ANALISIS PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING PADA AHT. ASL PISCES DI OFFSHORE WEST NORTH JAVA

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG

NIS.19.12.101.021

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

2020

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : SULIANTO TANGKEALLO PATABANG

Nomor Induk Siswa : 19.12.101.021

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING PADA ASL PISCES DI OFFSHORE WEST NORTH JAVA

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu pelayaran Makassar.

Makassar, 13 Maret 2020

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG

PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA TULIS ILMIAH

Judul	:	**ANALISIS PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING PADA AHT ASL PISCES DI OFFSHORE WEST NORTH JAVA**
Nama Pasis	:	SULIANTO TANGKEALLO PATABANG
NIS	:	19.12.101.021
Program Diklat	:	Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Makassar, 11 Maret 2020

Menyetujui :

Dr. Capt. **M.T.,M.Mar**
NI 12 2 001

Capt. Welem Ada', M.Pd, M.Mar
NIP : 19670517 199703 1 001

ANALISIS PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING DI AHT. ASL PISCES DI OFFSHORE WEST NORTH JAVA

Disusun dan Diajukan oleh:

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG
NIS.19.12.101.021
Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 13 Maret 2020

Menyetujui

ar

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

NIP : 196751224 1998908 1 001

lar

NIP : 19670517 199703 1 001

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena limpahan rahmat dan hidayat-nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dengan judul "**ANALISIS PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING PADA ASL PISCES DI OFFSHORE WEST NORTH JAVA ".**

Karya Ilmiah Terapan ini berdasarkan pengetahuan yang diperoleh selama bekerja di atas kapal yang berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama bekerja di AHT. ASL Pisces**.** Adapun karya ilmiah ini merupakan persyaratan untuk Program Diklat Pelaut Tingkat I PIP Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam karya ilmiah ini terdapat beberapa hambatan, namun berkat petunjuk dan bimbingan yang diberikan oleh berbagai pihak sehingga dapat diselesaikan, Pada kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Capt. Sukirno, M.Tr.,M.Mar Selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
2. Pembantu Direktur I, II, III dan Seluruh Pejabat Struktural di Politeknik ilmu pelayaran Makassar
3. Capt. Welem Ada', M.Pd, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Terapan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi,MT.M.Mar selaku Pembimbing Utama Karya Ilmiah Terapan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

5. Capt.Nurwahidah, S.Pd.,M.T.,M.Mar sebagai Pembimbing kedua karya ilmiah terapan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
7. Rekan Pasis DP-I ANT 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar beserta seluruh pihak yang telah membantu penelitian dan karya ilmiah terapan ini sehingga selesai.

Penulis menyadari bahwa karya ilmiah terapan ini masih jauh dari sempurna; saran serta kritik yang bersifat membangun guna menyempurnakan karya ilmiah terapan ini, Pun peneliti harapkan. Semoga Karya Ilmiah Terapan ini bermanfaat baik bagi penulis maupun seluruh Pasis Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, Maret 2020

Penulis

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG

ABSTRAK

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG, 2020. "**Analisis Pelaksanaan Anchor Handling Pada ASL Pisces Di Offshore West North Java**". Dibimbing oleh Sahabuddin Sunusi dan Nurwahidah.

Pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang menunjang kelancaran serta keberhasilan disetiap pengoperasian dari kapal *AHT* lepas pantai dibutuhkan sumber daya manusia yang profesional, terampil dan berkualitas, disamping itu juga harus memiliki sikap loyalitas serta rasa tanggung jawab yang tinggi sehingga siap untuk menerima dan melaksanakan perintah-perintah dengan cepat dan tepat waktu sesuai yang telah ditentukan. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui penyebab delay time pada saat running anchor di Offshore North West Java Balongan Indonesia. Penulis bekerja di kapal ASL PISCES akan memulai pelaksanaan pemindahan jangkar dari posisi 06^0.02.'718" S/108^0.05'712" E.ke posisi 06^0.02.'717" S/108^0.05'707" E. Terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan pekerjaan tersebut, hal ini disebabkan oleh kurangnya crew diatas kapal sehingga persiapan-persiapan untuk pelaksanaan pekerjaan menjadi terlambat.

Hasil yang diperoleh dari penelitia ini yakni sering menjumpai crew yang belum memiliki pengetahuan yang mumpuni, masih kurang berpengalaman dan tidak disiplin dalam mengikuti prosedur kerja dan kekurangan crew di kapal sehingga menghambat pekerjaan *Anchor Handling*. Kesimpulan dari penelitian ini adalah penyebab keterlambatan pekerjaan Anchor Handling disebabkan Tingkat ketrampilan dan dari anak buah kapal yang bekerja diatas kapal AHT ASL PISCES, masih kurang dikarenakan anak buah kapal belum mengetahui jenis pekerjaan running anchor, pengalaman kerja, pendidikan ataupun pengetahuan yang memadai tentang pelaksanaan kerja *anchor handling* dikapal. Kurangnya personil di kapal AHT. ASL. Pisces menyebabkan keterlambatan pelaksanaan pekerjaan Anchor Handling.

Kata Kunci: Delay Time, Running Anchor, Anchor Handling Tug

ABSTRACT

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG, 2020. "Analysis of the Implementation of Anchor Handling on ASL Pisces in Offshore West North Java". Supervised by Sahabuddin Sunusi and Nurwahidah.

The implementation of activities that support the smooth and successful operation of each offshore vessel requires professional, skilled and quality human resources, besides that it must also have an attitude of loyalty and a high sense of responsibility so that it is ready to accept and carry out orders with fast and on time as specified. The purpose of this paper is to cause delay time when running anchors on Offshore North West Java Balongan Indonesia. The purpose of this paper is to determine the cause of the delay time when running anchors offshore The author working on the ASL PISCES will begin the implementation of moving the anchor from 06^0.02.'718" S/108^0.05'712" E. to 06^0.02.'717" S/108^0.05'707" E. There was delay in the execution of the work, this was due to the lack of crew on board so preparations for the execution of the work were delayed.

The results obtained from this study are often to find crew who do not have qualified knowledge, are still inexperienced and undisciplined in following work procedures and the lack of crew on the ship so that it inhibits the work of Anchor Handling. The conclusion of this study is the cause of the delay in the work of Anchor Handling due to the level of skill and the crew working on AHT ASL PISCES, still lacking because the crew does not know the type of running anchor work, work experience, education or adequate knowledge of work performance ship anchor handling. Lack of personnel on the AHT ship. ASL. Pisces causes delay in the implementation of Anchor Handling work.

Keywords: Delay Time, Running Anchor, Anchor Handling Tug

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL..... i

PERNYATAAN KEASLIAN..... ii

HALAMAN PERSETUJUAN.....iii

HALAMAN PENGESAHAN..... iv

KATA PENGANTAR..... v

ABSTRAK……...vii

ABSTRACT…….viii

DAFTAR ISI.....ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Rumusan Masalah..... 3

C. Tujuan Penelitian 4

D. Manfaat Penelitian 4

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia 5

B. Organisasi Di atas Kapal 5

C. Pekerjaan dan Lingkungan Kerja..... 8

D. Faktor Kapal 9

E. Faktor dari Luar Kapal 10

F. Faktor Perusahaan..... 10

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Kejadian 11

B. Situasi dan Kondisi 12

C. Temuan 15

D. Urutan Kejadian 17

BAB IV PENUTUP

A. Simpulan 21

B. Saran 22

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sarana pelayanan dan transportasi di laut yang di gunakan untuk menunjang kelancaran eksplotasi dan eksplorasi minyak dan gas bumi lepas pantai salah satunya dilakukan oleh kapal *AHT*, yaitu alat transportasi laut yang di buat dan dirancang khusus sebagai sarana menunjang pelayanan kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi, terutama dalam hal pelayanan instalasi seperti: *work boat, crane barge, rig, semisubmersible rig, platfrom* dilepas pantai.

Untuk melaksanakan anchor handling harus membutuhkan 15 crew dan sekarang hanya berjumlah 12 crew saja dan harus menambah 3 crew lagi untuk bisa mencapai pekerjaan anchor handling yang maksimal.,

Dalam usaha melaksanakan kegiatan dan pekerjaannya, kapal *AHT* sering menghadapi berbagai faktor kesulitan dan kendala-kendala yang disebabkan antara lain:

a. Faktor ketrampilan dan kemampuan anak buah kapal.
b. Faktor kelengkapan peralatan dan alat-alat penunjang lainnya dalam pelaksanaan kerja jangkar (*anchor handling*)dikapal *AHT*.
c. Faktor alam yang disebabkan oleh keadaan cuaca.
d. Faktor kemampuan mesin kapal itu sendiri.
e. Faktor karakteristik kapal dalam berolah gerak.

Faktor-faktor tersebut diatas sangat mempengaruhi kelancaran dalam setiap pelaksanaan pekerjaan *anchor handling,* terutama pada saat menempatkan Jangkar dari *rig* atau *crane barge* yang telah diinstruksikan oleh *rig mover* atau *barge master* dilokasi pekerjaan, apabila terjadi keterlambatan didalam pelaksanaan kerja *anchor handling* sudah barang tentu akan mempengaruhi rencana aktivitas pekerjaan pengeboran minyak dan gas yang berdampak kerugian di pihak pencharter kapal, yaitu meningkatkan biaya operasional dan penilaian terhadap kinerja dikapal kurang handal dalam melaksanakan pekerjaan.

Untuk memenuhi kelancaran dalam setiap penanganan pelaksanaan kerja anchor handling, hal-hal yang harus diperhatikan adalah:

a. Kesiapan dari anak buah kapal dalam pelaksanaan kerja.
b. Adanya koordinasi yang baik antara bawahan dan atasan.
c. Peralatan yang digunakan dalam keadaan siap pakai .
d. Adanya jalinan kerja sama dalam berkomunikasi yang baik dengan pihak *crane barge, surveyor,* serta pihak pencharter kapal.

Sewaktu penulis bekerja di kapal ASL PISCES akan memulai pelaksanaan pemindahan jangkar dari posisi lama ke posisi baru. Terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan pekerjaan tersebut, hal ini disebabkan oleh kurangnya jumlah crew, jumlah crew hanya berjumlah 12 crew yang seharusnya 15 crew jadi harus menambah 3 crew lagi.

Disebabkan hal tersebut diatas maka penulis ingin membuat makalah dengan judul :

ANALISIS PELAKSANAAN ANCHOR HANDLING PADA ASL PISCES DI OFFSHORE WEST NORTH JAVA

Hal utama yang harus diperhatikan pada saat akan memulai pekerjaan *anchorhandling* atau pekerjaan *offshore* lainnya adalah aspek yang harus diperhatikan adalah keselamatan, sebab pekerjaan yang ada didalamnya sangat komplek dan memerlukan ketrampilan serta keahlian khusus, oleh karena itu semua personel yang terlibat diharuskan selalu waspada untuk menghindari timbulnya kecelakaan-kecelakaan fatal yang berisiko cacat tubuh dan bahkan mungkin akan kehilangan nyawa.

B. RUMUSAN MASALAH

ASL PISCES dibawah manejemen ASL MARINE.PTE.LTD Singapore. Pihak perusahaan telah memberikan buku panduan manual untuk kapal cara pelaksanaan kerja *anchor handling*, namun kenyataannya ada kendala dalam pelaksanaannya.

Apa Penyebab delay time pada pelaksanaan running anchor di Offshore West North Java ?

D. TUJUAN PENELITIAN

Untuk mengetahui penyebab delay time pada saat running anchor di Offshore North West Java Balongan Indonesia

E. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan KIT ini dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan seprofesi untuk mengetahui bagaimana

cara memanfaatkan waktu operasional bagi kapal-kapal agar adanya peningkatan efisiensi dalam pengoperasian kapal terutama dalam *Anchor Handling Tug (AHT).*

2. Manfaat Praktisi

Memberikan bantuan secara efektif waktu yang digunakan agar dalam pengoperasian kapal dapat seefisien mungkin, manfaat waktu ini pun berguna bagi penulis dalam hal melakukan tugas-tugas yang akan diemban di kemudian hari

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Faktor Manusia

Berbicara mengenai awak kapal sama halnya berbicara mengenai harus benar-benar siap dari pengetahuan dasar dan kemampuanya sebelum bekerja di atas kapal, kesiapan awak kapal untuk mendukung kinerja secara efektif dan efisien agar pelaksanaan *Anchor Handling operation* tidak mengalami keterlambatan.

Disamping hal-hal diatas dibutuhkan juga ketrampilan dan kemampuan bagi perwira dan anak buah diatas kapal untuk pelaksanaan pekerjaannya.

Pengertian ketrampilan dan kemampuan yaitu:

1 Ketrampilan adalah kecakapan seseorang individu yang tinggi dalam mengurus atau melaksanakan sesusatu, menyelesaikan masalah dan lain sebagainya. Personaliti, penampilan, komunikasi, etika kerja adalah kriteria yang dapat mencerminkan ketrampilan seseorang.

2 Kemampuan adalah kapasitas seorang individu untuk melakukan beragam tugas dalam suatu pekerjaan, menalar, dan memecahkan masalah.

3 Individu dalam bermasyarakat membagikan kecerdasan untuk mendapatkan nilai tertinggi. Individu yang cerdas juga lebih mungkin menjadi pemimpin dalam suatu kelompok.

B. Organisasi Di Atas Kapal

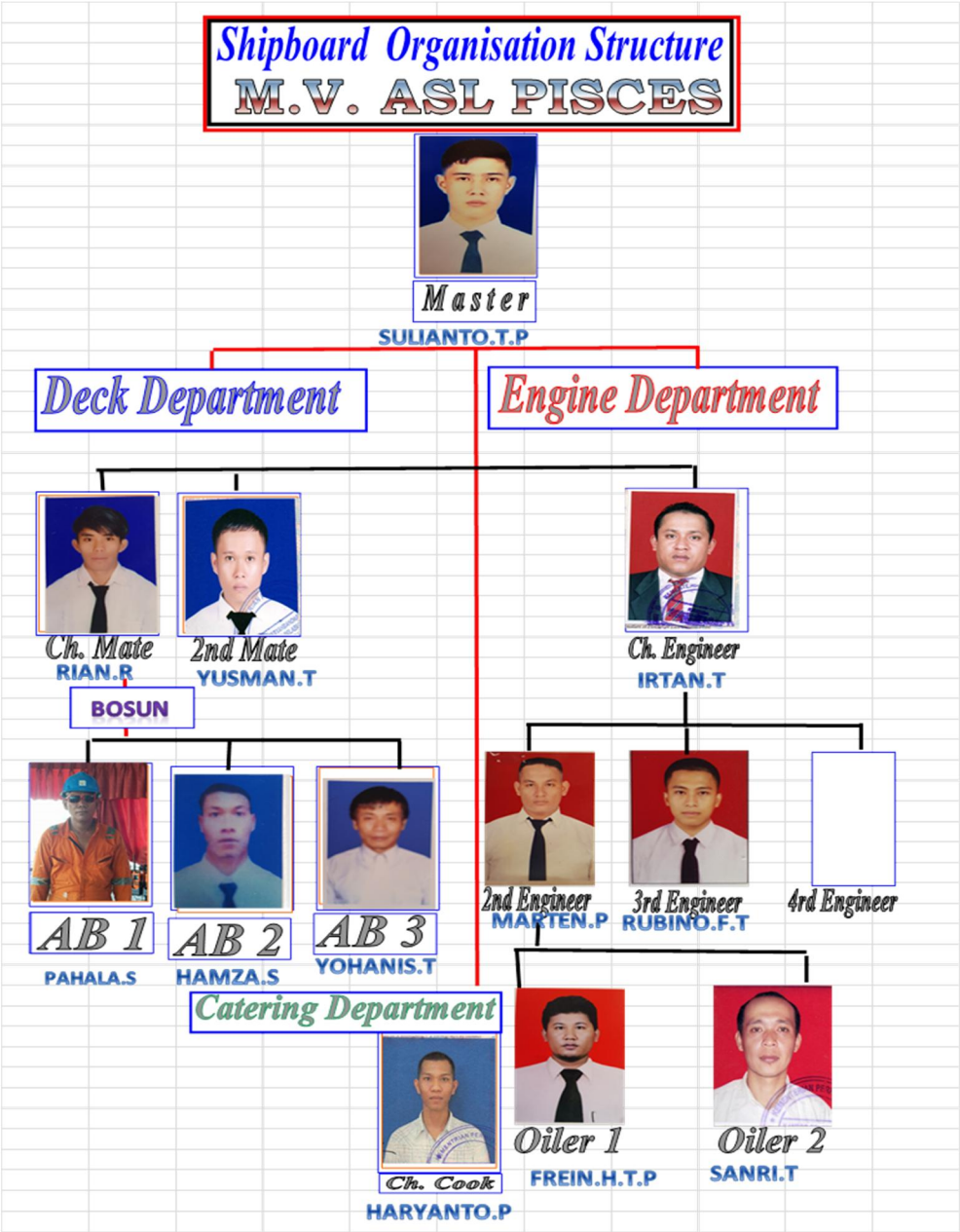
Didalam pelaksanaan pekerjaan, adalah faktor kepemimpinan perwira diatas kapal terhadap anak buah kapal untuk kelancaran dalam memulai pelaksanaan pekerjaan yaitu:

1. Kemampuan mengambil keputusan adalah kecakapan untuk memecahkan persoalan dengan cepat dan tepat serta menyatakan pendapatnya mengenai tindakan-tindakan yang harus dilaksanakan secara tepat pula.
2. Kemampuan mengambil keputusan sangat berguna untuk membangkitkan kepercayaan bawahan dan meniadakan keragu-raguan dan membangkitkan kepatuhan terhadap perintah-perintah serta memupuk disiplin.
3. Tindakan dan usaha-usaha untuk mengembangkan sifat tersebut adalah belajar untuk selalu bertindak positif, tidak mengulur-ulur waktu, teliti semua kenyataan yang ada, tentukan pendapat dan keluarkan perintah yang jelas dan tegas serta . Dengan penuh keyakinan. Perlu pandangan dengan mempelajari tindakan-tindakan orang lain. Ambil keuntungan dari pengalaman-pengalaman orang lain dengan mempelajari kesalahan-kesalahan yang telah diperbuatnya.Teliti kembali keputusan untuk menentukan apakah keputusan benar-benar sehat dan dapat bermanfaat untuk anak buah kapal.

Didalam suatu kelompok kerja peranan perwira sangat penting untuk menunjang keberhasilan suatu pekerjaan diatas kapal, perwira bertindak sebagai organisator, koordinator, dan motivator yang dapat menciptakan hubungan baik antara atasan dan bawahan diatas kapal sehingga dapat mencapai hasil yang diharapkan dari suatu pekerjaan.(Hubungan yang baik antara pihak-pihak terkait dapat memberikan hasil yang baik, Drs Ero H Rosyid , Pengantar Sosoliogi, 1975:11).

Selanjutnya untuk menunjang keberhasilan suatu pekerjaan diatas kapal harus juga memperhatikan ketrampilan dan kemampuan dari anak buah kapal dalam melaksanakan pekerjaan, sehingga penyebab terjadinya keterlambatan dalam pekerjaan bisa diatasi dan dapat menghindari kecelakaan saat melaksanakan pekerjaan.

Organisasi diatas kapal ASL PISCES seperti bagan berikut ini :



C. Pekerjaan Dan Lingkungan Kerja

Kapal *AHT* adalah jenis kapal khusus yang kebanyakan beroperasi dilepas pantai, memiliki resiko kecelakaan yang lebih tinggi, terutama pada saat melaksanakan pekerjaan *Anchor Handling* dan *Towing.* Contohnya ketika *Wire* mulai tegang biasa mengakibatkan bahaya untuk anak buah kapal yang kerja di *Deck* biasa menimbulkan putusnya *Wire* dan mencederai *Crew* tersebut dan mengakibatkan terjadinya keterlambatan dalam kegiatan pengoperasian *Anchor Handling.*

Beberapa Kriteria yang perlu diperhatikan dan sangat dibutuhkan bagi pelaksanaan kerja *anchor handling* dari suatu kapal *AHT* dengan spesifikasi sebagai berikut:

1. Kapal *AHT* dirancang khusus untuk pelayaran pengeboran minyak dangas lepas pantai, yang kontruksinya dibuat secara khusus untuk memudahkan melakukan pekerjaannya dipengeboran minyak dan gas terutama melakukan pekerjaan *anchor handling*, bangunan akomodasinya dibangun pada bagian depan sedangkan bagian belakang anjungan dibuat bebas dan tidak dibenarkan untuk membangun bangunan lain, didalam anjungan mempunyai dua tempat kontrol yaitu dibagian depan dan belakang untuk memudahkan nakhoda melakukan olah gerak.
2. Semua kapal AHT harus memenuhi ketentuan yang telah ditentukan dalam hal pelayanan dipengeboran minyak dan gas dilepas pantai dengan maksud dan tujuan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
3. *Crane barge*, Adalah sebuah tongkang khusus yang dilengkapi dengan crane besar dan beberapa crane tambahan serta memiliki 8 dan 10 buah

anchor yang berfungsi untuk membantu dan melayani aktifitas pengeboran minyak dan gas lepas pantai dan juga sebagai akomodasi para pekerja.

D. Faktor Kapal

Kapal *AHT* adalah jenis kapal *supply* yang dirancang panjang dan lebar kapal yang relatif kecil dibandingkan dengan kapal barang, ditunjang dengan mesin penggerak yang besar, untuk dapat mengolah gerak dengan cepat dan mudah, ditunjang dengan bentuk dan ukuran kapal serta peralatan yang disediakan untuk melakukan suatu pekerjaan *offshore* atau dilokasi pengeboran minyak dan gas dilepas pantai.

Peralatan-peralatan yang menunjang dalam berolah gerak di kapal *AHT supply* antara lain:

1. *Fix pich propeller :* Adalah suatu tipe baling-baling dimana gerakan kapal dapat berubah tanpa mengadakan perubahan arah putaran dan kecepatan baling-baling.
2. *Contrillable propeller* : Adalah tipe baling-baling didalam sebuah tabung (nozzle), dimana tabung beserta baling-baling dapat digerakan kesegala arah

Memperhatikan tinjauan olah gerak, maka nakhoda dapat menggerakkan kapalnya mendekati salah satu sisi *rig* dengan mengambil sudut sedemikian rupa terhadap angin dan ombak, sehingga mampu mengatasi pengaruh laut dan alam semenimal mungkin dan mengoptimalkan kemampuan olah gerak kapal semaksimal mungkin.

Selain itu periode olengan kapal ***(rolling)*** dan anggukan kapal ***(pitching)*** dapat diperhitungkan dan diramalkan sehingga memungkinkan

kapal berada pada keadaan yang *relative steady*. (Sutijar, Capt. Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan, halaman 34 dan 88).

E. Faktor Dari Luar Kapal

Faktor alam yang disebabkan oleh keadaan cuaca dapat mempengaruhi olah gerak kapal sehingga terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan kerja *anchor handling.*Pengaruh yang disebabkan oleh keadaan cuaca antara lain adanya pengaruh dari angin dan arus air laut.

Disebabkan pengaruh angin olah gerak kapal akan mengalami kesulitan apalagi ditempat-tempat yang sulit. Walaupun demikian dalam beberapa situasi tertentu angin dapat berguna untuk mempercepat olah gerak kapal. Pengaruh arus, arus adalah gerakan air kesatu arah tertentu dengan kekuatan tertentu.

Semua benda yang berada dipermukaan dan didalammya praktis dengan arah dan kekuatan yang sama, arus mempunyai pengaruh jika dipandang dari daratan dan kapal berlabuh. Disebabkan pengaruh keadaan laut, kapal mengganggguk dengan keras, dan oleh karenanya kecepatan kapal berkurang, kapal akan menerima air masuk dalam jumlah yang besar, hingga laju kapal perlu diperlambat dan haluan pelaksanaan dirubah pelaksanaan tergantung keadaan. (Otto S. Karlio, Capt. Olah Gerak, 1975:12).

F. Faktor perusahaan

1. Harus merekrut crew yang berpengalaman minimal 2 tahun di kapal anchor handling
2. Harus mempertahankan crew yang sudah berpengalaman di bidang anchor handling di perusahaan tersebut

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

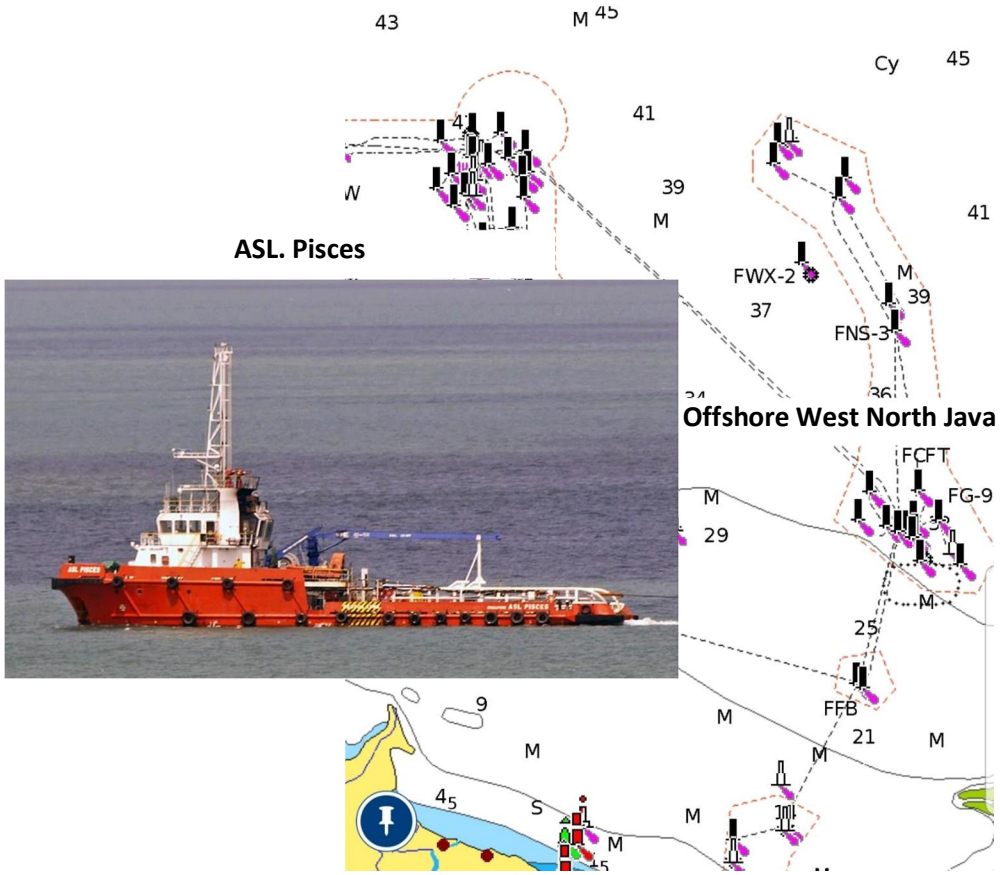
A. Lokasi Kejadian

Kejadian masalah terjadi Pada tanggal 28 February 2016 di saat kapal AHT ASL PISCES mendapat tugas untuk melakukan operasi anchore hanling dari *crane barge* HAFAR NEFTUNE di lokasi Balongan Indonesia (OWNJ).

Pada jam yang telah ditentukan oleh *Barge Master*,maka penulis sebagai nakhoda kapal AHT ASL PISCES dipanggil ke *crane barge* HAFAR NEFTUNE untuk mengadakan rapat keselamatan kerja sebelum dimulai pekerjaan *anchor handling* di lokasi lepas pantai OFSHORE WEST NORTH JAVA, kapal AHT ASL PISCES diberikan rencana tugas-tugas yang akan dilakukan, namun tetap memprioritaskan keselamatan kerja di lapangan.Adapun tugas-tugas yang akan dilaksanakan adalah:

1 *Reposition anchor*. yaitu pemindahan posisi jangkar dari posisi lama ke posisi baru

Gambar 3.1 Lokasi Kejadian



Sumber: ASL. Pisces

B. Situasi Dan Kondisi

Kapal AHT ASL PISCES mengelukan kurangnya crew diatas kapal karna perusahaan tidak mau menambah crew yang hanya berjumlah 12 orang dan dalam pelaksanaan pekerjaan yang seharusnya di kerjakan oleh 15 orang tapi karna kurangnya 3 crew maka pekerjaan terhambat crew list terlampir.

C. Temuan

Yang dilakukan dalam upaya meningkatkan:

1 Ketrampilan anak buah kapal dalam pelaksanaan kerja *anchor handling* pada kapal AHT ASL PISCES,dalam running anchor melayani crane barge HAFAR NEFTUNE masih mengalami keterlambatan dalam pengangkatan jangkar

2 Anak buah kapal yang belum terampil

Dalam menyediakan anak buah kapal yang siap pakai dalam hal ketrampilan dan kualitas, peranan perusahaan dalam hal ini sangat diharapkan khususnya menyeleksi penerimaan anak buah kapal, juga memberikan pendidikan tambahan mengenai pekejaan *offshore*, dan juga dituntut untuk menngkatkan ketrampilan dan pengetahuan tentang pengeboran minyak dan gas dilepas pantai, antara lain:

1. Daerah terlarang yang tidak boleh didekati.
2. Bentuk dan bagaimana keadaan rig, crane barge, flatform.
3. Penanggulangan tumpahan minyak.
4. Floating hose.
5. bekerja dikapal *AHT*.

Untuk mengurangi kendala yang apat timbul selama pengoperasian kapal *AHT* yang diakibatkan kurang trampilnya anak buah kapal, maka

peranan penempatan anak buah kapal yang sesuai dengan kemampuannya sangat diperlukan.

Perusahaan sebagai pemilik kapal sangat berkompeten dengan kelancaran operasional dari kapal-kapalnya, pihak perusahaan berusaha dengan keras untuk mempertahankan kelangsungan operasi kapal-kapalnya, maka apabila timbulnya keluhan dari pihak penyewa sebagai akibat terganggunya operasi kapal, sebaiknya segera di konfirmasikan dengan pihak perusahaan agar bisa dengan cepat dicarikan jalan keluarnya atau pemecahannya.

Selanjutnya mengenai penggantian dan penempatan anak buah kapal yang kadang kurang mencerminkan kontinuitas atau kesinambungan dengan sistim penerimaan awak kapal yang baik, dimana selama ini dilakukan dengan asal-asalan tanpa menimbang akibat buruk yang akan timbul.

Bagi perusahaan atau pemilik kapal untuk menjalankan menejemen kepegawaian dengan baik untuk menunjang operasi kapal, supaya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan dapat dicapai yaitu dapat meningkatkan pelayanan kepada pihak penyewa.

Mengingat bahwa pekerjaan dikapal *AHT* banyak menhadapi masalah dalam pengoperasiannya baik dilokasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai, maupun dipelabuhan sebagai akibat kurang trampilnya anak buah

kapal yang berkualitas dikarenakan sistim penempatannya yang tidak sesuai dengan kemampuannya.

Kendala ini diharapkan akan berkurang dengan adanya kemampuan dan kualitas anak buah kapal yang baik dalam pengoperasian kapal, diantaranya penguasaan dalam peralatan-peralatan kerja nachor handling agar lebih familiar dalam menggunakan semua peralatan kerja secara tepat guna seperti:

1. Peralatan dan perlengkapan *towing.*
2. *Towing winch dan Towing wire.*
3. *Strecher.*
4. *Pennant wire.*
5. *Wire bridle.*
6. *Gog pad.*
7. *Towing sleeve.*
8. *Delta plate.*
9. *Chaffing chain.*
10. Peralatan-peralatan *anchor handling.*
11. *Work wire*
12. *Chain hook.*

3 kekurangan personil anak buah kapal

Kurangnya personil /anak buah kapal mengakibatkan lambatnya suatu pengerjaan, pekerjaan yang seharusnya dibisa dilakukan dalam 1 jam biasa

dilakukan berjam jam dan kenyataannya perusahaan juga tida mau menambah crew kekapal .

D. Urutan Kejadian

1. Pada tanggal 28.02.2016 jam 09.00 harus lokasi 06°.03'.540" S dan 108°.06'.750"E running anchor dilaksanakan.

   Anak buah kapal yang bertugas di deck sudah siap melakukan aktivitasnya dan Barge master HAFAR NEFTUNE mengintruksikan untuk mengangkat salah satu jangkar dan memindahkan ke posisi baru.

2. pada saat itu krew dibawah pengawasan Mualim 1 sebagai kepala kerja lapangan di dek,bersama-sama mempersiapkan peralatan-peralatan yang akan digunakan pada pelaksanaan pekerjaan pelaksanaan untuk memindahkan jangkar.

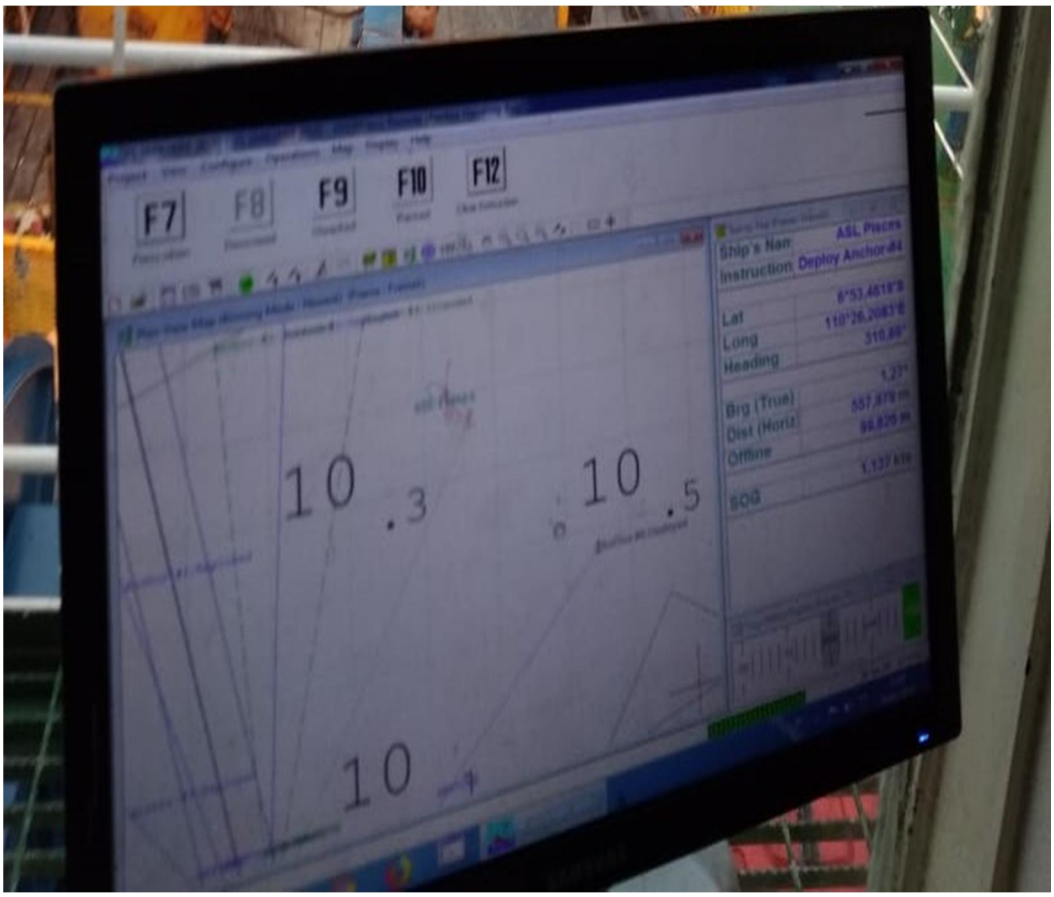
3. Kapal mulai mengolah gerak untuk mendekati dan mengarahkan buritan kapal kearah bouy *anchor* Setelah buritan kapal mendekati *bouy* maka tiga orang anak buah bersiap-siap untuk melempar *hock* yang telah tersambung dengan *tugger winch*, setelah posisi *hock* tepat pada pennant wire bouy kemudian *tugger winch* pelan-pelan ditarik sampai *bouy anchor* naik diatas dek kapal dan memberikan informasi kepada *barge master* bahwa *bouy anchor* sudah diatas dek.

4. Selanjutnya *bouy* dilepas dari *pennant wire* yang terlebih dahulu dijepit menggunakan *shark jaw* dan *bouy* akan dilepas lalu dipindahkan kearah depan

dek, kemudian *pennant wire* dan *work wire* disambung dan menariknya nya secara perlahan-lahan, setelah *anchor* dilepas dari dasar laut kemudian dilaporkan ke *barge master* bahwa *anchor off the bottom*

5. Work wire terus di hibob sampai anchor terlihat di roller dan melaporkan anchor on the roller kepada barge master. Setelah itu crane barge HAFAR NEFTUNE, mengirimkan posisi baru untuk kita tuju untuk drop jangkarnya

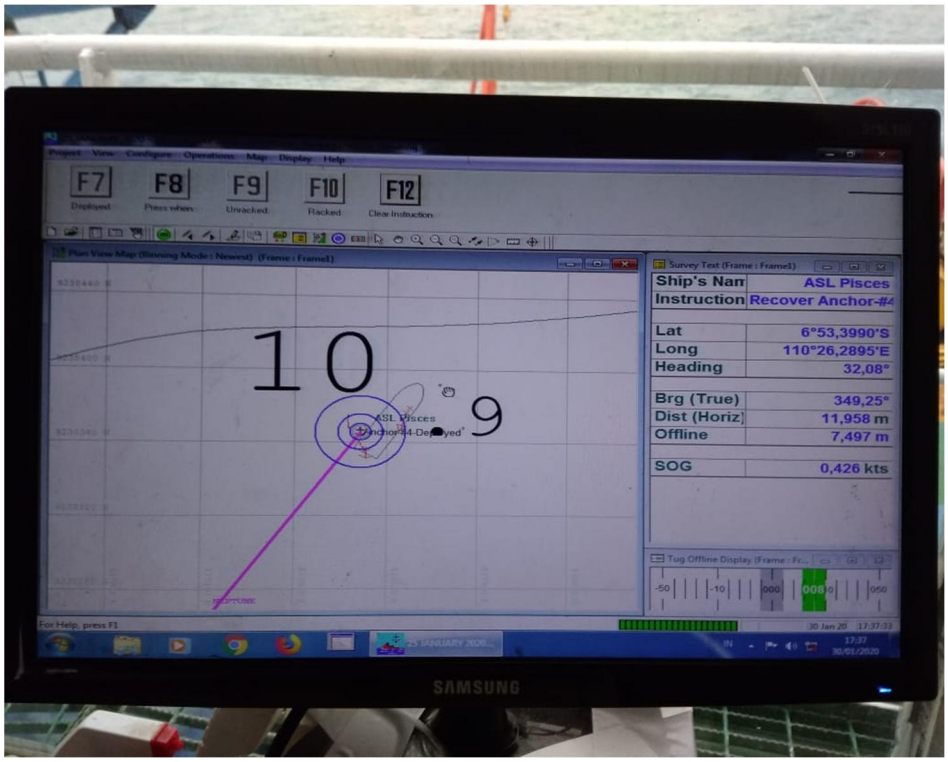
Gambar 3.2 Track Line



Sumber: ASL. Pisces

6. Kemudian kapal dengan perlahan mendekati track line, dan pada saat kapal sampai pada track line kapal langsung mengarah ke target atau posisi yang telah ditentukan oleh Barge Master.
7. Dan pada saat kapal sampai pada target jangkar langsung di drop sampai wire kendor dan mengimpormasikan ke Barge Master kalau jangkar sudah sampai di dasar laut dengan istilah anchor on the bottom.

Gambar 3.3 Target



Sumber: ASL. Pisces

8. Dan setelah itu di Barge HAFAR NEFTUN dilakukan penarikan jangkar untuk mengetahui apakah jangkar sudah bagus posisinya dan setelah itu Barge Master memberikan informasi jangkar sudah posisi bagus.

Setelah selesai pelaksanaan pemindahan jangkar Barge Master komplen terlalu lama dalam pelaksanaan pemindahan jangkar, hal tersebut di karenakan karena kurangnya crew yang bekerja di deck, pekerjaan yang dikerjakan seharusnya dikerjakan oleh 15 orang menjadi tinggal 12 orang saja yang kerja karna tidak adanya penambahan crew dari perusahaah sehingga pekerjaan yang seharusnya dikerjakan cuman 1 jam biasa menjadi berjam-jam.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Dari uraian pembahasan pada bab-bab sebelumnya sesuai dengan judul yang dimaksud dan permasalahan yang timbul, maka dapatlah diambil kesimpulan bahwa Proses *running anchor* pada kapal AHT ASL PISCES mengalami *delay time* karena kurangnya personil di atas kapal AHT. ASL. Pisces. Hal ini disebabkan oleh perusahaan yang tidak melengkapi *crew*, dimana jumlah yang seharusnya adalah 15 *crew* tetapi hanya 12 *crew* yang disediakan. , untuk memperoleh kerja *anchor handling* yang maksimal.

B. SARAN

Sebaiknya dilakukan pelatihan dan familiarisasi pada ABK sebelum naik ke atas kapal sehingga ABK terampil dalam pelaksanaan pekerjaan Anchor Handling dan Sebaiknya perusahaan menambah jumlah personil di kapal agar pelaksanaan pekerjaan Anchor Handling tidak mengalami keterlambatan.

DAFTAR PUSTAKA

Gordon J. Curphy dalam buku berjudul LEADERSHIP E7

HANDOKO T. HANI (2005) *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia* Yogyakarta : Liberty

Capt. KRETS MAMONDOLE, (2009).*Anchor Handling*, Penerbit Yayasan Sinergi Reformata, Cetakan Pertama.

NITISEMITO ALEX S. (1983) *Manajemen Dan Sumber Daya Manusia*

Penerbit Ghalia Indonesia

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM Rev 2017, ASL Ship Management

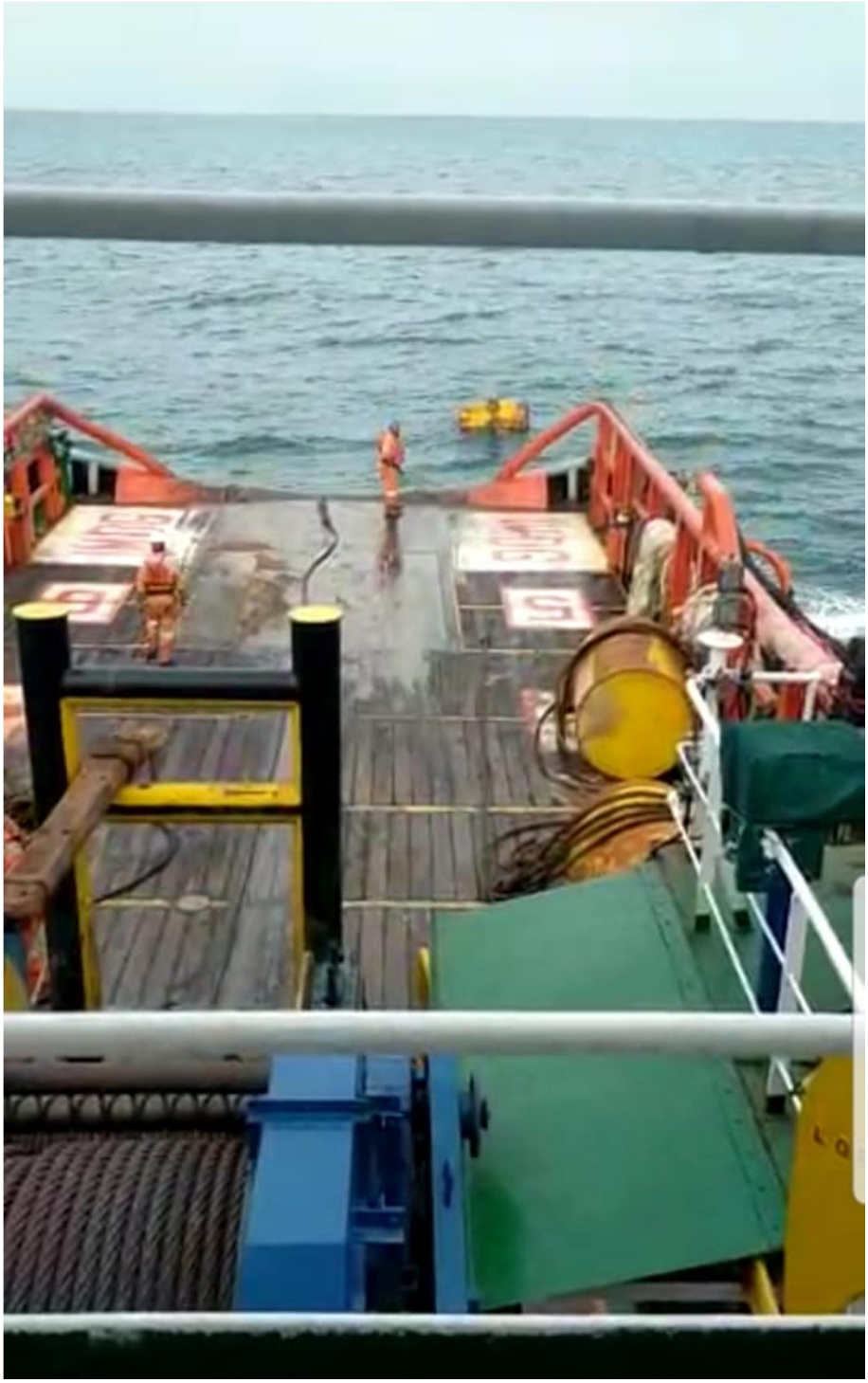
(2016), *Pengoperasian Kapal Suplai.*Penerbit PIP Makassar.

PIP Makassar 2014 Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Terapan Makassar

ASL PISCES DENGAN HAFAR NEFTUNE

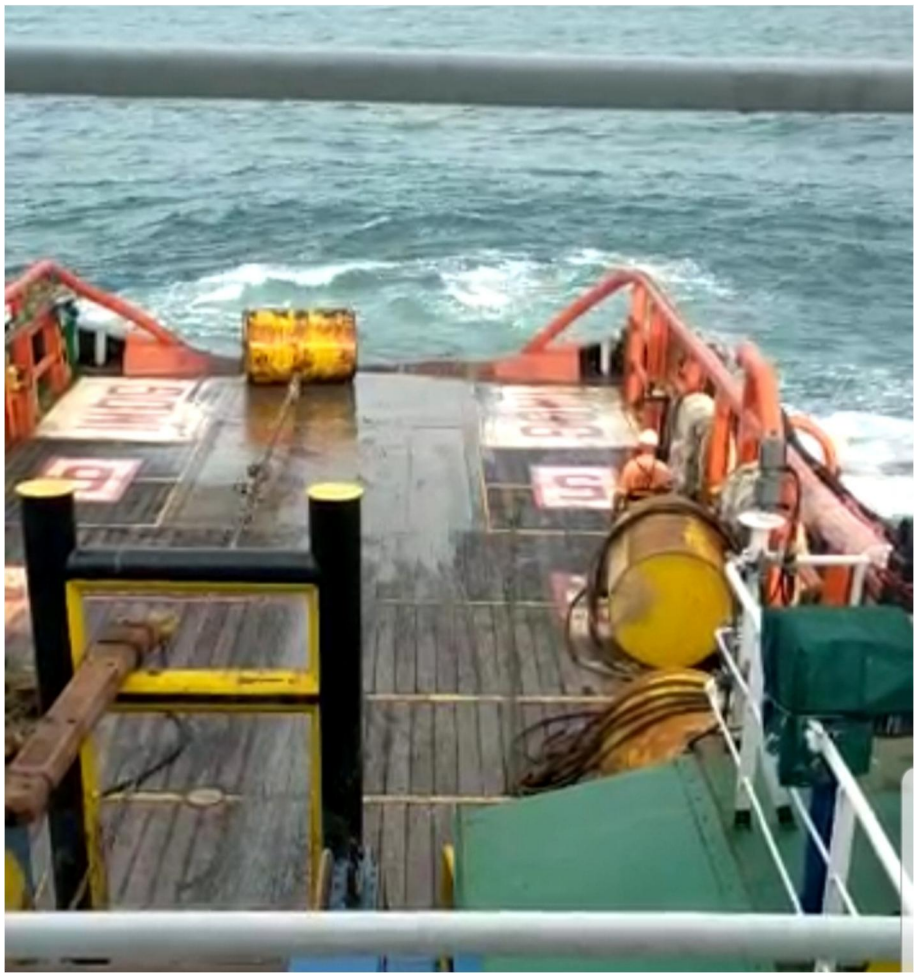
Sumber: AHT. ASL Pisces

PROSES PENGAMBILAN BUOY



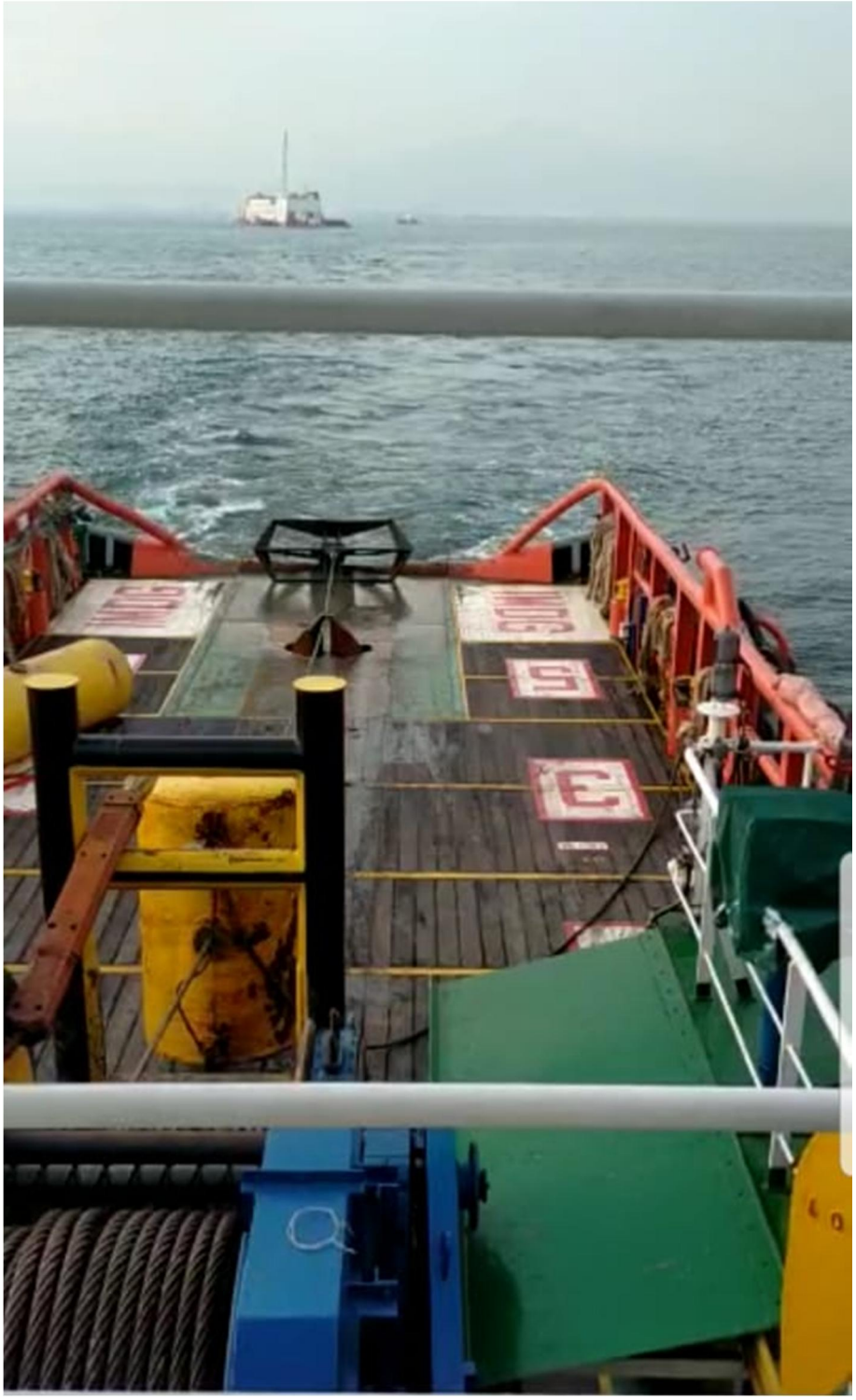
Sumber: AHT. ASL Pisces

BUOY ON DECK



Sumber: AHT. ASL PISCES

JANGKAR ON DECK AND PROCCED TO TARGET

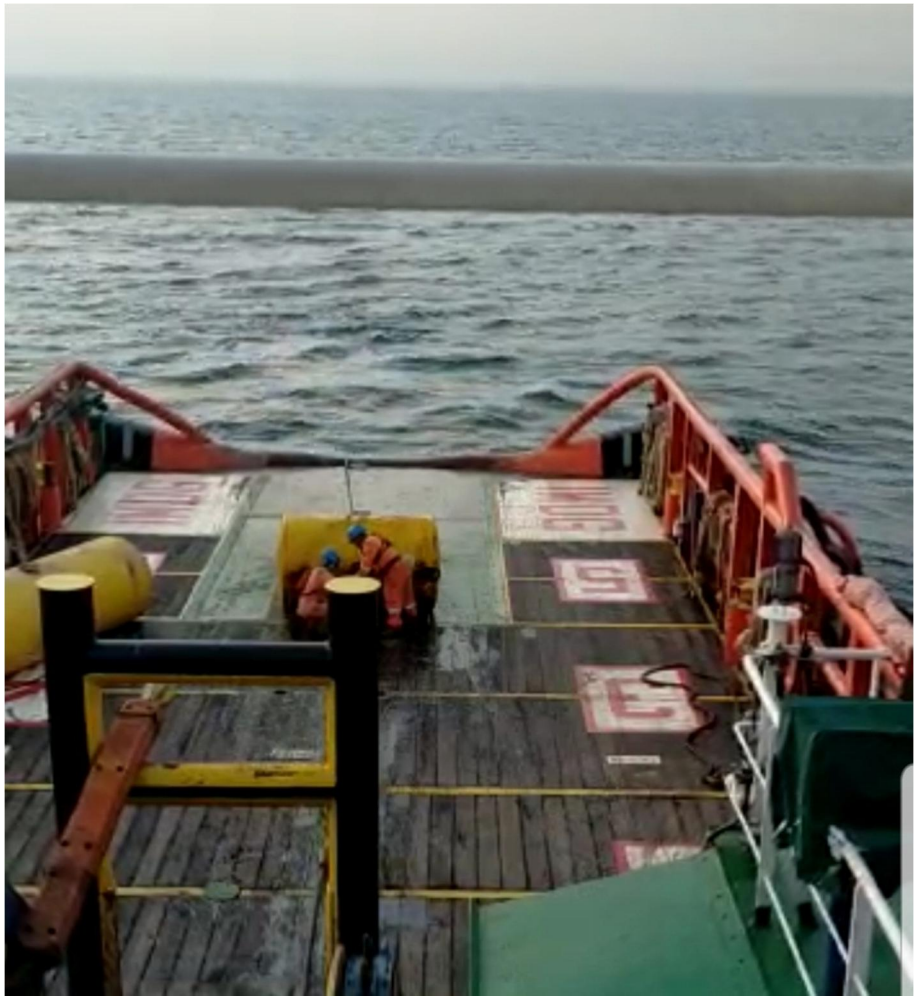


Sumber: AHT. ASL Pisces

ANCHOR ON DECK

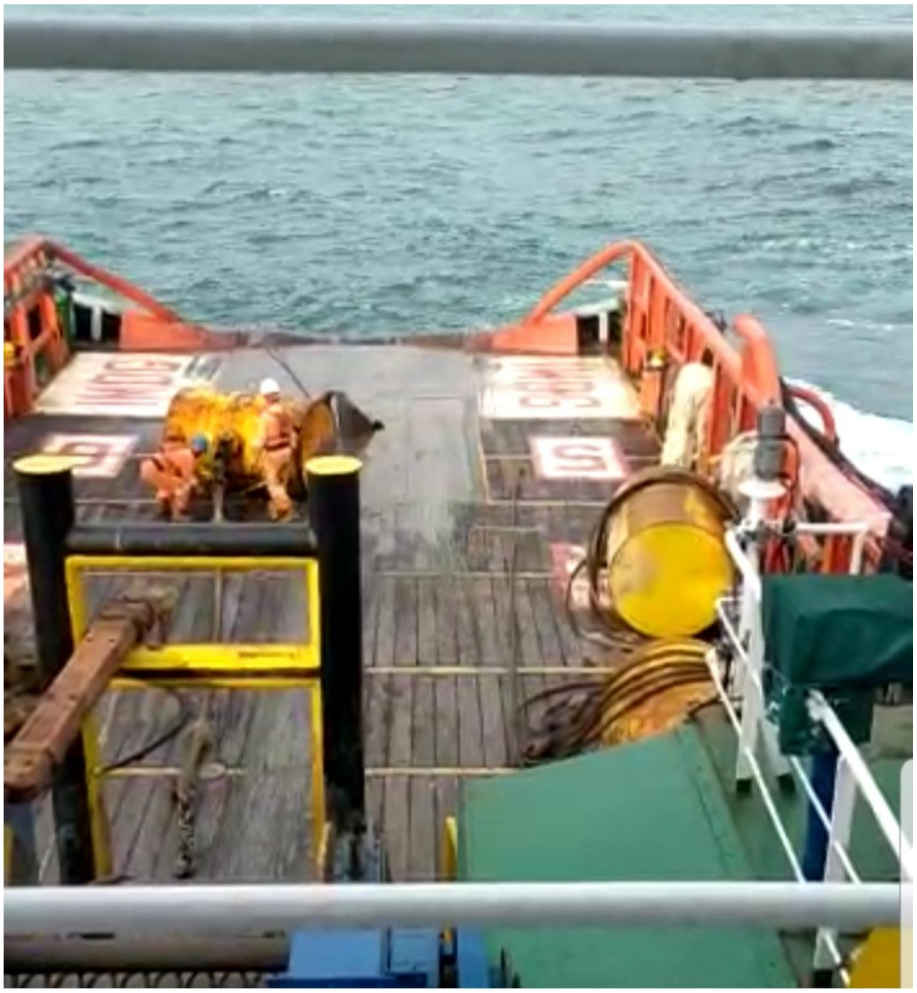
Sumber: AHT. ASL Pisces

PROCCED DISCONNECT BUOY



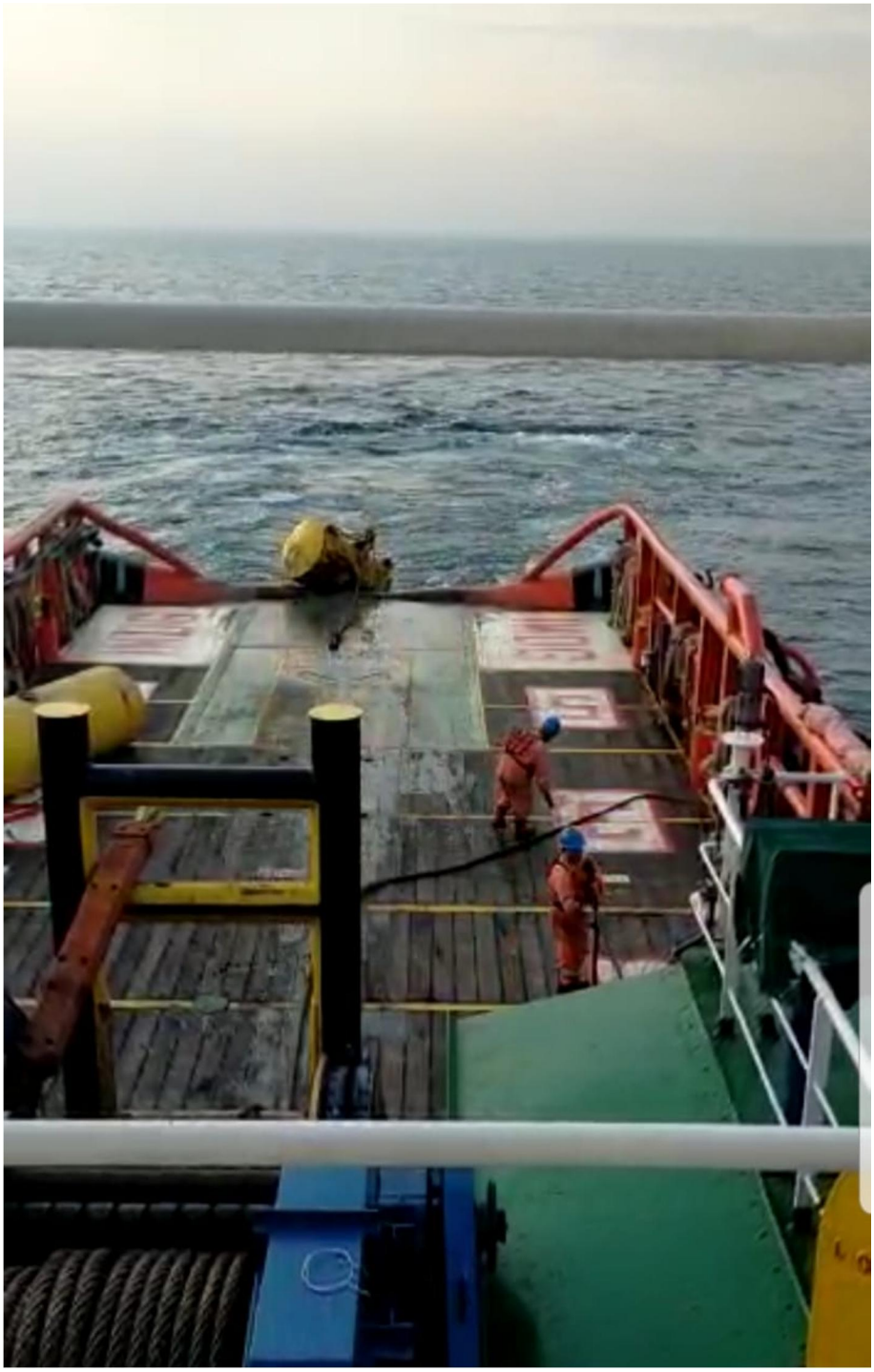
Sumber: AHT. ASL Pisces

DISCONNECT TALI BUOY



Sumber: AHT. ASL PISCES

LETGO BUOY



Sumber: AHT. ASL Pisces

CREW LIST

FLAG : INDONESIA
C/SIGN : P L L A

FORM 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)

Regulation 31 (1)

IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

Towing Barge : _____

Name/Identification No.of *Vessel/Train: **ASL PISCES**

*Master/Owner/Charterer: ASL

Agents in Singapore: ASL MARINE PT LTD

Gross Tonnage of Vessel: 635

Type of Vessel: AHT

Last place of embarkation: JAKARTA

Date of arrival: 22.02.2016

Next destination: CIREBON

Date of proposed departure: 30.02.2016

No.	Name	Sex	Date of Birth	Nationality	Travel Document No.	Expiry Date of Travel Document	Duties on Board
1	SULIANTO TANGKEALLO PATABANG	M	25.02.1983	INDONESIAN	A7992670	02.06.2019	MASTER
2	RIAN RANTE	M	08.05.1992	INDONESIAN	B6457602	23.03.2022	C/O
3	YUSMAN TUMBO	M	18.06.1972	INDONESIAN	B7876758	09.08.2022	2/O
4	IRTAN TANDIRERUNG	M	12.08.1978	INDONESIAN	B7961219	29.08.2022	C/E
5	MARTHEN PALOLONGAN	M	05.05.1982	INDONESIAN	B2131976	21.10.2020	2/E
6	ROBINO FRANS TODING	M	09.09.1988	INDONESIAN	B1535086	18.08.2020	3/E
7	PAHALA SIAGIAN	M	12.12.1973	INDONESIAN	A8577999	17.07.2019	A/B
8	YOHANIS TEDANG	M	13.12.1978	INDONESIAN	B0777841	16.04.2020	A/B
9	HAMJAH SYAFII	M	20.08.1985	INDONESIAN	B0609160	06.05.2020	A/B
10	FREIN HART TAMBING PAPA	M	20.02.1988	INDONESIAN	B2137523	17.11.2020	OILER
11	SANRI TAMBA	M	14.09.1984	INDONESIAN	B0115807	14.01.2020	OILER
12	HARYANTO PANDI	M	11.08.1993	INDONESIAN	B7665899	07.09.2022	COOK

I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Dated this day of 20

.....
*Master/Owner/Charterer/Agent

* Delete whichever is inapplicable.

Note : If the spaces provided are insufficient, use an additional sheet drawn in the same format and with the heading "Form 22 - Continued".

Sumber: AHT. ASL Pisces

SHIP PARTICULAR

GENERAL :

Name of Vessel	: ASL PISCES
Type of Vessel	: Anchor Handling Vessel
Port of	: Jakarta, Indonesia
Registration Year	: 2013
Built	: 635 / 191
GRT/GT	
Length over all	: 45.00m
Length water line	: 43.43m
Breadth Moulded	: 11.80m
Depth Moulded	: 4.60m
Draft (max)	: 3.812m
Class	: ABS
Notation	: ABS+A1 (E) " Towing Vessel" AMS

PERFORMANCE

Maximum Speed	: 12 Knots
Economical speed	: 10 Knots
Type of Fuel	: Marine Gas Oil
Bollard Full	: 53 Tones

CARGO CAPACITY

Deadweight	: 550mt
Deck Cargo	: 100mt
Deck Strength	: 5.0mt/m2 uniform loading
Clear deck area	: 200m2
Fuel Oil	: 535.13m3
Men Fresh water	: 141.64mt
Ballast/ drill water	: 64.53m3
Lube Oil	: 8.58m3
Foam detergent	: 8.84m3
Hydraulic oil tank	: 4.29m3

PROPULSION

Main Engine	: 2x1640kW(2200 BHP) @ 1800rpm Cummins QSK60M- IMO Compliant
Main Generator	: 3x250 kW @ 0.8 pf 335 HP Rated 1500 rpm/415V/3 ph/50Hz cummin
Emergency Generator	: 1x 65kW @ 08 pf 87 Hp Rated 415V Ph/50 Hz Cummins CSMXT5.9
Bow Thruster	: 1x350 kW electric driven
Propulsion	: 2 x picth propeller
Steering Gear	: 2x electro hydraulic Steering Gear Palmarine –PEH 5004-2pin
Rudders	: 2x35' working angle rudders

DECK EQUIPMENTS

S8 Anchor windlass	: 1x electro-hydraulic 5.0 ton @ 12m For 28mm dia U2 chain
Bow Anchore	: 2x 700 Kg Anchors
Tugger winch	: 2x electro-hydraulic
Drum	: 5 tonnes @ 15m/min
Chain	: U2
Warping head	: 250mmx22mm dia (wire rope)
Main Deck crane	: 1x electro-hydraulic cap.1.0 T. SWL
Towing/ AH Winch	: 1x electro-hydraulic cap. 85 tonnes
Upper Drum	: 52mm dia x800m SWR steel Rope
Lower Drum	: 52mm dia x800m SWR steel Rope
Break Holding	: 150 tonnes
Stern roller	: 1x Stern roller
Shark jaw	: 1x hydraulic operated capacity
Tow Pin	: 1x hydraulic operated capacity
Rope Rell	: 1x spare towing rope drum 52mm 800 SWR

ACCOMODATION

Berth	: 2 x one (1) Men Cabins	2
	1 x two (2) Men Cabins	2
	4 x four (4) Men Cabins	16
Total		20 Men
Hospital	: 1x1 berth Cabin	1

RADIO AND NAVIGATIONAL EQUIPMENT :

GMDSS	: RC-1800T 250W GMDSS
SSB	: 1x synthesized semi duplex SSB
Inmarsat C	: FELCOM-15 SSAS
VHF RADIO	: 2x FURUNO FM-8800s 25W
NAVTEX Receiver	: 1x FURUNO Model NX-700 (type B)
SART	: 1x McMurdo Model S49Ghz
EPIRB	: 1x Mcmurdo Model E5 SMARTFIND
Portable Radio	3x McMurdo Model R2,2.5W,@96kHz 19 channel, water proof
Radar	Furuno FAR-2117 Radar no. 1(IMO approvide) Furuno FAR-1832 Radar no. 2
Echo sounder	: 1x Furuno FE-700
DGPS	: 1x Furuno GP 150
Gyrocompass	: 1x Anchuetz Standard 22 compact
Auto pilot	: 1x Anchuetz Nauto pilot NP 60
Magnetic compass	: 1x Lilley & gille MK 200
Weather fax	: 1x Furuno Model FAX 408
Speed Log	: 1x Furuno Model DS-80
Wind indicator	: 1x RM Young Model 051003-
AIS	: 1x Furuno Model FA-150

FIRE FIGHTING EQUIPMENT & ANTI FOULLING

FIFI Systen	: ½ FIFI
Fire pump	: 1x 1200m3/hr 120 m/c (port)
Monitors - water	: 2 x 600 m3/hr
Foam	: 2 x 150 m3/hr
EmergencyFire Pump	: 1 x 36 m3/hr @ 45m head
BARecharging Comp.	: TBA
CO2 System-engine	: Fire detection Alarm system in living
Life Raft	: 2 x 20 Men Solas Approved type
Rescue Boat	: 1 x 6 Men (Model Make TBA)
LifeSaving Apparatus	: 1 Lot
Oily Water separator	: 1 x 0,5 m3/hr c/w 15 ppm alarm Model GRS-05
SewageTreatmentPlan	: 1 x 25 Person, 1,500/day biologis fixed media

OTHERS

Recreation Mess room	: 1 with seating capacity for 18 paxs

Particulars given are entirely without warranty as to correctness

K-LINK TOWER 19th Floor
Jl. Gatot Subroto Kav. 59 A, Jakarta 12950
Phone : +62 21 3948 3232 (hunting)

Sumber: AHT. ASL Pisces

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

SULIANTO TANGKEALLO PATABANG, lahir di Tanah Toraja pada tanggal 25 Februari 1983 dari pasangan suami istri, Bapak Soleman Ta'dungan dan Margaretha Tangkeallo Patabang.

Pendidikan yang ditempuh oleh Penulis yaitu :

1. SD Inpres Tondok Litak Toraja periode 1990-1996
2. SMP Negeri Tondok Litak Toraja periode 1996-1999
3. SMU Katolik Rantepao Toraja periode 1999-2001
4. ANT III AMI Makassar periode 2001-2005
5. ANT II PIP Makassar periode 2011-2012
6. Program Diklat ANT-1 angkatan

Pengalama kerja penulis :

1. Kadet deck di Perusahaan Ostem Corporindo 2004-2005
2. Officer & Master di Perusahaan IMC 2005-2009
3. Officer & Master di Perusahaan Pasific Radiance 2009-2013
4. Master di Perusahaan ASL 2014-2019