

Hambatan Operasional Kapal *Supply* Ditinjau Dari Kinerja Anak Buah Kapal SK Carina

Cucu Apriatna¹, Elis Suswati², Iing Mustain^{3*}, Hadi Pramono⁴

^{1,2,3,4}Akademi Maritim Suaka Bahari Cirebon, Jl. Jend. Sudirman No. 156 Ciperna,
Cirebon, Indonesia

*Corresponding Author. E-mail : iing.mustain@gmail.com. Telp : 0812-2283-9838

Abstrak

Peran kapal *supply* sebagai penunjang pengeboran gas lepas pantai menjadi bagian penting dalam pelayanan pengeboran gas. Masalah keterlambatan dalam bekerja karena kurang terampilnya Anak Buah Kapal (ABK) saat bekerja di kapal *supply* menjadi fokus dalam penelitian. Tujuan penelitian adalah menggambarkan hambatan operasional kapal *supply* yang ditinjau dari kinerja ABK. Metode penelitian menggunakan penelitian kualitatif deskriptif dengan data yang dikumpulkan melalui data primer yaitu observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumen pendukung sebagai data sekunder. Hasil penelitian diperoleh bahwa hambatan terjadi pada kapal *supply* yang disebabkan faktor manusia ditemukan adanya keterlambatan pada Kapal SK CARINA. Keterlambatan ini menimbulkan pekerjaan di *platform* tertunda dan pencharter mengalami kerugian karena biaya operasi di *platform* sangat mahal serta pekerjaan yang sudah seharusnya selesai jadi terlambat. Pekerjaan *running cargo* dan melayani *Platform* sangat dipengaruhi oleh ABK atau yang berkerja di kapal. ABK yang bekerja di *Platform* khusus mengangkat Cargo harus diberi pelatihan agar bisa memahami dan lebih terampil dalam bekerja.

Kata Kunci: Anak Buah Kapal, Kapal Supply, Kinerja, Operasional

Abstract

The role of supply vessels as support for offshore gas drilling is an important part of gas drilling services. The problem of delays in work due to lack of skilled ship crew (ABK) when working on supply ships is the focus of this research. The aim of the research is to describe the operational constraints of supply ships in terms of crew performance. The research method uses descriptive qualitative research with data collected through primary data such as observation, interviews, literature studies and supporting documents as secondary data. The research results showed that obstacles occurred on supply ships caused by human factors, it was found that there was a delay in the SK CARINA. This delay causes work on the platform to be delayed and the charterer suffers losses because operating costs on the platform are very expensive and work that should have been completed is late. The work of running cargo and serving the platform is greatly influenced by the crew or those working on the ship. Crew members who work on platforms specifically for lifting cargo must be given training so they can understand and be more skilled at their work.

Keywords: ship crew, supply ships, performance, operation

PENDAHULUAN

Peran kapal *supply* sebagai penunjang pengeboran gas lepas pantai menjadi bagian penting dalam pelayanan pengeboran gas (Yudha et al., 2024). Kapal menjadi sarana transportasi utama dalam membawa peralatan-peralatan dan barang, namun kenyataannya masih ditemukan banyak kendala baik disebabkan oleh faktor alam, faktor kapal, dan manusia yaitu Anak Buah Kapal (ABK). Faktor alam seperti angin, ombak, dan arus yang kuat menjadi penghambat bagi kapal *supply* (Ramadhan et al., 2023). Hambatan dan kesulitan dalam proses pengeboran yang disebabkan oleh faktor alam berpengaruh terhadap pelayanan *Rig* dan *barge* (Pramudito, 2013). Keterlambatan pelayanan kapal *supply* berpengaruh terhadap proses pengeboran yang berdampak pada kerugian perusahaan (Setiono, 2010). Selain faktor alam juga dipengaruhi oleh faktor lain seperti karakteristik dari kapal, peralatan kerja, kinerja dan keterampilan ABK.

Peran ABK menjadi penting diperhatikan seperti keterampilan dalam menggunakan alat-alat penunjang (Adityatjahja, 2022; Asalina & Purwantini, 2018). Ditambah lagi kemampuan komunikasi ABK saat berkomunikasi dengan pihak ABK lain dalam penggunaan bahasa asing atau bahasa isyarat (Listriyawati, 2020). Komunikasi antar ABK atau antar ABK dengan perwira sering terjadi kesalahan pengertian karena tidak memahami bahasa komunikasi seperti pada saat proses bongkar muat (Anwar et al., 2021) atau kerja operasional di *platform*. Sehingga komunikasi yang lancar mempunyai peranan besar dan pentingnya dalam menciptakan kelancaran pekerjaan, terutama bagi perwira yang merupakan jembatan komunikasi antara *platform* dan kapal. Untuk mencapai maksud dan tujuan yang disampaikan dalam komunikasi, maka komunikasi antara Perwira dan ABK harus terjalin dengan baik. Dalam berkomunikasi terutama dalam pelaksanaan pekerjaan pengangkatan *cargo* harus singkat dan jelas. Mengingat pada saat kapal melayani *platform* terdiri dari beragam suku bangsa yang berasal dari berbagai Negara dan berkumpul menjadi satu kelompok masyarakat di atas kapal yang berbeda. Maka, pada umumnya bahasa penghantar yang digunakan untuk komunikasi ini adalah bahasa Inggris dan bahasa Indonesia.

Faktor lain dalam pekerjaan ini yang tak kalah penting adalah keterampilan. Keterampilan pekerja yang profesional di bidang melayani *platform* sangat dibutuhkan demi keselamatan kerja (Hendrawan, 2020; Putri & Fadhillah, 2023). Meski pada dasarnya individu itu terampil, tetapi pengalaman banyak merupakan faktor yang penting untuk mendapatkan keterampilan ABK yang profesional dalam pekerjaan melayani *platform*. Bila Perwira dan ABK terampil, maka bahaya dapat diminimalisir sehingga pekerjaan dapat diselesaikan dengan baik dan benar. Salah satu contoh kejadian kurang terampil ABK kapal tentang penggunaan alat-alat yang berada di atas kapal pada saat diperintahkan oleh mualim 1 yang seharusnya dapat bekerja dengan waktu yang singkat. Akibat dari peristiwa tersebut mengakibatkan kerugian berbagai pihak karena proses bongkar yang tidak lancar.

Tujuan penelitian adalah mendeskripsikan hambatan operasional kapal *supply* ditinjau dari kinerja ABK pada kapal SK Carina. Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi untuk menghindari hambatan yang terjadi sehingga kejadian yang tidak diharapkan dapat terulang kembali, seperti terjadi

keterlambatan dalam bekerja karena kurang terampilnya ABK saat bekerja di kapal *supply*. Apabila masalah ini dibiarkan maka menjadi kendala dalam pelayanan pengeboran gas lepas pantai.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian, peneliti memilih untuk melakukan penelitian melalui pendekatan deskriptif kualitatif. Pengertian deskriptif kualitatif yaitu suatu prosedur penelitian yang menggunakan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan pelaku yang dapat diamati (Moleong, 2017; Nurdin & Hartati, 2019; Rukin, 2019). Waktu penelitian dilakukan dari bulan Maret hingga Mei 2021, untuk objek penelitian adalah kapal SK Carina milik PT. Bahtera Niaga Internasional.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi selama kegiatan penelitian di kapal SK Carina. Sementara kegiatan wawancara dilakukan peneliti dengan ABK SK Carina dan Mualim I. Sementara data kepustakaan dan studi literatur peneliti mengambil beberapa sumber seperti pada Anchor Handling yang ditulis oleh Capt. Krets Mamondole. Pengumpulan data peneliti menggunakan triangulasi data hal ini dilakukan untuk menghasilkan data yang optimal (Koyan, 2014). Pengolahan data dilakukan dengan mendeskripsikan secara kualitatif sehingga dapat memberikan gambaran langsung temuan-temuan data yang dikumpulkan dan disampaikan dalam hasil dan pembahasan penelitian ini, sehingga permasalahan dapat dipecahkan dengan jelas (Zed, 2008).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Kapal SK Carina Jakarta dikelola oleh perusahaan PT. Bahtera Niaga Internasional yang *dicharter* oleh PGN SKK Migas di Kepodang Field. Rute pelayaran dari Lamongan *Shorebase* ke Kepodang Field. Dalam melaksanakan pekerjaan pelayanan pengeboran di lokasi pengeboran gas lepas pantai di wilayah Kepodang Field di Kepulauan Seribu, Indonesia. Kapal SK Carina menjalankan misi untuk *men-supply* kebutuhan *platform* akan barang-barang pengeboran. Sebagai ujung tombak yang berhadapan langsung dengan pihak *pencharter*, pihak kapal sering kali menghadapi kendala-kendala dalam menjalankan pekerjaannya, yang akhirnya menyebabkan keterlambatan, dan kapal tidak dapat memenuhi target yang telah ditetapkan *pencharter*. Kenyataannya menunjukkan banyak faktor-faktor tidak tetap yang dapat menghambat keefektifan kerja dari kapal-kapal *supply* bekerja melayani pengeboran di lokasi *offshore* seperti di Kepulauan Seribu. Adapun *ship particular* kapal SK Carina seperti ditunjukkan pada Gambar 1 dibawah ini.

 PT. BAHTERA NIAGA INTERNASIONAL <small>CLANDAK COMMERCIAL ESTATE BLD. NO.130 NCS JUNGKLANDAK KED. JAKARTA SELATAN 12568 T: +62 21 799 21 77, F: +62 21 799 2178 Email: info@bahteraniaga.com Site: www.bahteraniaga.com</small>	
SHIP PARTICULAR of SK CARINA	
SPECIFICATION : Year Built : 2013 Built By : Fujian Sema Shipyard Call Sign : P.L.H.U Flag/Port/Registry : Indonesia / Jakarta Class : BRJ GT / DWT : 1979 / 1340 Displacement : 4032 MT GENERAL : Length Overall : 59.25m LRG : 36.11m LBP : 52.35m Breadth : 14.92m Max Draft : 4.95m Speed : 13.00 Knots @ 100% MCR at Ballast Condition : DP System : DP-1 Kongsberg ACCOMMODATION : Cabins : 1 man cabin x 4 – 4 man : 2 man cabin x 3 – 8 man : 4 man cabin x 8 – 32 man Total : 42 man Hospital : 1 Single MACHINERY : Main Engine : 2 x CAT 3516C, 2575 BHP @ 1800 rpm Gearbox : 2 x Renix LAFPE73L, Ratio 7.526:1 Main Generator : 2 x 350 KW, 415/230 – diesel engine driven Shaft Generator : 2 x 800 KW, 415/230 – main engine driven via the gearbox PTO. Emergency Generator : 1 x 65 KW 415/230 Bow Thruster : 2 x Bow CPP Tunnel Thrusters, 8 m Thrust Steering Gear : 2 x Electro-Hydraulic driven steering gear Propellers : 2 x CPP CARGOCAPACITY : Deck Area : 320 m ² Deck Loading : 7.5 Tons / m ² Fresh Water : 300 m ³ Fuel Oil : 520 m ³ D/B/Ballast : 400 m ³ Foam : 13 m ³ Detergent : 13 m ³ Mud : 375 m ³ Mud/Brow : 185 m ³ BULK HANDLING SYSTEM Suitable for Carriage of Cement/Baryte Class : ABS Total Capacity : 8800 (H Approx. (n=4 tanks) Working pressure : 80 psi	TOWING/ANCHOR HANDLING EQUIPMENT : Bolland Pull : 85 Tons Towing – AH winch : 1 x Electro-Hydraulic Brake Holding (AH Towing) 200 m ² Pull 1st Layer (Anchor Handling/Towing) : 150 m ² Drum Capacity : 1000 M of Ø 56 mm wire for top drum (Anchor Handling) : 1000 M of Ø 56 mm wire for top drum (towing) Towing Pins : 2 x vertical hydraulic towing pins 200 m ² Shear Jaw : 1 x hydraulically fork type retractable, 200 mt SWL, suitable for Ø32 – 114 mm spread Ø30 – 114 mm chain Stern Roller : 1 unit 4000 mm x 1000 mm diameter with 200 m ² SWL : Crane : 3 Tons @ 9m Others : 1 x hydraulic driven Storage Reel, 5 mT @ 15 minimum capacity of Ø 56 mm wire x 1,000 m : 2 x hydraulic driven Capstan, 5 mT @ 15 m/min : 2 x hydraulic driven lugger winch, 10 mT @ 15 m/min FIRE FIGHTING EQUIPMENT : Fire pump : FF1 Class 1 Capacity 2 x 1200 m ³ /H Oil Dispenser : 2 x 6m aluminium pipe spray boom/cable in line Indicator : CO2 System/CO2 fixed protection System for engine room NAVIGATION : – Echo Sounder – X-Band Radar – Gyro Compass – Inmarsat C – SART – Doppler Speed Log – Auto Pilot – GPS Plotter – Weather Facsimile – Magnetic Compass – VHF radio – EPIRB – Navtex Receiver – AIS COMMUNICATION : – GMDSS Area A1+A2+A3 – PA/Talk Back and Sound Powered Telephone System – Auto Telephone System
<small>BNI 55P03-04-01</small>	

Gambar 1. Ship Particular SK Carina

Fakta-fakta menghambat operasi pelayanan pengeboran oleh kapal SK Carina di lokasi perairan Kepulauan Seribu dalam kegiatan melayani pihak *pencharter*, pihak kapal berusaha semaksimal mungkin untuk memenuhi order-order dengan memperhatikan pula segi keselamatan, fakta-fakta tersebut adalah sebagai berikut:

Pada Maret 2021 kapal SK Carina mendapat tugas mengatur *Drilling* material, peti kemas (*container*) makanan dan penumpang dengan tujuan dari Lamongan ke Kepodang *Field* di Kepulauan Seribu dengan waktu tempuh 8 jam. Muatan yang sudah dimuat di geladak utama (*Main deck*) penuh dan haruslah diikat kuat dan dilashing dikarenakan apabila ada ombak atau angin kencang, keamanan (*safety*) dari pada barang-barang / *cargo* tetap terjaga dengan baik.

Pada saat anak buah kapal diperintahkan oleh mualim 1 untuk mengikat (*lashing*) *cargo* di geladak utama (*main deck*) kapal ternyata banyak yang kurang

mengerti alat-alat yang akan digunakan untuk mengikat dan cara mengikatnya pun kurang paham dan belum mengerti. Sedangkan pihak Lamongan Shorebasses sudah memerintahkan untuk segera berangkat atau keluar dari pelabuhan, begitu juga pihak *pencharter* memberi order untuk segera berangkat ke lokasi Kepodang *Field* (Kepulauan Seribu) dikarenakan barang-barang (*cargo drilling*) sangat diperlukan dan makanan pun harus segera diantar karena sudah waktunya di-*supply*.

Karena kurang mengertinya anak buah kapal dalam penggunaan peralatan mengikat barang-barang (*cargo*) serta kurang pahamnya cara mengikat/*lashing cargo* di *main deck* sehingga keterlambatan waktu yang sudah di program oleh pihak *pencharter* mengalami kegagalan, pihak *pencharter* mempertanyakan masalah yang dihadapi di atas kapal dalam hal ini yaitu Nahkoda sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal. Kemudian *pencharter* melayangkan surat *complain* ke pihak perusahaan. Nahkoda pun menyampaikan berita-berita ataupun kejadian yang telah dialami oleh anak buah kapal. Setelah pihak kapal sudah siap nahkoda pun melaporkan ke pihak radio room, kapal siap diberangkatkan ke lokasi Kepodang *Field* (Kepulauan Seribu). Tiba di lokasi pengeboran Kepodang *Field* (Kepulauan Seribu), kapal disuruh segera menuju ke *Platform* oleh *radio room* dikarenakan semua barang-barang / *cargo* sangat dibutuhkan / *urgent*. Kemudian nahkoda memerintahkan kepada ABK segera membuka ikatan / *lashing cargo* di *main deck*. Ketika barang-barang / *cargo* dibongkar atau akan diangkat oleh pihak *Platform* menggunakan *crane*, anak buah kapal mengalami kesulitan untuk mengambil gancu / *hook* dari pada *crane* tersebut. Kemudian *radio room complain* kepada nahkoda. Waktu yang seharusnya tidak mengalami keterlambatan menjadi lambat dikarenakan kurang siapnya para anak buah kapal dalam melakukan kegiatan bongkar muat barang-barang / *cargo* di atas kapal.

Pada April 2021, kapal sedang berlabuh jangkar di area Lamongan *Shorebasse* tepat pukul 13.00 waktu setempat. Pada waktu berlabuh perwira jaga yaitu mualim 1 sedang mengecek kondisi kapal dan yang berjaga saat itu juga juru mudi jaga. Pada waktu itu pihak *radio room* Lamongan Jetty memanggil melalui *radio marine* kemudian dijawab oleh juru mudi jaga karena mualim 1 sedang di geladak kapal untuk mengecek kondisi kapal. Dikarenakan bahasa yang digunakan oleh pihak *radio room* untuk memanggil menggunakan bahasa Inggris terjadilah komunikasi yang tidak sesuai atau komunikasi yang tidak baik yaitu juru mudi tersebut tidak biasa menjawab dikarenakan tidak paham bahasa yang digunakan oleh pihak radio.

Kemudian jurumudi tersebut melaporkan ke mualim 1 bahwa ada panggilan dari *radio room*. Mualim 1 pun menjawab panggilan tersebut. Dan akhirnya mualim 1 mendapat *komplain*, kenapa jurumudi kami kurang memahami tentang bahasa Inggris. Dengan kejadian tersebut nahkoda membuat berita perusahaan agar setiap anak buah kapal sebelum naik kapal agar mempunyai kemampuan berbahasa Inggris yang cukup dan baik demi kelancaran operasional di atas kapal dan demi adanya hubungan baik dengan pihak *pencharter*.

Pembahasan

Dari penelusuran permasalahan maka didapat permasalahan kurang maksimalnya motivasi dan keterampilan awak kapal di atas kapal, dan komunikasi

antar mitra kerja kurang terjalin dengan baik. Adapun penyebab dari permasalahan di atas adalah sebagai berikut:

Kurangnya keterampilan anak buah kapal dalam bekerja di atas kapal *supply* SK Carina. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa anak buah kapal harus terampil dalam bidang masing-masing sesuai dengan posisinya, keterampilan personil sangat dibutuhkan walaupun memang pada dasarnya individu tersebut terampil, tetapi pengalaman yang banyak merupakan faktor yang penting untuk mendapatkan keterampilan personil yang profesional dalam bekerja di kapal *supply*. Serta keterpaduan kerja di mana bongkar muat di kapal *supply* ataupun pada saat akan ikat dilakukan oleh anak buah kapal, yang merupakan suatu kesatuan tim dalam pelaksanaan kerjasamanya, di samping itu rasa nyaman dalam diri nahkoda di dalam pelaksanaan kerjanya.

Begitu juga apabila anak buah kapal terampil membantu mualim 1 dalam melaksanakan tugasnya agak ringan. Walaupun persiapan mengikat ataupun persiapan untuk bongkar muat di platform maupun di pelabuhan, perlu diadakan diskusi-diskusi, penjelasan-penjelasan yang dilakukan oleh nahkoda, sehubungan dengan keselamatan.

Untuk anak buah kapal yang baru pertama kali menghadapi pekerjaan ini perlu diperhatikan arahan-arahan dari perwira atau anak buah kapal yang sudah berpengalaman dan bagi anak buah kapal yang baru jangan diberi tugas yang berbahaya tetapi ditugaskan sesuai kemampuannya sambil belajar, dan diberi arahan-arahan khusus agar mengerti dengan tugasnya. Faktor yang menunjang kelancaran pelaksanaan keamanan dan keselamatan kerja dalam pekerjaan yang diuraikan di atas adalah sarana dan peralatan yang baik. Tetapi tidak dapat di kesampingkan faktor penting lainnya yaitu teknik-teknik, pelaksanaan kerja serta teknik mengolah gerak kapal itu sendiri, terutama untuk nahkoda, ataupun perwira.

Kurangnya kinerja pelayanan kapal *supply* SK Carina dalam melayani pengeboran gas lepas pantai. Komunikasi yang lancar mempunyai peranan besar dan penting dalam menciptakan kelancaran pekerjaan di atas kapal. Terutama bagi nahkoda yang mana merupakan jembatan komunikasi antara *Platform* dengan kapal *supply* itu sendiri. Untuk mencapai maksud dan rencana-rencana kerja tersebut, maka komunikasi harus baik karena komunikasi merupakan pemberitahuan atau penyampaian pikiran atau perasaan kepada orang lain.

Pemecahan Masalah

Evaluasi pemecahan masalah diambil dari analisis dan pembahasan yang telah diuraikan di atas.

1. Peningkatan keterampilan anak buah kapal yang bekerja di atas Kapal *Supply* SK Carina.
2. Pemilihan anak buah kapa yang tepat melalui masa orientasi sebelum bekerja di atas kapal.

Keuntungannya adalah anak buah kapal yang nantinya akan bekerja di atas kapal diharapkan mampu menyesuaikan diri dari segi kepribadiannya dengan teknik dan kemampuan yang dimilikinya terhadap lingkungan kerjanya yang baru kelak, sehingga tercipta kelancaran dalam setiap pekerjaan diatas kapal *supply*. Kerugiannya adalah masa orientasi yang dibutuhkan biasanya membutuhkan waktu paling tidak seminggu atau dua minggu, sedangkan anak buah kapal yang

dibutuhkan adalah secepatnya ada untuk mengisi kekosongan jabatan yang ada di atas kapal. Belum lagi biaya untuk diadakannya masa orientasi tersebut, tentunya memerlukan pertimbangan khusus. maka dari itu pihak perusahaan jarang ada yang melakukan masa orientasi tersebut terhadap anak buah kapal yang akan naik ke atas kapal.

3. Sistem pergantian (*rolling*) anak buah kapal di atas kapal.

Keuntungannya adalah untuk menghindari rasa kejenuhan dari anak buah kapal yang bekerja di kapal tertentu, dengan melakukan pergantian sesuai perjanjian kerja laut diharapkan para anak buah kapal dapat bekerja secara efektif tanpa mengganggu operasi kerja di atas kapal. Kerugiannya adalah perlu diadakannya kembali pembiasaan setiap anak buah kapal yang mengalami sistem pergantian tersebut, karena biasanya sistem dan prosedur kerja di setiap kapal berbeda-beda, apabila *rolling* dilakukan maka perlu adanya kembali penyesuaian-penyesuaian yang memerlukan waktu tertentu. Sehingga kemungkinan terganggunya operasi kerja sangat mungkin terjadi.

4. Pemberian gaji yang sesuai standar penggajian anak buah kapal.

Keuntungannya adalah dapat memotivasi para anak buah kapal untuk bekerja lebih giat lagi di atas kapal, melalui bonus-bonus yang diterima setiap melakukan pekerjaan tertentu di atas kapal diharapkan bisa menjadi semangat untuk anak buah kapal agar lebih sigap dan semangat dalam bekerja sesuai dengan tingkat kesukaran pekerjaannya. Kerugiannya apabila pemberian gaji tidak sesuai dengan standar yang ada, akan menyebabkan banyak anak buah kapal yang akan meminta *sign off* dan pindah dari perusahaan yang kemudian perusahaan akan kewalahan dalam usaha pengadaan anak buah kapal untuk bekerja di atas kapal.

5. Mengakomodasi sistem perencanaan pengembangan karir

Keuntungannya adalah bagi setiap anak buah kapal yang bekerja di atas kapal akan memiliki kesempatan yang sama dalam mengembangkan karir melalui promosi jabatan dan akan mendapatkan kesempatan untuk melanjutkan studi tanpa takut kehilangan pekerjaan karena sudah dalam ikatan dinas dan sudah terjamin masa depannya di perusahaan pelayaran tersebut. Kerugiannya adalah anak buah kapal yang sudah bekerja lama di perusahaan tersebut akan sulit untuk memiliki kesempatan kerja di perusahaan lain dan mencoba bekerja di kapal lain selain kapal *supply*.

6. Penyederhanaan kerja berdasarkan analisis jabatan di atas kapal

Keuntungannya adalah anak buah kapal yang bekerja di atas kapal bekerja sesuai jam kerja dan porsi kerja yang tepat sesuai jabatan dan ijasah yang dimilikinya sehingga setiap anak buah kapal dapat bekerja berdasarkan keterampilan dan pengetahuan yang dimilikinya. Kerugiannya adalah kurang pekanya antara anak buah kapal satu dengan anak buah kapal lainnya di atas kapal, apabila bekerja hanya sesuai jabatan saja, maka anak buah kapal yang satu dengan yang lainnya akan minim sekali keterampilannya dalam mengatasi pekerjaan tertentu di atas kapal.

7. Eksistensi dan *capability* Nahkoda harus baik dalam memimpin di atas kapal

Keuntungannya adalah nahkoda diharapkan mampu mengembangkan dan memotivasi awak kapal dalam bekerja di atas kapal, apalagi dalam meningkatkan

kemampuan dan keterampilan awak kapalnya. Nahkoda sebagai contoh bagi awak kapalnya diharapkan mampu dan cakap dalam memimpin kapalnya sehingga segala kegiatan dan proses kerja di atas kapal menjadi lancar dan tanpa hambatan. Kerugiannya apabila Nahkoda tidak mampu memimpin dengan baik di atas kapal adalah ketidak lancaran dalam pekerjaan di atas kapal yang memungkinkan terjadinya keterlambatan dalam proses pengeboran minyak yang tidak tepat waktu.

8. Melakukan pelatihan kepada anak buah kapal

Keuntungannya adalah anak buah kapal akan lebih terampil dalam menghadapi situasi kerja seperti apapun yang kan dihadapinya kapanpun. Sehingga dapat bekerja dengan lancar dan paham akan mengutamakan keselamatan kerja serta keselamatan diatas kapal yang kemudian meminimalkan terjadinya kesalahan dalam melakukan prosedur kerja. Kerugiannya adalah membutuhkan dana dan waktu yang lebih dalam melakukan proses pelatihan sehingga dianggap kurang efektif, sedangkan crew yang dibutuhkan di atas kapal sangat banyak dan dalam waktu yang cepat.

9. Melakukan *safety meeting* sebelum melakukan pekerjaan di atas kapal

Keuntungannya adalah para anak buah kapal dapat bekerja sesuai jabatan, keahlian dan porsi kerja yang sesuai dengan kemampuannya sehingga mengurangi kesalahan-kesalahan yang mungkin akan muncul saat melakukan proses kerja di atas kapal. Kerugiannya adalah waktu yang ada akan tersita, sedangkan kita ketahui apabila bekerja diatas kapal memerlukan keahlian dan kecepatan agar sesuai perhitungan dan tepat waktu pengerjaannya sesuai estimasi yang sudah diperhitungkan.

10. Melakukan *familiarisasi* melalui *Pre-Job Training*

Keuntungannya adalah anak buah kapal akan bekerja sesuai tugas dan tanggung jawabnya masing-masing sesuai kemampuannya tanpa kendala dan menyelesaikannya secara baik karena adanya familiarisasi secara rinci sebelumnya. Sehingga semua kegiatan akan berjalan lancar serta baik dan benar. Kerugiannya adalah apabila familiarisasi tidak berjalan dengan baik sesuai *pre-job training* yang ada, dikhawatirkan anak buah kapal saling mengharapkan satu sama lain tanpa menyadari tugas dan tanggung jawabnya, akibat adanya kesalahpahaman.

11. Melakukan penyuluhan *Job Description*

Keuntungannya adalah anak buah kapal akan sadar akan batasan-batasan tugas tanggung jawabnya di atas kapal secara rinci sehingga apapun kegiatan dan prosedur kerja di atas kapal terlaksana dengan lancar karena masing-masing anak buah kapal telah mendapatkan rincian tentang pekerjaannya masing-masing. Kerugiannya adalah *job description* yang ada tidak sesuai dengan yang ada di lapangan sehingga anak buah kapal harus mampu mengembangkan keterampilannya untuk mengatasi pekerjaan yang ada guna untuk kelancaran dalam bekerja di atas kapal *supply*.

12. Jam istirahat crew kapal

Menurut peraturan STCW (*Standard Training Certificate of Watch Keeping*) 2010 dijelaskan bahwa waktu maksimum kerja ialah 14 jam dalam 1 hari (24 jam) dan dalam 1 minggu (168 jam) ialah 72 jam dan waktu waktu istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam 1 hari (24 jam) dan 77 jam dalam 1 minggu (168 jam), dengan dua periode waktu istirahat dalam satu hari.

Meningkatkan kinerja pelayanan kapal supply SK Carina dalam melayani pengeboran lepas pantai.

1. Perlu adanya tenaga kerja dari *platform*

Keuntungannya adalah dapat memperlancar pekerjaan di atas kapal dalam mensupply kebutuhan di atas *rig* atau *platform* itu sendiri, karena tenaga dari *platform* dapat langsung menentukan mana yang lebih baik dilakukan terlebih dahulu sehingga terhindar dari keterlambatan dalam bekerja. Kerugiannya adalah pihak kapal atau perusahaan membutuhkan dana lebih untuk membayar bantuan tenaga kerja tersebut.

2. Mengusulkan penambahan personil anak buah kapal

Keuntungannya adalah mualim tidak harus terjun langsung bekerja pada segala kegiatan di atas kapal. Kerugiannya adalah pihak perusahaan harus mencari dan merekrut kembali anak buah kapal baru untuk dipekerjakan dan dana untuk gaji dan bonus anak buah kapal kapal menjadi bertambah.

3. Meningkatkan disiplin para mualim

Keuntungannya adalah mualim di atas kapal diibaratkan sebagai contoh bagi anak buah kapal yang lain karena dianggap memiliki pengetahuan yang lebih dari pendidikannya yang tinggi. Apabila mualim yang di atas kapal berkompeten dan disiplin tinggi maka segala kegiatan di atas kapal akan lancar dan sesuai dengan prosedur dan tepat waktu. Kerugiannya adalah timbulnya kendala-kendala akibat menyepelkan pekerjaan di atas kapal yang mengakibatkan keterlambatan atas pekerjaan di atas kapal karena kurangnya disiplin yang dimiliki para mualim yang seharusnya dapat menjadi contoh bagi bawahannya.

4. Berusaha memenuhi kebutuhan psikis anak buah kapal

Keuntungannya adalah dapat membantu menciptakan suasana yang harmonis di atas kapal, dengan memenuhi kebutuhan-kebutuhan di atas kapal dapat menghindari terjadinya diskriminasi ataupun kesenjangan sosial sehingga membuat kinerja anak buah kapal menjadi maksimal karena tidak ada timbulnya masalah. Kerugiannya adalah menurunnya kinerja anak buah kapal akibat masalah yang dihadapinya sehingga membuat anak buah kapal kapal tersebut tidak fokus dalam bekerja sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan ataupun hal negatif lainnya.

5. Membina hubungan yang dengan *pencharter* dan mitra-mitra kerja.

Keuntungannya adalah tidak akan terjadinya kesalah pahaman antara mitra kerja baik antara pihak kapal dengan *platform* atau pihak *platform* dengan pihak perusahaan. Serta kelancaran setiap kegiatan di atas kapal yang mana kerjasama yang baik antara mitra kerja bergantung pada hubungan dan komunikasi yang baik antara mitra kerja. Kerugiannya adalah ketidakharmonisan antara mitra kerja dapat menghambat kelancaran kerja di atas kapal, terjadi salah paham dan keterlambatan dalam mensupply *rig* atau *platform*.

6. Memberikan kinerja pelayanan kerja sebaik mungkin

Keuntungannya adalah terbinanya hubungan yang baik antara pihak perusahaan dan pihak *pencharter* serta kelancaran dalam melayani pihak *pencharter* dalam segala prosedur kerja. Terciptanya saling pengertian antara mitra kerja yang mana dalam hal ini kapal *supply* dalam upayanya melayani pihak *platform* bekerja dengan resiko yang sangat besar sehingga dibutuhkannya keyakinan terhadap pihak kapal untuk menghindari kesalahpahaman di luar kesepakatan yang ada.

Kerugiannya adalah apabila terjadi kesalah pahaman maka akan merugikan pihak perusahaan karena kapalnya tidak lagi di charter oleh perusahaan tersebut.

7. Pengenalan prosedur kerja

Keuntungannya adalah terciptanya program dan rencana kerja yang memadai sehingga kinerja pelayanan yang diberikan sangat maksimal. Kerugiannya adalah terhambatnya pekerjaan di atas kapal apabila pengenalan prosedur kerja tidak dilaksanakan, sehingga kinerja pelayanan kapal terhadap platform atau rig kurang maksimal.

8. Penempatan anak buah kapal yang sesuai dengan kemampuan kerja di atas kapal *supply*

Keuntungannya adalah efektifitas waktu dan efisien tenaga yang baik pada setiap pekerjaan di atas kapal. Secara otomatis kinerja dari pelayanan pun terpenuhi dengan baik. Kerugiannya adalah terjadinya kesalahan-kesalahan yang menghambat lancarnya proses kerja di atas kapal, banyak membuang-buang waktu dan tenaga apabila penempatan anak buah tidak sesuai dengan kemampuan kerja.

9. Koordinasi kerja antara nahkoda dengan anak buah kapal

Keuntungannya adalah kinerja yang maksimal dan kelancaran serta berkurangnya hambatan yang muncul dari permasalahan intern dari kapal karena koordinasi yang dilakukan sudah sangat rapi dan baik antara nahkoda dan anak buah kapal. Kerugiannya adalah perlu diadakannya latihan dan bimbingan yang memakan waktu yang kurang efektif.

Tingginya potensi hambatan operasional kerja memang menjadi fenomena tersendiri di dunia pelayaran sejak lama. Penyelesaian pun mengalami banyak hambatan dan rintangan. Berbagai usaha telah diupayakan untuk meminimalisasikan persoalan ini termasuk melakukan pendekatan-pendekatan pemecahan masalah. Perlu adanya pendidikan serta pelatihan terhadap SDM agar permasalahan yang terjadi dapat teratasi (Luturmas et al., 2023). Agar pelayanan pengeboran gas dapat dilakukan semaksimal mungkin dan setiap pekerja melakukan pekerjaannya sesuai dengan tanggung jawabnya masing-masing, seharusnya melakukan *familiarisasi* terhadap pekerjaan dan bertanggung jawab melalui *Pre-Job Meeting*.

SIMPULAN

Keterlambatan kapal *supply* dalam melaksanakan pendistribusian muatan dari *shorebase* ke lokasi dan kurang terampilnya para anak buah kapal dalam pekerjaan *running cargo* dan melayani *Platform*. Keterlambatan pada Kapal SK Carina menimbulkan pekerjaan di *platform* tertunda dan *pen charter* mengalami kerugian karena biaya operasi di *platform* sangat mahal. Pekerjaan *running cargo* dalam melayani *Platform* sangat dipengaruhi oleh ABK atau yang berkerja di kapal dan di *Platform* khusus mengangkat barang (*cargo*) perlu diberi pelatihan agar bisa memahami dan lebih terampil dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

Adityatjahja, A. (2022). Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(1), 22–27.

- Anwar, M. S., Hermawan, M., & Mahasi, S. (2021). Prosedur Pelaksanaan Keselamatan Bongkar Muat Lpg Di Mt. Gas Patra 3. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 21(1), 38–49.
- Asalina, A. U., & Purwantini, S. (2018). Optimalisasi Pengetahuan Dan Keterampilan Abk Tentang Prosedur Penggunaan Alat-Alat Pemadam Kebakaran Di Kapal Mt. Pematang. *Dinamika Bahari*, 8(2), 1949–1959.
- Hendrawan, A. (2020). Program Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Di Atas Kapal: Andi Hendrawan. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2(1), 1–10.
- Koyan, I. W. (2014). Metodologi Penelitian Kualitatif. *Undiksha Singaraja*.
- Listriyawati, N. A. (2020). Implikasi Kemampuan Berkomunikasi Dan Penggunaan Kode Isyarat Internasional Terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 20(2), 147–159.
- Luturmas, F. B., Lia, R., & Tandionbo, M. (2023). Proses Penanganan Masalah Crewing Department Dalam Perekrutan Anak Buah Kapal (Abk) Pada Pt. Permata Bahari Shipping. *Jurnal Maritim*, 13(2), 18–28.
- Moleong, L. J. (2017). Metode Penelitian Kualitatif, Cetakan Ke-36, Bandung: Pt. Remaja Rosdakarya Offset, 6.
- Nurdin, I., & Hartati, S. (2019). *Metodologi Penelitian Sosial*. Media Sahabat Cendekia.
- Pramudito, J. (2013). Tantangan Logistik Operasi Lepas Pantai: Studi Kasus Pada Operasi Pengeboran Migas Di Lepas Pantai Indonesia. *Prosiding Semnas, Mmt, Its*.
- Putri, C. D., & Fadhillah, I. (2023). Peran Safety Management Code Dalam Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Crew Kapal Mv Pekan Fajar. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(4), 1913–1927.
- Ramadhan, A. Y., Pratama, H. A., Astriawati, N., Pamujianto, S., & Triyani, D. (2023). The Implementation Of Supply Chain Management. *Proceeding Of National Seminar On Maritime And Interdisciplinary Studies*, 2(1), 1–7.
- Rukin, S. P. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yayasan Ahmar Cendekia Indonesia.
- Setiono, B. A. (2010). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 1(1), 39–60.
- Yudha, B. E. P., Fatimah, S., Wahyuni, A. A. I. S., & Beno, J. (2024). Penerapan Tata Kerja Organisasi Saat Kapal Supply Mendekat Ke Platform Di Sv. Stella 28. *Scientica: Jurnal Ilmiah Sains Dan Teknologi*, 2(8), 258–274.
- Zed, M. (2008). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.