

PENERAPAN TATA KERJA ORGANISASI SAAT KAPAL SUPPLY MENDEKAT KE PLATFORM DI SV. STELLA 28**Bagus Eko Pratama Yudha¹, Siti Fatimah S.Si.T.,M.Pd.,M.Mar², Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M. Sda.³ Jose Beno, S.St.,M.Si.⁴**

Program Diploma IV Pelayaran, Politeknik Pelayaran Surabaya

Email : Bagusyudha0007@gmail.com , Siti.F471ma@gmail.com , Istri.Sriwahyuni@Poltekpel-Sby.Ac.Id , Jose.Beno@Poltekpel-Sby.Ac.Id**Abstract**

Running cargo is a very important activity in supplying offshore goods from the port to the platform or vice versa. SV. Stella 28 is a type of OSV (Offshore Support Vessel) which is tasked with running cargo activities. These activities often encounter obstacles, especially when the ship is about to enter the offshore platform area. This research will explain the application of procedures when a ship enters the offshore platform area at SV. STELLA 28. This research was carried out with the aim of finding out whether SV. STELLA 28 has carried out procedures in accordance with the Company's Operational Standards and and to find out what factors hinder the implementation of ship operating procedures for approaching the platform This research was carried out for 12 months with the research location being the ship.SV STELLA 28 which is where the author does screen practice. This research uses a qualitative approach. Primary data was obtained by researchers by conducting observations and interviews while on the ship. Meanwhile, secondary data was obtained by researchers from several documentation and regulations in the Company's Operational Standards as supporting references. The results of the research obtained by this author show that the implementation has been carried out, but there are several TKO procedures that are made for formality only and there are also several factors that influence the condition of the ship, namely weather conditions and also limited visibility as well as large waves and also the time required. give

Article History

Submitted: 25 June 2024

Accepted: 30 June 2024

Published: 1 July 2024

Key Words

Offshore Support Vessel, Organizational Work Procedures, Offshore Platform

Abstrak

Running cargo merupakan kegiatan yang sangat penting dalam mensuplai barang-barang keperluan offshore dari Pelabuhan ke platform atau sebaliknya. SV. Stella 28 merupakan salah satu jenis OSV (Offshore Support Vessel) yang bertugas dalam kegiatan running cargo. Kegiatan tersebut sering kali menemukan hambatan terutama pada saat kapal akan memasuki area offshore platform. Penelitian ini akan menjelaskan tentang penerapan prosedur saat kapal memasuki area offshore platform di SV. STELLA 28. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah SV. STELLA 28 telah melaksanakan prosedur sesuai dengan Standart Operasional Perusahaan dan untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi penghambat belum terlaksananya prosedur pengoperasian kapal untuk mendekati platform penelitian ini dilaksanakan selama 12 bulan dengan lokasi penelitian yaitu kapal SV. STELLA 28 yang merupakan tempat peneliti melakukan praktek layar. Penelitian ini menggunakan jenis pendekatan kualitatif. Data primer diperoleh peneliti dengan melakukan observasi dan wawancara ketika berada di kapal. Sedangkan, data sekunder diperoleh peneliti dari beberapa dokumentasi dan peraturan pada Standart Operasional Perusahaan sebagai penunjang referensi. Hasil dari penelitian yang di dapat oleh peneliti ini menunjukkan bahwa penerapan sudah dilakukan namun ada beberapa prosedur TKO yang pelaksanaannya tidak dilakukan dan diabaikan serta ada beberapa faktor yang mempengaruhi kondisi kapal yaitu kondisi cuaca dan juga keterbatasan penglihatan serta ombak yang besar dan juga waktu yang di berikan

Sejarah Artikel

Submitted: 25 Juni2024

Accepted: 30 Juni 2024

Published: 1 July2024

Kata Kunci

Offshore Support Vessel, Tata Kerja Organisasi, Offshore Platform

PENDAHULUAN

Aktivitas eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas bumi di lepas pantai, mengandung risiko besar dalam pelaksanaannya. Risiko tersebut dapat mengganggu dan menyebabkan kerugian besar dalam aspek perekonomian. Sehingga pekerjaan yang memiliki resiko tinggi memerlukan prosedur yang lebih spesifik agar dapat meminimalisir bahaya yang terjadi ketika kapal mendekati ke area *Platform*.

Running Cargo yang merupakan kegiatan sangat penting dalam mensuplai barang-barang keperluan *offshore* dari pelabuhan ke *Platform* harus menjalankan prosedur tata kerja sesuai dengan Standart Operasional Kapal. Tata Kerja adalah cara-cara melaksanakan kerja yang efisien mengenai sesuatu pekerjaan dengan mempertimbangkan tujuan, tenaga kerja, fasilitas dan waktu yang tersedia. Tujuan dari Tata Kerja Organisasi ini adalah untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang beroperasi di sekitar instalasi lepas pantai mengetahui tentang batasan-batasan, tanggung jawab dan prosedur kerja yang harus dipenuhi sebelum mendekati ke instalasi lepas pantai.

Dalam prosesnya sarana transportasi laut yang digunakan adalah OSV (*Offshore Support Vessel*) jenis *Supply Vessel/Utility Vessel*, selain itu ada juga jenis OSV lain seperti AHTS (*Anchor Handling Tug Supply*) dan AHT (*Anchor Handling Tug*). Jenis kapal tersebut dibedakan menurut ukuran kapal dan tenaga mesin kapalnya.

Tanpa dijalankannya tata kerja yang sesuai prosedur, banyak sekali kemungkinan yang tidak diharapkan terjadi seperti kecelakaan kapal yang menabrak platform KE40 milik Kodeco Energy Ltd di perairan Laut Jawa pada 11 Agustus 2010 lalu. Anjungan terletak sekitar 80 km sebelah utara Kota Gresik, Jawa Timur. Kerugian produksi dinilai sebesar 1.600 barel minyak per hari dan 15 juta standar kaki kubik gas per hari. Akibat kecelakaan tersebut, anjungan saat ini dalam kondisi condong ke arah barat daya kurang lebih 40 derajat. Selain itu terjadi kerusakan pada landasan sandaran kapal dan tangga di sisi utara anjungan. Beberapa peralatan seperti separator dan hand rail juga terlepas.

Sesuai data yang peneliti alami saat melaksanakan praktik berlayar, pada tanggal 10 November 2022 pukul 10.29 LT di PHE ONWJ, telah terjadi kecelakaan antara kapal SV. STELLA 28 dengan *Platform* milik Pertamina saat melakukan *transfer* personil dari kapal ke *platform* saat angin di atas 25 knot. Kecelakaan tersebut mengakibatkan pisang-pisang/fender kiri dan *ralling* kapal SV. STELLA 28 penyok dan rusak serta membahayakan proses *transfer* personil di *platform*. Usaha yang dilakukan yaitu segera melakukan *drifting* dan menjauhi *platform* hingga cuaca membaik untuk mencegah resiko tubrukan kapal dengan *platform* dan menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terjadi.

Berdasarkan pengalaman peneliti saat praktik berlayar di SV. Stella 28, terkait fenomena tidak melaksanakan prosedur dengan baik, maka peneliti akan melaksanakan penelitian dengan mengambil judul “Penerapan Tata Kerja Organisasi saat kapal *Supply* Mendekat ke *Platform* di SV. Stella 28” yang bertujuan untuk menganalisis prosedur perusahaan dan penerapannya sesuai fakta di lapangan dengan melihat kembali apakah penerapan dari prosedur yang ada di Tata Kerja Organisasi Pertamina yang berisi suatu prosedur dalam menerapkan kegiatan-kegiatan salah satunya seperti prosedur kapal *supply* untuk mendekati ke *platform* yang wajib di diterapkan secara disiplin dengan harapan agar dapat dijadikan bahan evaluasi perusahaan dalam TKO PHE ONWJ (Tata Kerja Organisasi Pertamina Hulu Energi *On North West Java*) tentang kapal mendekati ke *Platform* demi keselamatan awak kapal dan pekerja *offshore*.

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam karya tulis ilmiah ini, peneliti menggunakan metode penulisan deskriptif

kualitatif. Menurut Ibrahim, M.A (2015) dalam bukunya yang berjudul “Metodologi Penelitian Kualitatif”, metode deskriptif adalah cara kerja penelitian yang dimaksudkan untuk menggambarkan, melukiskan, atau memaparkan keadaan suatu objek (realitas atau fenomena) secara apa adanya, sesuai dengan situasi dan kondisi pada saat penelitian itu dilakukan. Sedangkan pendekatan kualitatif adalah cara kerja penelitian yang menekankan pada aspek pendalaman data demi mendapatkan kualitas dari hasil suatu penelitian. Dengan kata lain, pendekatan kualitatif (*qualitative approach*) adalah suatu mekanisme kerja penelitian yang mengandalkan uraian deskriptif kata, atau kalimat, yang disusun secara cermat dan sistematis mulai dari menghimpun data hingga menafsirkan dan melaporkan hasil penelitian

Sistem metode kualitatif merupakan metode mengumpulkan data sendiri dengan mempelajari dokumen-dokumen, mengamati perilaku, dan mewawancarai parapartispipan dengan pendekatan masalah *observational analitis*, dimana dilakukan observasi yang terjadi selama kegiatan operasional kapal yang menjadi objek penelitian, pendekatan ini dimulai dengan mengadakan analisa terhadap aturan-aturan yang baik dalam upaya meminimalisir ancaman terhadap keamanan di kapal yang sesuai dengan peraturan dalam penanganannya.

Tujuan dari metode penelitian ini adalah mengungkap fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian dilakukan dan mendapatkan hasil yang sesuai dengan keadaan sebenarnya. Penelitian deskriptif kualitatif menafsirkan dan menuturkan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi.

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat penelitian melaksanakan Praktik Laut (PRALA) di kapal SV. STELLA 28 milik PT. SOWOHI KENTITI JAYA selama kurang lebih satu tahun sejak 02 Agustus 2022 sampai 05 Agustus 2023. Selama masa praktik laut tersebut digunakan peneliti untuk mengamati dan meneliti permasalahan yang terjadi di atas kapal.

C. Sumber Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode yang dapat menggambarkan tentang permasalahan yang dihadapi untuk menunjang penyelesaian masalah. Adapun sumber data yang digunakan dalam proses penyelesaian penulisan proposal adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti dengan cara melakukan pengamatan dan pencatatan secara faktual terhadap fenomena substansi penelitian, yaitu hasil observasi langsung. Beberapa metode pengumpulan data primer melibatkan observasi, interaksi wawancara, serta diskusi terfokus. Peneliti mengumpulkan data primer dengan cara melakukan observasi dan interaksi langsung melalui wawancara dengan pihak-pihak yang terlibat dalam permasalahan yang sedang diselidiki. Informasi dikumpulkan melalui diskusi atau wawancara dengan nahkoda, mualim I, dan Mualim II

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dan tidak melalui pengamatan atau interaksi langsung dengan objek penelitian. Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti buku, laporan, jurnal, dan berbagai sumber informasi lainnya (Otok & Ratnaningsih, 2016). Peneliti mendapatkan data sekunder dari berbagai sumber kepustakaan seperti buku-buku referensi, materi/jurnal terkait tata kerja organisasi saat kapal *supply* mendekat *platform* untuk mendapatkan kelengkapan

data dan informasi yang sesuai dengan fokus penelitian.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan peneliti untuk mendapatkan data dalam suatu penelitian. Untuk memperoleh data lapangan yang sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti maka penulis menggunakan teknik sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi adalah kegiatan pengumpulan data melalui pengamatan atas gejala, fenomena dan fakta empiris yang terkait dengan masalah penelitian, Sugiyono (2017). Dalam kegiatan observasi, peneliti melakukan pengamatan secara langsung terhadap prosedur tata kerja organisasi kapal saat mendekati area *platform* di kapal SV. STELLA 28.

2. Wawancara

Teknik wawancara dalam penelitian ini menggunakan teknik wawancara terstruktur. Sugiyono (2017) menjelaskan bahwa wawancara terstruktur adalah peneliti telah pedoman wawancara dengan menuangkan pertanyaan-pertanyaan beserta alternatif jawabannya. Pada penelitian ini peneliti melakukan wawancara terhadap pihak terkait seperti Nahkoda, mualim I, serta mualim II dengan tujuan untuk mendapatkan data yang relevan dengan penelitian ini terkait penerapan tata kerja organisasi kapal *supply* saat mendekati ke *platform* di SV. STELLA 28.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah kumpulan fakta dan data yang tersimpan dalam bentuk teks atau artefak, Sugiyono (2017). Dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti dengan cara mengambil dokumentasi berupa foto-foto dan melihat dokumen-dokumen kapal yang berkaitan dengan penelitian ini.

E. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2019:320) Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Analisis kualitatif dilaksanakan dengan tujuan agar peneliti mendapatkan makna data untuk menjawab masalah penelitian. Oleh karena itu, dalam analisis kualitatif data-data yang terkumpul perlu disemantikkan, distrukturkan, disemantikkan, dan disintesis agar memiliki makna yang utuh. Sugiyono (2019:322) menyatakan bahwa ada beberapa aktivitas dalam analisis data, yaitu:

1. Pengumpulan Data

Kegiatan utama dari sebuah penelitian adalah pengumpulan data. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dokumentasi atau gabungan dari ketiganya (*triangulasi*). Pengumpulan data dilakukan dalam kurun waktu. Dengan demikian peneliti akan memperoleh data yang banyak dan bervariasi.

2. Reduksi Data

Reduksi data penelitian ini dengan merangkum prosedur tata kerja organisasi serta memilih hal-hal yang pokok dari wawancara yang dilakukan dengan nahkoda, mualim I, dan mualim II serta data-data yang didapat dari dokumen tata kerja organisasi kapal saat mendekati ke *platform*. Kemudian data-data tersebut difokuskan untuk menjawab rumusan masalah. Data yang telah direduksi akan mempermudah peneliti

dalam penarikan kesimpulan untuk menjawab masalah. Hasil observasi yang diperoleh akan direduksi oleh peneliti dengan cara merangkum, mengambil data yang pokok dan penting, kemudian data yang tidak penting/tidak dipakai dibuang oleh peneliti.

3. Penyajian Data

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, dan sejenisnya. Yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dalam hal ini peneliti akan menyajikan data dalam bentuk teks, untuk memperjelas hasil penelitian maka dapat dibantu dengan mencantumkan tabel atau gambar.

4. Penyimpulan Data

penyimpulan dalam penelitian ini akan membantu peneliti dalam menjawab rumusan masalah dan penarikan kesimpulan sehingga hasil penelitian menjadi lebih mudah dipahami.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum dan Obyek Penelitian

Kapal SV STELLA 28 merupakan jenis PSV (*Platform Supply Vessel*), Kapal ini dibangun pada tahun 2002 di galangan kapal negara Jepang, tepatnya di Osaka. Dengan panjang 60.80 meter dan lebar 11.60 meter, kapal ini dilengkapi dengan mesin 3500 HP yang maksimum. SV STELLA 28 beroperasi sebagai kapal tramper, yang berarti memiliki rute yang berubah-ubah tergantung pada pesanan pencharter. Kapal ini bertugas mengangkut muatan kebutuhan untuk keperluan *offshore* dari pelabuhan muat ke *offshore platform* tujuan. Kapal dilengkapi dengan awak sebanyak 16 orang. Di bawah ini adalah beberapa data, gambar, dan objek yang ada di kapal tersebut.



Gambar 4. 1 SV. STELLA 28
Sumber : Dokumentasi Pribadi

STELLA 28
3500 BHP - Supply Vessel / Utility Vessel
OUTLINE SPECIFICATION / DATA SHEET




PRINCIPAL PARTICULARS		CARGO CAPACITY	
Length Over All	: 60.80 M	Clear Deck Space	: 310 M ³
Breadth	: 11.60 M	Fuel Oil Tank	: 300 M ³
Depth	: 4.65 M	Fresh Water Tank	: 300 M ³
Draft	: 3.48 M		
Gross Tonnage	: 638 T		
Net Tonnage	: 228 T		
Call Sign	: ZDKF		
Year Built	: 1998		
Flag	: Indonesian		
Class	: BK3		

CARGO PUMPING	
Fuel Oil Pump	: 50 M ³ /Hr @ 50 M Head
Potable Water Pump	: 50 M ³ /Hr @ 50 M Head

DECK MACHINERY	
Miniplatform	: 2 x Miniplatform Jumping (P/S)
Portable Gangway	: 1 x Portable Gangway
Windlass	: 1 x Anchor Windlass
Anchor	: 2 x 1050 Kg Stockless Anchor
Anchor Chain	: 2 x 8 Shackless ϕ 32mm (P/S)
Tugger Winch	: 1 x Tugger Winch 5 Ton
Capstan	: 2 x Capstan 5 Ton
Deck Crane	: 1 x 2 Ton Outreach 10 Metres

ACCOMODATION	
Vessel Accomodation Is Fully Air Conditioned	
Crew cabins	: 12 persons
Passenger	: 30 persons +
Total	: 42 persons
Freezer	: 9.60 M ³
Chiller	: 9.60 M ³

MACHINERY / PROPULSION		LIFE SAVING EQUIPMENT	
Main Engine	: 2 x 1750 BHP Yanmar Diesel Engine	Life Raft	: 4 x 25 Person (P/S)
Propulsion	: 2 x Fixed Pitch Propellers		: 2 x 20 Person (P/S)
Aux. Engine	: 1 x Caterpillar (250 KVA)	Life Jacket	: 70 pcs Life Jackets
	: 1 x Mitsubishi (250 KVA)	Work Vest	: 9 pcs Work Vest
Emergency Aux.	: 1 x Mitsubishi (185 KVA)	Scrambling Net	: 2 x Scrambling Net (P/S)
Bow Thruster	: 1 x 6 MT Thrust Capacity	Stretcher	: 1 x Stretcher
OWS	: 1 x OWS Capacity 15 ppm	Rescue Boat	: 1 x Rescue Boat

Sowohi Kertiti Jaya, PT
(Offshore Support Service)
Jl. Penebar Kembang No. 23, Surabaya 60263 - Indonesia
Telp : +62 31 54837498 Fax : +62 31 54837038 Email : info@sowohikertiti.com www.sowohikertiti.com
The particulars are believed to be correct, but are not guaranteed. (Please seek information of current accuracy before relying on same).

Gambar 4. 2 Ship particular SV STELLA 28
Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar di atas adalah *Ship particular* SV STELLA 28 yang menjelaskan beberapa spesifik dan kerangka kontruksi kapal seperti akomodasi, mesin kapal, kapasitas muatan, dan juga pompa *cargo oil*.

CREW LIST

NAMA KAPAL : SV. STELLA 28
GRT : 638 GT
TONARE : 182 T
MESIN : 2 X 1750 HP

No	NAME	RANK	BIRTH	DOC	CERT. NUMBER	CERTIF.		SEAMAN BOOK	
						ISS	EXP	ISS	EXP.
1	YEMANI	MASTER	25.11.78	ANT II	820099284K0418	820099285010821	08.11.26	F 180589	05.12.23
2	BIRHO PURNAWARATHO	COFF.	15.08.81	ANT III	8201017887030120	8201017887010519	23.09.24	E 088780	21.02.24
3	INDRA FAUZI	Z/O	08.12.85	ANT III	8211808007630121	8211808007010118	23.02.23	F 178205	02.10.23
4	FLORENTIO LOKAJANTA	KKM	12.07.84	ATT II	8202078224720820	8202078224010517	04.09.22	C 033983	30.01.24
5	BIGHI PRAMESTYA	Z/E	28.10.88	ATT III	8211718980730321	8211718980103117	21.01.27	F 120845	28.08.23
6	ANTONIO	3/E	20.07.83	ATT IV	8200404468004817	8200404468010517	25.02.27	F 279827	25.08.24
7	ANDI ADRIAN	AB	10.04.22	ANT IV	8201384281448322	8201384281010422	07.02.27	F 307983	22.12.24
8	ANDRI RAHMATI	AB	02.08.87	ABLE	820143087340719	8201430873010321	28.12.26	F 318269	08.06.23
9	ARWANDI	AB	12.10.85	ANT V	8200321017880216	8200321017011117	08.03.22	D 044660	04.03.24
10	SIDIH K	OLEER	27.09.87	ATT V	8200568780780120	8200568780010430	16.03.25	E 124613	10.11.23
11	ZAKARIA MUTAIDIN	COOK	11.01.84	BBT	8200317798014319	8200317798014319	04.01.24	C 080378	02.06.24
12	MOHAMMAD ILIYANI	COOK	28.12.81	BBT	8211814991010919	8211814991010919	09.08.24	H 022982	24.06.25
13	MUHAMMAD YUSRI	CADSET DECK	20.08.94	BBT	8212111088010921	8212111088010921	22.04.26	G 124823	24.12.24
14	BAGUS ENO PRATAMA	CADSET DECK	05.08.01	BBT	8212143213010820	8212143213010921	24.12.26	H 021707	28.03.25
15	DAFA SATRIA H	CADSET MESIN	23.05.03	BBT	8212128338010921	8212128338010321	21.08.26	H 008416	08.09.25
16	DEVA FLUT ANGGA	CADSET MESIN	25.08.02	BBT	8212143887010921	8212143887010321	24.12.26	G 080796	27-Mar-2025

Gambar 4. 3 crew list SV STELLA 28
Sumber : Arsip perusahaan

Gambar tersebut menampilkan awak kapal SV STELLA 28 yang terbagi menjadi beberapa bagian, termasuk departemen *deck*, departemen mesin, dan departemen listrik. Jumlah total awak di atas kapal adalah 16 orang. Data ini akan digunakan dalam penelitian yang akan dijelaskan selanjutnya.

B. Hasil Penelitian

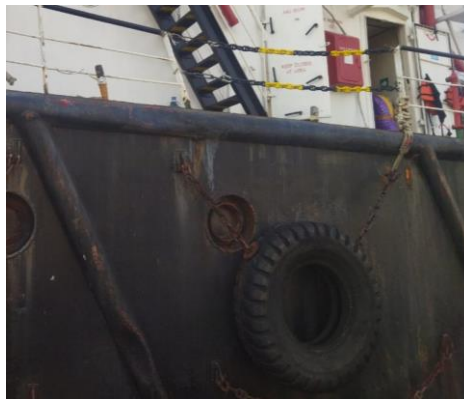
Judul penelitian yang disarankan adalah "Penerapan Tata Kerja Organisasi Saat Kapal Supply Mendekat Ke Platform Di SV. STELLA 28" Penelitian ini dimaksudkan untuk mengurangi insiden tubrukan kapal dan memperhatikan keselamatan awak kapal saat melakukan operasi di pelabuhan dan *rig oil platform*. Melalui investigasi prosedur tata kerja yang diterapkan di atas kapal SV. STELLA 28, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keterbatasan dalam prosedur tersebut.

Dengan demikian, penelitian ini berupaya untuk meningkatkan penerapan tata kerja organisasi saat kapal *supply* mendekat ke *platform* di SV. STELLA 28, dengan harapan mengurangi resiko kecelakaan selama mendekat ke *platform*.

Penyajian Data

a. Hasil observasi

Observasi dilakukan dengan melakukan visualisasi terhadap objek penelitian, yang bertujuan untuk mengumpulkan data dari hasil observasi tersebut. Berdasarkan observasi



yang peneliti lakukan di kapal SV. STELLA 28 untuk meningkatkan penerapan prosedur tata kerja organisasi guna mencegah kecelakaan kerja. Hasil observasi yang didapati

Gambar 4. 4 Ralling & pisang-pisang kapal SV STELLA 28 yang rusak

Sumber : Dokumentasi Pribadi

menunjukkan beberapa temuan yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan oleh Prosedur yang ada di dalam tata kerja organisasi kapal saat mendekat ke *platform*. Berikut adalah beberapa temuan hasil observasi yang didapat oleh peneliti di atas kapal.



Gambar 4. 5 fender kapal rusak/retak
Sumber : Dokumentasi Pribadi




Dari kejadian pada kedua gambar diatas disebabkan oleh lalainya *captain* serta PIC yang memiliki tanggung jawab dalam menentukan apakah kondisi cuaca saat ini normal atau tidak normal untuk melanjutkan operasi di *platform* sesuai dengan yang ditetapkan oleh prosedur TKO (Tata Kerja Organisasi). Akibatnya terjadilah benturan antara kapal dengan *platform* milik Pertamina tersebut yang mengakibatkan ralling kapal sebelah kiri rusak serta fender/pisang-pisang kapal mengalami penyok.



Gambar 4. 6 kapal SV STELLA 28 saat mendekati ke platform
Sumber : Dokumentasi Pribadi

Gambar yang terdokumentasi diatas menunjukkan kondisi cuaca saat dimana kapal SV. STELLA 28 mendekati dan akan melakukan kegiatan *transfer* personil ke *oil rig platform*.

PT. Sawah Kencana Jaya
No. Dok. : BAK/ME/014
Rev. 01/1 Juni 2020

BERITA ACARA KEJADIAN	
Pada hari ini, Kami laporkan adanya kejadian, sbb :	
Tanggal	: 10 November 2022
Jam	: 10:29 LT
Kapal / Departement	: SV STELLA 28 / DECK
Lokasi	: PHE BRAVO / ONWJ
Jenis kejadian tandai (✓) pada kolom yang sesuai :	
<input type="checkbox"/> Property Damage (Kerusakan Peralatan)	: Lambung kiri & ralling penyok serta rusak
<input type="checkbox"/> Injury (Kecelakaan)	:
<input type="checkbox"/> Pollution (Polusi)	:
<input type="checkbox"/> Lain-lain	:
Kronologis kejadian disertai foto (jika tidak cukup harap menggunakan halaman tambahan)	
<p>Foto</p> 	<p>Kronologis Kejadian : Dengan ini saya laporkan pada hari ini Selasa (10 November 2022) telah terjadi kecelakaan pada kapal sv. Stella 28 saat melakukan transfer security dari kapal ke Platform saat angin diatas 25 knot. Kecelakaan tersebut menyebabkan: 1. Fender kiri dan ralling kiri kapal stella 28 rusak/penyok. 2. Membahayakan proses pergantian personil di platform</p> <p>Usaha yang kami lakukan adalah segera melakukan drifting dan menjadi platform hingga cuaca membaik dan dirasa aman untuk melakukan tranfer personal security dari kapal ke platform.</p>
Demikian berita acara ini kami terbitkan dengan sebenar-benarnya dan agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.	
Dibuat Oleh,	Diketahui Oleh,
	
Nama : Indra s. Jabatan : Second Officer	Nama : Usman Jabatan : Master

Gambar 4. 7 Berita acara kecelakaan crew SV STELLA 28
Sumber : Arsip Perusahaan

Gambar di atas menunjukkan peristiwa kecelakaan di kapal SV STELLA 28 saat mendekati ke *platform*. Kecelakaan terjadi karena kondisi cuaca buruk dan kapal memaksa untuk tetap melanjutkan operasi, yang menyebabkan kapal terbawa arus dan menabrak kaki-kaki *platform* yang menyebabkan pisang-pisang/*fender* kapal penyok serta *ralling* kapal rusak dan membahayakan personil *security* serta *crew* kapal. Selain itu, kecelakaan juga disebabkan oleh *human error* karena tidak mematuhi prosedur TKO.

Dari hasil observasi peneliti diatas dapat diketahui bahwa pada saat cuaca buruk kapal SV. STELLA 28 tetap mendekati dan akan operasi kegiatan *transfer* personel. Dari kejadian tersebut dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan TKO pada kapal SV. STELLA 28 masih belum sesuai dengan prosedur yang ada berdasarkan Tata Kerja Organisasi Kapal mendekati ke *platform* No. B-020/PHE450/2017-S9 Pertamina Hulu Energi.

Pada petunjuk operasi secara umum Dalam aturan tersebut menjelaskan bahwa dalam kondisi cuaca buruk, seluruh kapal dilarang tambat di sisi anjungan lepas pantai dan harus segera keluar dari zona 500 meter untuk mencari perairan aman.

Nahkoda kapal dan PIC bertanggung jawab dalam menentukan kondisi cuaca saat itu, jika kondisi cuaca normal maka dilanjutkan dengan aktivitas pra kedatangan sesuai checklist A (lihat lampiran 1.5), dan jika kondisi cuaca dinyatakan tidak normal dan masih dibawah batasan cuaca buruk maka dilanjutkan dengan aktivitas sesuai dengan checklist B (lampiran 1.6). Dan apabila kondisi cuaca memburuk maka seluruh aktivitas operasi wajib dihentikan dan kapal dengan segera meninggalkan zona 500 m.

b. Hasil wawancara

Tabel 4. 1 Hasil Wawancara Nakhoda

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV.STELLA 28 pada saat mendekati offshore platform?	Menurut saya penerapan prosedur kapal mendekati ke platform dengan acuan TKO dari PHE sudah dijalankan dengan benar dan sesuai. setiap kali mendekati ke offshore platform dijarak 500m diwajibkan untuk mengisi checklist yang sudah disediakan oleh pihak PHE (pertamina hulu energi).
2	Faktor-faktor penghambat prosedur pengoperasian kapal untuk mendekati offshore platform?	Menurut saya cuaca buruk seringkali berperan penting dalam menghambat kami saat berpoerasi seperti angin kencang dan ombak yang tinggi.

Tabel 4. 2 Hasil Wawancara Muallim I

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV.STELLA 28 pada saat	Menurut saya belum diterapkan dengan baik dikarenakan ada beberapa proedur yang masih kita abaikan seperti kondisi

	mendekati offshore platform?	cuaca, kita biasanya mengandalkan kebiasaan atau kemahiran kita dalam membawa kapal.
2	Faktor-faktor penghambat prosedur pengoperasian kapal untuk mendekati offshore platform?	Cuaca buruk serta efisiensi waktu sering menjadi faktor penghambat dalam melanjutkan operasi kapal.

Tabel 4. 3 Hasil Wawancara Mualim II

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV.STELLA 28 pada saat mendekati offshore platform?	Menurut saya sudah diterapkan sesuai dengan tko tetapi kadang kala ada beberapa saat dimana kami harus mengabaikan prosedur tersebut apabila dirasa kami masih mampu dalam melanjutkan operasi.
2	Faktor-faktor penghambat prosedur pengoperasian kapal untuk mendekati offshore platform?	Saya rasa kebiasaan dalam membawa kapal yang merasa bisa melanjutkan operasi tanpa mempertimbangkan faktor” seperti cuaca dan kemampuan kapal dalam berolah gerak ataupun bermanouver bisa menjadi penghambat yang akhirnya tidak mematuhi TKO dari phe itu dikarenakan untuk mengejar efisiensi waktu.

Dari hasil wawancara tersebut dapat di ketahui bahwa prosedur TKO belum di terapkan dengan baik karena masih ada beberapa prosedur yang dilanggar serta ada beberapa hal yang mempengaruhi faktor-faktor tersebut. Dikarenakan efisiensi waktu, kondisi, dan juga sudah menjadi kebiasaan tidak memperhatikan cuaca dan kondisi sesuai prosedur.

c. Dokumentasi

Sebagai bagian dari penelitian di atas kapal SV. STELLA 28, saya telah mengambil sejumlah foto dokumentasi untuk mendukung analisis dan temuan yang telah diungkapkan. Foto-foto ini mencerminkan kondisi aktual yang diamati dan memberikan pemahaman visual yang mendalam tentang situasi yang ada. Pertama, foto-foto dokumentasi menggambarkan kondisi di kapal, termasuk saat terjadi tabrakan dengan *platform*. Melalui foto-foto ini, dapat dinilai apakah prosedur TKO sudah dilaksanakan dengan baik atau tidak. Dapat dilihat kondisi cuaca yang terjadi saat itu dan memperlihatkan apakah cuaca buruk atau faktor lainnya yang mungkin memengaruhi keselamatan dan produktivitas kerja di kapal.

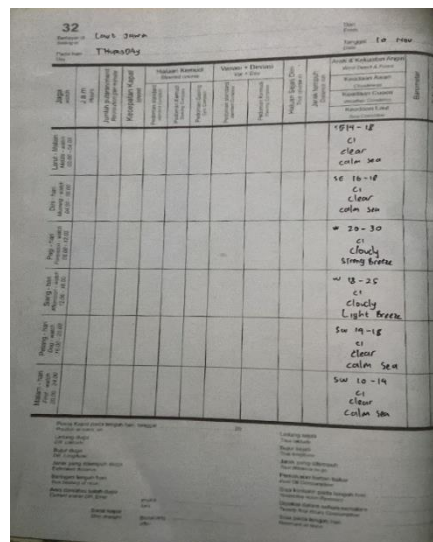
Hal ini memungkinkan evaluasi langsung terhadap kepatuhan awak kapal terhadap prosedur operasi kapal yang ada serta identifikasi potensi risiko yang mungkin timbul selama operasi. Oleh karena itu, foto-foto dokumentasi ini tidak hanya berfungsi sebagai bukti visual dari kondisi yang diamati di kapal SV STELLA 28, tetapi juga merupakan alat penting dalam memperkuat analisis dan rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan kerja dan mengurangi risiko kecelakaan di lingkungan kerja kapal. Berikut adalah beberapa dokumentasi yang diambil oleh peneliti.



Gambar 4. 8 Kondisi cuaca pada saat mendekati platform

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Gambar di atas adalah gambar kondisi cuaca dan kecepatan angin 29 knot sampai 30 knot dokumentasi ini saya ambil saat kapal berusaha mendekati ke *platform*. Dimana kondisi cuaca serta angin saat itu sudah melebihi batasan cuaca buruk yang telah ditetapkan oleh Perusahaan.



32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	09	08	07	06	05	04	03	02	01	00
32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	09	08	07	06	05	04	03	02	01	00
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	
01-02	03-04	05-06	07-08	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22	23-24	25-26	27-28	29-30	31-01	02-03	04-05	06-07	08-09	09-10	11-12	13-14	15-16	17-18	19-20	21-22						

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, peneliti dapat menganalisis kesesuaian Tata Kerja Organisasi di kapal peneliti. Berikut tabel analisis yang telah dibuat oleh peneliti :

Tabel 4. 4 kesesuaian TKO di kapal STELLA 28

No	Tata Kerja Organisasi kapal mendekat ke platform	Kondisi di kapal	Keterangan
1	Batas kerja operasional dalam kondisi cuaca tidak normal adalah <20 knot atau tinggi ombak <1.5 m.	Kondisi angin 29 knot kapal masih melanjutkan operasi.	Tidak sesuai
2	Mengisi cheklist saat akan memasuki zona 500 m.	Apabila cuaca normal perwira jaga akan mengisi sesuai kondisi yang ada, namun saat cuaca tidak normal perwira jaga mengisi <i>checklist</i> tidak sesuai dengan keadaan atau dimanipulasi.	Tidak sesuai
3	Instruksi melakukan tes hanyut (<i>drift tes</i>).	tidak melaksanakan <i>drift test</i> .	Tidak sesuai
4	Mengamati radar dan gps saat akan mendekat ke platform.	Mualim jaga selalu mengamati perubahan kecepatan hanyut sesuai dengan prosedur.	Sesuai
5	Pengawakan anjungan (minimal 2 personil- Nahkoda/mualim jaga dan asisten).	Kondisi dikapal hanya menggunakan 1 orang pengawakan di anjungan yaitu mualim jaga yang bertugas.	Tidak sesuai

Dari tabel di atas, penerapan tata kerja organisasi kapal saat mendekat ke *platform* di SV. STELLA 28 masih belum sesuai. Hal itu karena dipengaruhi oleh beberapa faktor penting. Salah satunya adalah kondisi cuaca yang tidak mendukung dan tingkat kedisiplinan *crew* kapal yang melanggar beberapa aturan TKO (Tata Kerja Organisasi) dimana meskipun cuaca dinilai buruk, operasi mendekat ke *platform* tetap dilakukan hal ini dapat

meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, pemahaman yang kurang baik terhadap prosedur TKO (Tata Kerja Organisasi) juga menjadi penyebab, yang dapat menyebabkan kecelakaan atau bahkan mengabaikan kerugian bagi awak kapal.

C. Pembahasan

Berdasarkan analisis data yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian yang dilakukan di atas kapal, teridentifikasi bahwa prosedur TKO belum sepenuhnya dilakukan oleh *crew* kapal SV. STELLA 28. Berikut hasil penelitian yang dapat menjawab rumusan masalah yang diajukan oleh peneliti.

1. Bagaimana penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV. STELLA 28 pada saat mendekati ke *platform* ?

Penerapan tata kerja organisasi di kapal SV. STELLA 28 pada saat mendekati ke platform belum dilaksanakan. Seharusnya kapal SV. STELLA 28 melakukan seluruh prosedur yang ada dengan baik dan sesuai guna menghindari kecelakaan. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti didapati bahwa tidak terlaksananya TKO di kapal SV. STELLA 28 diakibatkan oleh *crew* kapal masih mengabaikan prosedur yang ada, mereka menganggap bahwa mengikuti prosedur hanya akan menghambat mereka dalam melaksanakan pekerjaan. Selain itu kemampuan *crew* kapal dalam hal olah gerak masih kurang yang dapat memperparah keadaan. Hal ini menunjukkan perlunya peningkatan pelatihan dan kesadaran mengenai pentingnya mengikuti prosedur yang telah ditetapkan.

Keadaan cuaca juga sangat mempengaruhi pelaksanaan prosedur tata kerja organisasi di atas kapal. Cuaca buruk seperti badai, angin kencang, dan gelombang tinggi dapat menyebabkan gangguan signifikan dalam navigasi dan olah gerak kapal. Kondisi cuaca ekstrem ini tidak hanya menyulitkan kru dalam mengikuti prosedur yang telah ditetapkan, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan dan kerusakan peralatan. Selain itu, pengelihatan yang rendah akibat kabut atau hujan lebat dapat menghambat kemampuan kru untuk mengamati lingkungan sekitar dengan baik, sehingga sulit untuk mendekati platform dengan aman. Oleh karena itu, penting untuk selalu memonitor kondisi cuaca sebelum dan selama operasi, serta menyesuaikan prosedur kerja sesuai dengan situasi cuaca yang dihadapi untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional kapal.

Penerapan prosedur tata kerja organisasi di atas kapal harus dilakukan dengan tepat. Hal ini bertujuan untuk menghindari bahaya kecelakaan yang kemungkinan terjadi. Berikut aturan tata kerja organisasi yang benar dan pelaksanaannya di kapal SV. STELLA 28:

- a. Pada aturan TKO tentang petunjuk operasi secara umum poin (5) bekerja di 'Atas Angin' dikatakan bahwa batas kerja operasional dalam kondisi cuaca tidak normal adalah <20 knot atau tinggi ombak <1.5 m. Namun, di kapal SV. STELLA 28, penerapan aturan tersebut belum sesuai dengan yang diharapkan. Bahkan ketika kecepatan angin mencapai 29 knot, kapal masih terus memaksa untuk melanjutkan operasi dengan alasan efisiensi waktu. Hal tersebut sangat berbahaya bagi kapal maupun *offshore platform*.
- b. Di dalam prosedur TKO, saat akan memasuki zona 500 kapal wajib mengisi checklist sesuai dengan keadaan yang ada. Akan tetapi di kapal SV. STELLA 28 tidak demikian. Perwira jaga yang bertugas mengisi *checklist* tidak berdasarkan kondisi yang ada pada waktu kejadian. *Checklist* diisi sesuai saat keadaan cuaca normal saja, apabila cuaca tidak normal *checklist* diisi tidak sesuai atau dimanipulasi. Hal ini bertentangan dengan aturan yang ada.
- c. Untuk menghindari kecelakaan, pada prosedur TKO telah diatur pada poin (3) tentang intruksi untuk melakukan tes hanyut (*Drift Test*). Dikatakan bahwa sebelum memasuki area *platform*, kapal wajib melakukan *drift test* yang bertujuan untuk memastikan kemampuan kapal dalam mempertahankan posisi melawan kekuatan cuaca (angin dan arus). Di kapal SV. STELLA 28 jarang melakukan *drift test*, dengan alasan mereka sudah pernah melaksanakannya beberapa kali sehingga mereka menganggap bahwa

sudah tidak perlu dilaksanakan lagi karena memakan waktu yang cukup lama. Hal tersebut sangat membahayakan kapal, karena setiap operasi keadaannya pasti berbeda-beda. Jadi untuk menghindari kejadian yang tidak diinginkan saat melakukan operasi, maka kapal harus melakukan *drift test*.

- d. Pengawasan anjungan (minimal 2 personil- Nahkoda/mualim jaga dan asisten) yang tertera pada TKO di petunjuk operasi secara umum poin (5) bekerja diatas angin (b), juga harus dilakukan dengan benar dengan tujuan untuk meningkatkan kewaspadaan dan kejelian dalam melaksanakan pengamatan saat operasi dilakukan. Tetapi di kapal SV. STELLA 28 yang terjadi adalah pengawasan anjungan biasanya hanya dilakukan oleh nahkoda atau perwira jaga saja tanpa ada pendamping yang membantu.

Untuk menghindari kecelakaan atau kejadian yang tidak diinginkan, maka prosedur tata kerja organisasi harus dilakukan dengan sesuai oleh kapal SV. STELLA 28. Para *crew* kapal harus peduli dan paham akan pentingnya melaksanakan prosedur tersebut. Peningkatan pengetahuan dan pemahaman tentang prosedur operasi perlu dilakukan oleh awak kapal guna menjalankan prosedur operasi kapal dengan baik, termasuk prosedur TKO (Tata Kerja Organisasi) yang berkaitan dengan mendekati offshore platform.

Evaluasi pelaksanaan prosedur TKO juga harus dilakukan oleh *ara crew* setelah kapal mendekat *platform* setelah proses mendekat selesai. Jika ditemukan ada kejadian atau permasalahan yang terjadi, maka langkah-langkah perbaikan harus dilakukan untuk memastikan keselamatan dan efisiensi di masa mendatang. Penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV. STELLA 28 saat mendekat ke *platform* sangat penting untuk memastikan keselamatan awak kapal, perlengkapan, dan lingkungan sekitar.

2. Faktor-faktor penghambat prosedur pengoperasian kapal untuk mendekati *platform* ?

Terdapat beberapa faktor penghambat yang dapat mempengaruhi prosedur pengoperasian kapal saat mendekati *platform*, antara lain :

- a) Cuaca buruk seperti angin kencang, gelombang tinggi, atau kabut tebal dapat menjadi faktor penghambat utama dalam proses mendekati *offshore platform*. Kondisi cuaca yang tidak mendukung dapat menyulitkan pengendalian kapal dan meningkatkan risiko kecelakaan.
- b) Kurangnya visibilitas karena kabut tebal atau hujan deras dapat menghambat kemampuan awak kapal untuk melihat dengan jelas lingkungan sekitar, termasuk *offshore platform* dan kapal lainnya di sekitar area operasi.
- c) Navigasi, beberapa lokasi *platform* mungkin memiliki navigasi yang rumit, seperti perairan dangkal atau terumbu karang, yang mempersulit proses mendekat dan meningkatkan risiko tabrakan atau terdampar. Gangguan
- d) Teknis Kapal, gangguan teknis pada mesin kapal, peralatan navigasi, atau sistem kemudi juga dapat menghambat prosedur pengoperasian kapal dan menyebabkan kelambatan atau masalah dalam mendekat ke *platform*. Ketidakhahaman atau Kelalaian Terhadap Prosedur: Kurangnya pemahaman terhadap prosedur pengoperasian kapal atau kelalaian dalam menjalankan prosedur yang telah ditetapkan dapat menjadi faktor penghambat yang serius. Hal ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan memperberat situasi di lapangan.
- e) Tekanan Waktu. tekanan untuk menyelesaikan operasi dengan cepat dapat mengarah pada pengabaian terhadap prosedur yang telah ditetapkan atau pengambilan risiko yang tidak perlu, yang pada gilirannya dapat meningkatkan risiko kecelakaan.
- f) Kurangnya Pelatihan atau Pengalaman Awak Kapal, kurangnya pelatihan atau pengalaman dalam mendekati *platform* atau dalam menghadapi situasi darurat yang mungkin timbul dapat menjadi faktor penghambat yang signifikan. Memahami dan mengatasi faktor-faktor penghambat ini merupakan bagian penting dari upaya untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi dalam prosedur pengoperasian kapal saat mendekati *platform*. Dengan memahami faktor-faktor penyebab tersebut, langkah-langkah perbaikan dapat diambil untuk meningkatkan penerapan prosedur TKO di atas kapal SV. STELLA 28

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari pembahasan penelitian ini mengenai “Penerapan Tata Kerja Organisasi Saat Kapal Supply Mendekat Ke Platform Di SV. STELLA 28” dapat disimpulkan bahwa:

1. Penerapan tata kerja organisasi (TKO) di kapal SV. STELLA 28 saat mendekati ke *platform* belum dilaksanakan dengan baik. *Crew* kapal sering mengabaikan prosedur karena dianggap menghambat pekerjaan, dan kemampuan mereka dalam olah gerak masih kurang. Kondisi cuaca buruk juga mempengaruhi pelaksanaan prosedur TKO, meningkatkan risiko kecelakaan dan kerusakan peralatan. Penting untuk selalu memonitor kondisi cuaca dan menyesuaikan prosedur kerja sesuai situasi. Untuk menghindari kecelakaan, prosedur TKO harus dilaksanakan dengan benar, dengan peningkatan pengetahuan dan evaluasi pelaksanaan prosedur setelah setiap operasi. Penerapan prosedur TKO yang baik akan memastikan keselamatan awak kapal, perlengkapan, dan lingkungan sekitar.
2. Beberapa faktor penghambat dapat mempengaruhi prosedur pengoperasian kapal saat mendekati ke *platform*, termasuk kondisi cuaca buruk, keterbatasan visibilitas, kerumitan navigasi, gangguan teknis kapal, ketidakpahaman atau kelalaian terhadap prosedur, tekanan waktu, dan kurangnya pelatihan atau pengalaman awak kapal. Memahami dan mengatasi faktor-faktor penghambat ini merupakan langkah penting untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi dalam prosedur pengoperasian kapal. Dengan pemahaman yang mendalam tentang prosedur operasi dan faktor-faktor yang mempengaruhinya, langkah-langkah perbaikan dapat diambil untuk meningkatkan penerapan prosedur tata kerja organisasi di atas kapal SV. STELLA 28 dan meminimalkan risiko kecelakaan selama proses mendekati atau bongkar muat di *platform*.

B. Saran

Berikut adalah beberapa saran yang disampaikan oleh peneliti untuk meningkatkan penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV STELLA 28 saat mendekati *platform* yaitu:

1. Bagi awak kapal diharapkan untuk dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman akan pentingnya melaksanakan kegiatan sesuai dengan prosedur TKO yang berlaku saat kapal akan mendekati ke *platform*. Dan juga dilakukan kegiatan sosialisai seperti *safety meeting* untuk memberikan pengarahan pada *crew* kapal terkait prosedur TKO.
2. Bagi perusahaan juga dapat melakukan pengawasan secara ketat terhadap kapal-kapal yang melakukan prosedur TKO saat mendekati ke *platform*. Seperti melakukan inspeksi secara berkala atau audit kepatuhan terhadap prosedur TKO, serta memastikan bahwa setiap *crew* telah menerima pelatihan yang memadai. Dengan pengawasan yang ketat dan terstruktur, perusahaan dapat memastikan bahwa prosedur TKO dijalankan dengan baik, mengurangi risiko kecelakaan, dan meningkatkan keselamatan serta efisiensi operasional kapal-kapalnya.

Dengan menerapkan saran-saran di atas, diharapkan penerapan prosedur tata kerja organisasi di kapal SV. STELLA 28 dapat ditingkatkan, dan risiko kecelakaan selama proses mendekati atau bongkar muat di *platform* dapat diminimalkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Habiyudin (2014). *Pengoperasian Kapal Supply*. Jakarta
- Hogi, F. et al. (2021). *Analisis Pengaruh Angin dan Arus Terhadap Olah Gerak USV. Fulmar*. Andromeda Vol. 5, No. 1. (121-126)
- Ibrahim, (M. 2015). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Pontianak

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2008. Undang – undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008.
- La Amaludin (2022). Model Pembelajaran Problem Base Learning Penerapan dan Pengaruhnya Terhadap Keterampilan Berpikir Kritis dan Hasil Belajar. Pascal Book : Tangerang Selatan.
- Otok, B. W., & Ratnaningsih, D. J. (2016). Konsep Dasar dalam Pengumpulan dan Penyajian Data
- Pertamina Hulu Energi. (2017). *Tata Kerja Organisasi Kapal Mendekat Ke Platform*. B-020/PHE450/2017-S9
- Ritchie, Gary (2008). *Offshore Support Vessel (A Practical Guide)*. London: The Nautical Institute.
- Singh, Shashi S. P. et al. (2019). *Offshore Operations and Engineering*. London: Taylor and Francis Group.
- Sugiyono.(2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono.(2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Wahyudianto, A. et al. (2019). *Pelaksanaan Anchor Handling di Kapal AHTS Transko Andalas*. Jurnal Maritim Vol. 10, No. 1. (9-20)
- Wijaya Darma dan Roy Irawan.2018. Prosedur Administrasi Penjualan Bearing Pada Usaha Jaya Teknik Jakarta Barat
- <https://www.ilmu-ekonomi-id.com/2019/09/tata-kerja-prosedur-kerja-dan-sistem-kerja-dalam-kantor.html> . Diakses pada 26 oktober 2023