihan bagi Rating dalam Pekerjaan *Anchor Handling*

Keuntungannya :

- a) Pelatihan yang dilakukan secara terjadwal dapat meningkatkan skill / keterampilan ABK dalam melakukan pekerjaan *anchor handling*, sehingga pekerjaan dapat berjalan lancar.
- b) Pelatihan dapat menjalin komunikasi antar ABK sehingga masalah yang dihadapi selama pekerjaan *anchor handling* dapat dicarikan solusi yang terbaik.

Kerugiannya :

- a) Untuk latihan pekerjaan *anchor handling* yang maksimal membutuhkan waktu yang terjadwal.
- b) Sebagian ABK tidak serius dalam mengikuti pelatihan.

2) Melaksanakan *Safety Meeting* tentang Penggunaan Alat-Alat Kerja *Anchor Handling*

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan cara ini rating yang baru naik di atas kapal akan mengenal, mengetahui serta memahami prosedur kerja *anchor handling* yang telah ditetapkan perusahaan sehingga pekerjaan dapat terselesaikan dengan baik.
- (2) Akan menjadi sumber informasi yang penting bagi rating , pada waktu luang rating juga dapat mempelajarinya walaupun setelah berada di kapal.

b) Kerugiannya :

Membutuhkan waktu yang lebih untuk menjelaskan peraturan dan prosedur tersebut, sedangkan waktu yang ada sangat terbatas karena padatnya jadwal pengoperasian kapal.

b. Rendahnya Kedisiplinan Tim Kerja dalam Aspek Keselamatan di Atas Kapal

1) Meningkatkan Pengawasan Kerja oleh Perwira Senior secara Konsisten

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan adanya pengawasan maka pekerjaan akan dapat berjalan dengan aman dan sesuai dengan rencana, dimana rating akan menggunakan alat-alat *anchor handling* dengan benar.
- (2) Dengan adanya pengawasan, perwira dapat langsung memberikan instruksi-instruksi apabila didapati ABK yang tidak melakukan prosedur kerja dengan benar.

b) Kerugiannya :

- (1) Terkadang rating hanya menerapkan prosedur kerja pada saat ada pengawasan di tempat.
- (2) Dengan adanya pengawasan secara langsung oleh perwira secara berkesinambungan akan membutuhkan atau menyita waktu perwira lebih banyak, bahkan terkadang mengurangi waktu istirahat perwira.

2) Meningkatkan Motivasi Kerja Rating di atas Kapal

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan memberikan penghargaan dapat memotivasi rating untuk lebih disiplin dalam menerapkan prosedur kerja karena dalam melaksanakan hal tersebut kemungkinan akan mendapat *reward* atau takut dengan adanya sanksi apabila tidak bekerja tidak sesuai prosedur kerja yang ada.
- (2) Menambah semangat rating dalam bekerja dengan adanya iming-iming hadiah yang akan diberikan sehingga pekerjaanpun dapat selesai lebih cepat dan aman.

c) Kerugiannya :

- (1) Rating dalam mengikuti peraturan kerja tidak ikhlas dari dirinya karena dia mengharapkan hadiah dalam menjalankan prosedur kerja.
- (2) Dengan perasaan yang tidak ikhlas dalam menjalankan peraturan akan membuat rating terkadang mengikuti peraturan dan terkadang tidak mengikutinya.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, dapat diketahui pemecahan masalah yang tepat yaitu:

a. Kurangnya Keterampilan Rating Dalam Pelaksanaan Kerja *Anchor Handling*

Pemecahan masalah yang tepat untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan rating yaitu dengan melaksanakan pelatihan secara terjadwal. Dengan cara ini rating akan mengenal, mengetahui serta memahami prosedur kerja *anchor handling* yang telah ditetapkan perusahaan.

b. Rendahnya Kedisiplinan Tim Kerja Dalam Aspek Keselamatan Di Atas Kapal

Pemecahan masalah yang penulis pilih untuk mengatasinya yaitu dengan cara melakukan pengawasan kerja oleh perwira senior secara terpadu. Dengan adanya pengawasan maka pekerjaan akan dapat berjalan dengan aman dan sesuai dengan rencana, dimana rating akan disiplin menerapkan prosedur kerja dengan benar. Dengan adanya pengawasan, perwira dapat langsung memberikan instruksi-instruksi apabila didapat ada hal yang menyimpang dari prosedur kerja yang telah ditentukan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

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

1. Kurangnya pemahaman rating tentang prosedur kerja *anchor handling* di atas kapal disebabkan oleh beberapa aspek yang pertama adalah setiap kapal memiliki karakteristik yang berbeda antara satu kapal dengan kapal lainnya, terutama pada peralatan kerja *anchor handling* dan juga proses pelaksanaan *anchor handling* dimana kapal beroperasi ataupun SOP (*Standart Operational Procedure*) dari pencarter, dan yang kedua adalah waktu yang dibutuhkan bagi rating untuk memahami dan mengetahui prosedur dan juga letak peralatan-peralatan yang akan digunakan di atas kapal.
2. Kurangnya kedisiplinan tim kerja dalam menjalankan prosedur kerja *anchor handling* disebabkan oleh pengawasan dan control yang dilakukan oleh Nakhoda dan Mualim I kepada rating dirasa kurang tegas dan pendekatan yang cenderung kekeluargaan, sehingga disalah artikan oleh anggota tim yang dibawah. Rendahnya motivasi yang dimiliki oleh rating juga berimbas terhadap rendahnya kedisiplinan rating dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal sehingga kinerja ataupun out put yang dihasilkan dari setiap pekerjaanya dirasa kurang memuaskan.

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 kapal Ofco Eagle 2, yaitu :

1. Untuk meningkatkan keterampilan rating dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* sebaiknya perusahaan merekrut rating yang berpengalaman dengan cara seleksi melalui wawancara untuk memastikan pengalaman yang tertera di

curriculum vitae sesuai dengan pengetahuan yang dimiliki oleh rating, karena ini sangat penting jika rating sudah berada di atas kapal dan melaksanakan tugas-tugasnya. Kemudian bagi rating yang baru naik kapal agar dilakukan familirisasi tentang kapal dan alat - alat yang dimiliki kapal untuk melakukan pekerjaan anchor handling, dan juga disarankan agar melakukan *hand over* dalam beberapa hari dari rating yang akan *sign off*. Perwira jaga juga melakukan familirisasi sesuai dengan sms perusahaan dan memastikan rating memahaminya. Kepada Nakhoda agar mengadakan *safety meeting* secara rutin untuk memberikan pemahaman kepada rating tentang penggunaan alat-alat kerja *anchor handling*.

2. Untuk meningkatkan kedisiplinan tim kerja di atas kapal Muallim I memberikan perintah kepada Perwira Jaga untuk meningkatkan pengawasan kerja terhadap rating secara konsisten agar rating lebih disiplin dalam aspek keselamatan di atas kapal. Kepada pihak perusahaan agar memberikan penghargaan kepada rating untuk meningkatkan motivasi kerjanya, demi meningkatkan kedisiplinannya dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja *anchor handling*.

DAFTAR PUSTAKA

- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D*. Bandung: IKAPI.
- Riduwan. 2010. *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta
- Bogdan dan Taylor. 2010 J. Moleong, Lexy. 1989. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remadja Karya.
- Mangkunegara, Anwar Prabu. 2015. *Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Cetakan Kedua Belas. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008, pasal 1 ayat 24.
- IMO. *Standards Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* 1978 Amandemen 2010. London : IMO Publications
- IMO. *International Safety Management Code and Revised Guidelines on Implementations of the ISM Code*. 2015 Edition. IMO Publishing.
- Mamondole, Krets. 2014. *Anchor handling*. Jakarta : Yayasan Sinergi Reformata.
- Soemarjadi Ramanto, Murzini; Zahri, Wikdati. 2001. *Pendidikan Keterampilan*. PT Gramedia Pustaka Utama: Jakarta
- Azwar. 2015. *Sikap Manusia, Teori dan Pengukurannya*. Jogjakarta : Pustaka Pelajar
- Poerwadarminta, W.J.S. 2011. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Edisi Ketiga. Jakarta: Balai Pustaka.

DAFTAR ISTILAH

<i>Anchor Handling</i>	: Pelaksanaan dan proses penanganan jangkar mulai dari pengambilan jangkar mengangkat dan membawa kemudian menempatkan jangkar itu pada posisi yang dikehendaki
<i>AHTS (Anchor Handling Tug Supply)</i>	: Kapal yang dirancang khusus untuk menunjang kegiatan pekerjaan pengeboran minyak lepas pantai.
<i>Barge Master</i>	: Orang dari rig yang bertugas sebagai komando dari Rig ke kapal dan membuat plaining dalam proses pekerjaan anchor handling.
<i>Field Service</i>	: Merupakan jenis operasi kapal <i>supply</i> dengan spesifikasi pekerjaan membawa Material untuk pengoperasian <i>platform</i> , mengantar personil dari satu <i>platform</i> ke <i>platform</i> lain dan sebagai kapal penjaga di salah satu lokasi tertentu.
<i>Kapal Supply</i>	: Kapal yang dirancang khusus untuk keperluan melayani pengeboran minyak lepas pantai, dengan ciri-ciri badan kapal terbilang kecil bermesin yang mempunyai <i>horsepower</i> atau tenaga yang besar, mesin penggerak depan dan belakang (<i>bow thruster</i> , <i>stern thruster</i>), perlengkapan towing, pompa dan cement, barite, bentonite.
<i>Pennant Wire</i>	: <i>Wire</i> atau kawat yang menghubungkan <i>bouy</i> dengan jangkar.
<i>Rig</i>	: Merupakan bangunan anjungan lepas pantai yang berbentuk seperti kapal atautongkang yang yang diberi kaki dan dipasang jangkar dan dilengkapi dengan menara (<i>tower</i>) untuk keperluan pengeboran.

<i>Rig Move</i>	: Pemindahan <i>jackup rig</i> dari suatu tempat pengeboran ke tempat lain.
<i>Tool Box Meeting</i>	: Pengarahan / penjelasan yang diberikan kepada ABK / personil di atas kapal sebelum memulai suatu pekerjaan.
<i>Towing Master</i>	: Kapal yang diberikan tugas mengomando kapal lain yang turut serta dalam pekerjaan <i>anchor handling</i> dan menerima perintah dari Barge Master.
<i>Winch</i>	Suatu pesawat untuk menaikkan / menurunkan jangkar yang tersambung dengan <i>wire</i> yang digerakkan dengan tenaga <i>hydraulic</i> .

LAMPIRAN

LAMPIRAN I



OFCO EAGLE 2, Sumber: Dokumen pribadi

LAMPIRAN II

PRINCIPAL PARTICULARS		PROPULSION SYSTEM	
Length Overall	57.50m	Main Engines	2 x 1920kW (2,575 BHP)
Length Waterline	55.05m	Caterpillar	3516B
Breadth Moulded	13.80m	Propulsion	2 x CPP in Kort Nozzles; Berg
Depth Moulded	5.5m	Bow Thruster Engine	1x485kW (650 BHP)
Draft (Max)	4.79m	Caterpillar	3412C
GRT/NRT	1373/411	Bow Thruster	1 x 440kW electric-driven
Year of Built	2009		brand HRP 4009 TT;
Place of Built	China	tunnel type (CPP);	6T thrust
Class	American Bureau of	Stern Thruster	NIL
Shipping		Steering Gear	2 x Palmarine
Notation	A1, Towing vessel,	PEH2602;	
firefighting vessel			2.6T; 45 deg
	class 1, offshore support	Rudders	2 x Becker
vessel E, AMS		Flap Typ	
Flag	Saint Vincent and		
Grenadines			
PERFORMANCE		GENERATORS	
Maximum Speed Economic	9.5 kts	Main Generators	3 x 320kW

Speed	8.5 kts	@ 1800rpm
Type of Fuel	Marine Gas Oil	Caterpillar /
Bollard Pull	65 MT	3406 Dita
		c/w Leroy Somer
		LSAM47.2S2
		rated at
		Emergency Generators 1 x 74kW
		@ 1800rpm
		Caterpillar /C4.4
		rated at
		74kW/440V/3Ph/60Hz
		Shaft Alternator NIL
CARGO CAPACITIES		ACCOMODATION
Dead weight	1223,736 Mt	Berths: 6x1 berth cabins= 6
Deck Cargo	550mt	2x2 berth cabins= 4
Deck Strength	7mt/m2 uniform loading	6x4 berth cabins= 24
Clear Deck Area	330m2	Total 34
Fuel Oil	380m3	Hospital 1x1 berth cabin= 1
Fresh Water	200 m3	
Ballast/Drill Water	375m3	All cabins fully air-conditioned and come with attached washrooms.
Liquid Mud	250m3	
Cement Tank	180m3 (4 x 45m3)	
Freezer/Chiller	10m3/10m	
Foam/Detergent	10m3/10m3	
Rig Chain Locker	NIL	
		MISCELLANEOUS
		Life Rafts 6 x HYA-20;Type: Inflatable
		Rescue Boat 1 x YJ45KR x 6 pax
		(Outboard motor size -25 HP)
		Oily Water Separator 1 x HSHC-10; 1.0m3/h @ 30m
		Water Maker NIL
		Sewage Treatment Plant 1 x WCB-40
PUMPS		RADIO & NAVIGATION EQUIPMENT
Fuel Oil	1 x 100m3/h @ 60m head	GMDSS 1 x RC1800T;
Fresh Water	1 x 75m3/h @ 60mhead	Furuno
SWB/Drill Water	1 x 75m3/h @ 60m head	SSB 1 x FS2570;
Liquid Mud	2 x 75m3/h @ 80m head	Furuno
Bilge/Ballast	2 x 60m3/h @ 45m head	Inmarsat C 1 x FELCOM-15;
GS/Fire Pump	1 x 90m3/h @ 42m head	Furuno
Bulk Cement	2 x 60m3/h @ 60m head	VHF Radio 2 x FM8800S;
	2 x 20.5m3/min @ max 7.5 bar air compressors	Furuno
		Navtex Receiver 1 x NX700B;

	<p>Furuno SART 1 x S4; McMurdo & 1 x Pathfinder ACR EPIRB 1 x E5 McMurdo Portable VHF Radios 3X FM8 Furuno Radar 1 x FR2117MAK3 Furuno Echo Sounder 1XFE700; Furuno GPS FURUNO GPS NAVIGATOR GP-150 Gyrocompass 1 x Standard 22 Furuno Autopilot 1 x NP60; Anschuetz Magnetic Compass 1 x SR165; Saura Weather Fax 1x FAX408; Furuno Speed Log 1 x DS80; Furuno Wind Indicator 1 x WALK2050MK2; Walk AIS 1 x FA150; Furuno PA System Yes</p> <p>All safety, radio and navigation equipment are in full compliance with the SOLAS/ABS requirements.</p>
<p>DECK EQUIPMENT</p> <p>Anchor Windlass 1 x electro-hydraulic Zicom/HWL-9/38X2</p> <p>Drum NIL Gypsies Suit for 38mm chains rated pull 9mt @ 12m/min Warping Drum 400mm (dia.) x 485mm (L) rated pull 9mt @ 12m/min Bow Anchors 2X1200kg HHP AC-14 anchors Anchor Chains 220m (L)x38mm (dia) Grade K3 (Each side) Capstan 2 x 5mt @ 0-15m/min electrohydraulic; Zicom/HCAP-5) Towing/AH Winch 1 x electro-hydraulic double drum; Zicom/HWTW-</p>	<p>FIRE FIGHTING EQUIPMENT</p> <p>External FIFI System Class 1 with water curtain all round Fire Pump 2 x 1550m3/h @ 128mlc, FFS / SFP 250 x 350 driven by front PTO of M/E Monitors – Water/Foam 1 x 300 - 1200m3/h, FFS / 1200 / 300 LB Monitors – Water 1 x 1200m3/h, FFS 1200 LB Oil Dispersant System 2 x 6m (6 nozzles) spray Booms; FFS Internal Emergency Fire Pump 1 x 65CWY- 40D; 25m3/h @ 45m head; Zhenhua Pump</p>

LAMPIRAN IV



LAMPIRAN V



TOOLBOX TALK RECORD (TBTR)

Description of Topic
<p>TBT for ANCHOR HANDLING Job at Mubarraz oil field</p> <ul style="list-style-type: none"> - All deck crew wearing full PPE during anchor handling job - All equipment should be prepared, checked and tested - Maintain good communication between deck and bridge and follow order from Master

Vessel / Office / Facility Name	Date
OFCO EAGLE 2	16.02.2022

Position / Rank	Printed Name	Signature
2ND OFFICER	AMR ATEF	
CH. ENGINEER	OKTOVIANUS MEHEDA	
2ND ENGINEER	ERWIN GINTING	
3RD ENGINEER	AMAN KUMAR	
BOSUN	AMAN PANDEY	
AB	ABHISHEK SHARMA	
AB	RINTU SARKAR	
AB	SAYAM RAZA	
OILER	HAERIL ARTEI	
OILER	RAJU KUMAR	
COOK	SOROJIT ANDIL MONDAL	
OS	SACHIN	

(* press tab for additional lines)

Comments / Feedback (if any)
NIL

TBT conducted by (Name and Position)	CO: ANDRI YUDHA SYAHPUTRA	Signature	
Master Name	CAPT. YUSRAL BIN MUHAMAD	Signature	

LAMPIRAN VI

