

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KETERLAMBATAN PROSES
PEMUATAN BATU BARA DI MV. ALIYAH PERTIWI**

Oleh :

HENDRO PRASOJO

NIS. 02447/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2020

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



MAKALAH

**UPAYA MENCEGAH KETERLAMBATAN PROSES
PEMUATAN BATU BARA DI MV. ALIYAH PERTIWI**

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

Oleh :
HENDRO PRASOJO
NIS. 02448/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2020

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : HENDRO PRASOJO
No. Induk Siwa : 02448/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENCEGAH KETERLAMBATAN PROSES
PEMUATAN BATU BARA DI MV. ALIYAH PERTIWI

Jakarta, Januari 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Capt. Fausil, MA.,M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19571201 199203 1 001

Dra. Puji Reknati, M.Pd

Pembina (IV/a)

NIP. 19580828 198503 2 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putra, MM.

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal curah adalah salah satu jenis kapal yang dirancang dan dibangun sebagai alat transportasi angkutan laut yang mengangkut muatan curah, dimana muatan itu dikapalkan tanpa adanya kemasan, misalnya biji besi, biji tembaga, batu bara, jagung, bauxite, dan lain - lain.

Kapal sebagai alat angkutan laut merupakan sarana transportasi dilaut dan perairan yang ada hubungannya dengan laut. Kapal-kapal tersebut memegang peranan penting dalam melancarkan transportasi di laut yang tepat guna dan aman. Selain itu kapal juga merupakan sarana transportasi yang sangat penting dalam tatanan perekonomian masa kini. Dengan sarana ini kapal dapat mengangkut semua jenis barang yang tidak dapat dilakukan oleh alat angkut antar pulau yang harus menyeberangi sungai atau laut. Dengan sarana ini juga kapal dapat mengangkut muatan curah kering baik pangan maupun non pangan, dimana dapat diangkut dari satu tempat ke tempat lain dengan biaya yang relatif murah dan dengan jumlah yang relatif banyak. Dengan kelebihan tersebut maka kapal menjadi hal yang sangat penting untuk dikembangkan dan ditingkatkan lagi pelayanannya agar dimasa yang akan datang dunia pelayaran semakin maju.

Penulis bekerja pada kapal dengan muatan curah, dimana muatan curah ini biasanya merupakan muatan yang *homogen*, yang berarti bahwa dalam 1 (satu) ruang muat hanya terdapat 1 (satu) jenis muatan curah. Oleh karena itu sebelum kegiatan pemuatan dimulai, Mualim I (satu) dan *surveyor* harus memastikan ruang muat dalam keadaan kering, bersih, tidak berbau, dan tidak ada sisa muatan sebelumnya.

Untuk jenis muatan curah batu bara diangkut dengan menggunakan tongkang kemudian ditransfer ke kapal dimana kapal berlabuh ditengah laut (*loading point*) yang lebih dikenal dengan istilah *transshipment* dan / atau langsung dari *jetty* ke kapal dengan memakai *floating crane* atau mempergunakan *conveyor*. Batu-bara merupakan muatan curah kering dan dipergunakan untuk bahan bakar industri hasil

tambang serta mempunyai karakteristik mudah terbakar, dimuat dikapalkan secara *bulk*, dan apabila diangkut menggunakan kapal curah maka harus diberi ventilasi secukupnya.

Dengan tersedianya ruang muat dalam kondisi yang bersih dan baik maka sudah tentu muatan akan aman dan terpelihara dengan baik. Hal ini dapat dicapai apabila pelaksanaan persiapan ruang muat berjalan dengan baik sesuai rencana. Hal tersebut penulis paparkan berdasarkan pengalaman yang pernah penulis alami ketika penulis harus mempersiapkan ruang muat pada pelayaran dengan jarak yang dekat dan hanya memakan waktu 2,5 hari pelayaran, sehingga *crew* memiliki waktu yang sangat pendek dan hal ini menimbulkan keterlambatan dalam mempersiapkan ruang muat yang berjumlah 5 (lima) Palka, dimana palka no.1 berbeda dengan palka no. 2, 3, 4 dan palka 5 yang mempunyai ukuran Volume palka yang sama. Dalam pelaksanaannya kegiatan itu sangat menguras tenaga Anak Buah Kapal yang jumlahnya menjadi berkurang selama pelayaran karena sebagian melaksanakan tugas bernavigasi di anjungan. Seharusnya kapal sudah harus dalam keadaan siap untuk dimuati batu bara ketika kapal tiba di pelabuhan muat. Namun karena kondisi seperti yang penulis sampaikan diatas, kapal belum bisa menerima muatan dengan kondisi ruang muat masih terkontaminasi dengan muatan sebelumnya.

MV. Aliyah Pertiwi dimana penulis bekerja sebagai Mualim 1 (satu) adalah kapal curah dengan 5 (lima) buah ruang muat dengan pelayaran linier dari Muara Satui Kalimantan Selatan ke PLTU Adipala Cilacap. Dengan demikian sangatlah tidak mungkin untuk mempersiapkan ruang muat dalam waktu yang cukup singkat dengan pelayaran yang sangat pendek. Idealnya untuk mempersiapkan 1 (satu) ruang muat dengan jam kerja 10 (sepuluh) jam agar ruang muat siap dimuati kembali memerlukan waktu 1 (satu) hari.

Kelancaran operasi ditentukan juga oleh pemeliharaan alat seperti *deck crane* dan alat-alat terkait lainnya yang, dapat menunjang kegiatan pemuatan batu bara di atas kapal. Hal ini juga yang menjadi satu alasan mengapa perawatan dan persiapan ruang muat harus dilakukan dengan seefisien mungkin walaupun dihadapkan dengan keterbatasan-keterbatasan waktu dan jarak pelayaran yang pendek tersebut.

Selain permasalahan di atas, faktor Sumber Daya Manusia tetap memegang peranan yang tidak kalah penting. Dapat dikatakan bahwa keterampilan dan pengetahuan

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya maka penulis mencari beberapa landasan teori untuk mencari pemecahan dalam mencegah keterlambatan proses pemuatan batu bara di MV. Aliyah Pertiwi, diantaranya yaitu sebagai berikut:

1. Persiapan Ruang Muat Yang Effective

Ruang muat (palka) adalah ruangan di bawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. (Didik Purwiyanto Vay, www.slidshare.com).

Menurut Istopo (2009:247) dalam buku Kapal Dan Muatannya, terdapat 3 (tiga) tahap dalam mempersiapkan ruang muat muatan curah seperti dibawah ini :

a. Tahap *Cleaning*

Cleaning adalah membersihkan ruang muat muatan curah dari sisa muatan dan kotorannya, dimana sisa muatan tersebut disapu (*sweeping*) dan di sekop (*scraping*), kemudian sisa muatan dan kotoran tersebut dikumpulkan dan diangkut untuk dipindahkan ke *main deck*. Pembersihan ruang muat tersebut merupakan tanggung jawab Mualim I (satu), dengan demikian pelaksanaan pembersihan ruang muat langsung dibawah pengawasan dari Mualim I (satu) atau perwira kapal yang ditugaskan untuk mengawasi pekerjaan tersebut.

Secara umum pelaksanaan pembersihan ruang muat dapat dilakukan dengan mengeluarkan sisa dan bekas muatan yang sebelumnya, menyapu kotoran dan debu yang masih tersisa di dinding dan *tank top* palka,

membersihkan got-got, kemudian diangkat ke *main deck*.

b. Tahap *Washing*

Washing adalah membersihkan ruang muat muatan curah dengan cara menggunakan bahan kimia yang berbahan dasar air seperti *aquaclean*, dengan campuran komposisi yang tepat kemudian disemprotkan ke dinding- dinding ruang muat atau palka. Setelah didiamkan kira - kira 15 (lima belas) menit, kemudian disemprot dengan menggunakan air laut dan dilanjutkan pembilasan dengan menggunakan air tawar. Sangat disarankan bila harus menggunakan bahan kimia agar menggunakan bahan kimia yang berbahan dasar air, ramah lingkungan dan tidak membahayakan Anak Buah Kapal (ABK).

c. Tahap *Drying*

Drying adalah mengeringkan ruang muat dari genangan air cucian dengan menggunakan pompa *bilge* yang dihisap melalui got palka sampai kering. Air cucian yang masih tertinggal dimana pompa *bilge* tidak mungkin lagi untuk digunakan maka harus dikeringkan dengan cara dipel (*mopping*) bersamaan dengan membersihkan sisa muatan yang mengendap. Kemudian ruang muat ditutup dengan peranganin ruang muat dibiarkan dalam keadaan terbuka. Persiapan tersebut sangat tergantung dari jenis dan sifat muatan yang akan dimuati serta bentuk dan keadaan ruang muat.

d. Pemeriksaan, pengetesan ruang muat

Pemeriksaan, pengetesan ruang muat dilakukan oleh Mualim I atau kalau perlu dibantu dengan seorang surveyor. Hal-hal yang harus diperhatikan antara lain :

- 1) Kebersihan ruang muat secara keseluruhan. Bukan saja bersih, tetapi juga harus kering.
- 2) Dunnage (penerapan) tetap harus dalam keadaan baik, jumlahnya harus cukup. Yang rusak diperbaiki atau diganti baru.

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MV. Aliyah Pertiwi adalah kapal *bulk carrier* milik PT. Transcoal Pacific berbendera Singapore dengan nomor *IMO* 9239991, *Call Sign* **YCOX2**, *Gross Tonnage* 38678 yang beroperasi di alur pelayaran Indonesia, Tg. Bara (muat) – Suralaya (bongkar). MV. Aliyah Pertiwi memiliki 7 (Tujuh) Palka muatan dengan sistem buka tutup *Hidraulic Folding Types*, dan kapal memiliki 4 (empat) *Crane* dan 4 (empat) *Grab* sebagai alat bongkar muat di atas kapal.

Dalam kegiatan bongkar muat banyak sekali terdapat permasalahan yang mana dapat mengganggu kelancaran proses bongkar muat, baik itu permasalahan yang timbul akibat kurangnya pengawasan yang ketat dari perwira dalam persiapan ruang muat, kurangnya pemahaman dan keterampilan rating dalam melakukan persiapan ruang muat, kurangnya perawatan terhadap alat bongkar muat yang ada di atas kapal maupun suku cadang yang tidak tersedia di atas kapal, jadi pembahasan di dalam makalah ini berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di MV. Aliyah Pertiwi, diantaranya yaitu :

1. Fakta I

Pada umumnya perawatan ruang muat untuk menerima muatan hanya terbatas pada usaha perawatan atau pemeliharaan ruang muat yang hanya dapat dilakukan oleh awak kapal itu sendiri. Begitu pula dalam perawatan ruang muat tersebut hanya dilakukan sekedar agar muatan dapat dimuat pada saat itu saja tanpa menghiraukan kegiatan pemuatan berikutnya.

Adapun fakta dan kondisi yang terjadi di MV. Aliyah Pertiwi yang penulis dapati pada tanggal 21 Maret 2018 adalah banyaknya sisa muatan batu bara yang tersisa dalam ruang muat. Kemudian pompa tidak dapat bekerja dengan maksimal yang disebabkan adanya sisa muatan dan sisa air di dalam got tidak terhisap dikarenakan kondisi kapal yang sudah tua.

Untuk diketahui bahwa setiap kali selesai pembongkaran pada tiap ruang muat, maka Bosun, Abk dan rating yang langsung melakukan pekerjaan pembersihan dalam ruang muat dimana dalam ruang muat tersebut masih banyak tersisa muatan sebelumnya yang belum atau tidak dapat dibersihkan oleh pihak pekerja kapal. Hal ini terlihat masih banyaknya sisa muatan yang terdapat pada dinding dan gading - gading kapal, serta pada tangga turun kedalam ruang muat dikarenakan kurangnya pengawasan dari mualim I sebagai perwira yang bertanggung jawab dalam persiapan ruang muat.

Di MV. Aliyah Pertiwi terdapat 2 (dua) jenis tangga turun kedalam ruang muat yaitu *Australian ladder* dan *Vertical ladder*. Di dalam tangga turun pada *australian ladder* terdapat banyak muatan batu bara sebelumnya yang tersisa, sehingga menyulitkan rating untuk turun. Kemudian didalam got palka juga banyak tersisa genangan air dan sisa batu bara yang tidak terhisap oleh pompa. Sisa sisa dari muatan batubara ini yg harus di bersikan oleh rating dalam perjalanan kapal dari pelabuhan bongkar ke pelabuhan muat yg waktu nya tidak sampai 3 hari akibat jarak pelayaran yang tidak jauh

Tidak adanya pompa baru dari pihak perusahaan yang sudah pihak kapal minta melalui vessel requisition setiap akhir bulan dan waktu yang singkat dalam perjalanan pelayaran menyebabkan kondisi kapal menjadi tidak kondusif sehingga menyebabkan kondisi perawatan muat di kapal MV.ALIYAH PERTIWI menjadi kurang terawat.

2. Fakta II

Seperti kejadian yang dialami oleh penulis pada tanggal 03 Juni 2018, saat MV. Aliyah Pertiwi sedang muat batu bara di Tg. Bara, *cargo on board* baru 15,000 MT dari rencana 65.500 ton muatan batu bara yang akan dimuat. Tetapi terdapat kendala rusaknya crane no 2 yang mengakibatkan pemuatan menjadi terhambat. Saat penulis sedang mengecek di palka IV dan V, penulis mendapat laporan dari foreman pihak perusahaan bongkar muat (PBM) bahwa crane no. II rusak sehingga mengakibatkan pemuatan terhenti pada saat pengisian di palka II dan III. Adapun hal ini langsung kami laporkan kepada nahkoda dan kepala kamar mesin (KKM). Oleh KKM segera di perintahkan Masinis 1 dan

electrician untuk memeriksa kerusakan mesin crane no 2 tersebut. Jika terjadi kerusakan pada crane sering membuat waktu pemuatan di pelabuhan muat sering tidak tercapai dari perkiraan waktu muat yaitu 4 x 24 jam.

Selain itu , pada saat penulis sedang melakukan dinas jaga pukul 12.00-18.00 WITA terjadi kerusakan wire crane dan ini sangatlah fatal karena wire crane berfungsi untuk mengangkat grab yang berisi batu bara yang diambil dari tongkang untuk dimasukkan kedalam palka . hal ini sangat memakan waktu yang lama karena crew kapal harus mengganti wire crane tersebut dengan waktu yang lumayan lama disebabkan kondisi crane yang tinggi sekitar 20 meter dan crew kapal harus bekerja dengan hati-hati dan menggunakan personal protective equipments dengan lengkap.

Tidak memadainya persediaan peralatan bongkar muat yang tersedia menjadi salah satu sebab juga penghambat kegiatan bongkar muat diatas kapal MV.ALIYAH PERTIWI . Terkadang crew harus mengganti wire crane dengan persediaan wire yang lama(second) dan bukan dengan mengganti dengan yang baru.

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data yang telah diuraikan di atas maka penulis menganalisis data dan mencari penyebab permasalahan yaitu :

1. Kurang Efektifnya Persiapan Ruang Muat Pada Proses Pemuatan Batu Bara

Persiapan ruang muat yang kurang efektif dapat mengakibatkan keterlambatan dalam proses pemuatan, hal ini disebabkan oleh :

Dalam proses persiapan ruang muat, ada beberapa tahap yang harus dilakukan oleh seorang perwira dan juga anak buahnya yang terdiri dari Bosun sebagai kepala kerja, rating, dan juga ABK yang sedang melakukan jam jaga untuk melakukan persiapan sebelum melakukan proses muat diatas kapal. Diantaranya terdiri dari proses cleaning, washing, drying dan juga pemeriksaan serta pengetesan terhadap kebersihan palka, drainase bilge didalam palka, penerangan

palka yang cukup dan memadai untuk memudahkan operator crane saat bekerja, kondisi tangga didalam palka, heat detector didalam palka, manholes, ventilasi, dan tutup palka yang semuanya harus dalam kondisi yang baik demi untuk kelancaran operational selama kegiatan bongkar muat batu bara diatas kapal MV.ALIYAH PERTIWI. Namun faktanya, mualim 1 selaku perwira yang bertanggung jawab terhadap proses persiapan ruang muat dibawah nakhoda masih sangat kurang karena tidak ada pengecekan yang dilakukan oleh mualim I dan tidak ada juga bimbingan serta arahan atau instruksi yang diberikan oleh mualim I kepada bosun atau awak kapal dalam proses persiapan ruang muat , sehingga awak kapal dengan semena-mena dalam bekerja mempersiapkan ruang muat,para awak kapal melakukan persiapan ruang muat tidak sesuai dengan prosedur dan tidak maksimal dalam melakukan persiapan ruang muat. Pernah peneliti alami diatas kapal,saat melakukan persiapan ruang muat. Para awak kapal yang melakukan persiapan ruang muat hanya mempersiapkan ruang muat dengan membersihkan ruang muat dengan cara dibilas saja dengan air laut yang disalurkan melalui *hose* dari *fire hydrant* dengan tanpa menggunakan *chemical soap* dan tanpa melakukan proses *brush* dengan menggunakan alat-alat penunjang kebersihan ruang muat, setelah selesai melakukan proses pembilasan terhadap dinding dan lantai pada ruang muat para awak kapal pun tidak melakukan proses pengeringan terhadap ruang muat.akibatnya ruang muat tidak bersih maksimal dan masih menyisahkan batu bara yang melengket didinding-dinding palka. Sehingga pada saat cargo surveyor melakukan pengecekan terhadap ruang muat, Cargo surveyor menyatakan bahwa ruang muat belum siap untuk menerima muatan dan Cargo surveyor tidak akan menandatangani proses memuat muatan selama masih ditemukan sisa-sisa kotoran yang masih terdapat didalam ruang muat dan ini yang menyebabkan pihak kapal membutuhkan waktu lama lagi untuk membersihkan kembali dinding dinding palka dan membuat kegiatan persiapan ruang muat di MV.ALIYAH PERTIWI tidak menjadi efektif.

Maka dalam hal ini, Kurangnya pengawasan dalam persiapan ruang muat,menjadi penyebab kurangnya effective proses persiapan ruang muat dikapal MV.ALIYAH PERTIWI. Oleh sebab itu, Mualim I beserta perwira lainnya(mualim II dan mualim III) harus meningkatkan kedisiplinan para anggotanya untuk bisa bekerja dengan baik dan benar melalui Jadwal dan pembagian tugas masing-masing dalam setiap jabatannya yang terorganisasi untuk meningkatkan mutu , kesadaran dan

kedisiplinan para anak buah dalam mempersiapkan persiapan ruang muat yang effective di MV.ALIYAH PERTIWI.

2. Kurang Memadainya Peralatan Bongkar Muat

Hal lain yang dapat menyebabkan keterlambatan proses bongkar muat batu bara yaitu peralatan bongkar muat yang kurang optimal. Hal ini disebabkan oleh :

- a. Dalam proses kegiatan bongkar muat diatas kapal, perawatan peralatan bongkar muat diatas kapal merupakan hal yang sangat penting dan harus diperhatikan oleh pihak kapal maupun pihak operational lainnya agar kegiatan bongkar muat bisa berjalan dengan baik dan lancar. Dalam hal ini pada saat melakukan persiapan bongkar muat diatas kapal MV.ALIYAH PERTIWI crew kapal harus memastikan kondisi Crane,wire,grabs,tali tross dan tali spring,dozer,loader,yokohama vender harus dalam kondisi yang baik dan siap digunakan serta harus diperiksa secara teratur dan teradwal melalui ceklis-ceklis yang sudah disiapkan di SOP yang ada.

Dikarenakan keterbatasan waktu dan jumlah ABK serta jadwal kapal untuk muat sangat padat, maka jadwal pembagian tugas untuk perawatan alat bongkar muat menjadi tidak teratur. Perlu penulis jelaskan karena keterbatasan waktu itu maka perawatan alat bongkar muat tidak bisa dilaksanakan dengan baik.

Tidak teraturnya pembagian jam kerja disebabkan karena jarak pelayaran yang pendek sehingga mengakibatkan waktu untuk melakukan pembagian tugas sangat susah. Masalah ini berdampak pada proses perawatan alat bongkar muat yang tidak maksimal. Sebenarnya perawatan ini dimaksudkan untuk menjaga kondisi peralatan tersebut baik sebelum peralatan itu digunakan. Pada dasarnya perawatan dilakukan untuk mencegah timbulnya kerusakan-kerusakan yang tak terduga dan menentukan keadaan yang dapat menyebabkan fasilitas mengalami kerusakan pada waktu digunakan dalam proses pekerjaan. Perawatan

peralatan sebelum dioperasikan bertujuan untuk menjamin peralatan agar dapat beroperasi dengan efektif, yaitu alat bongkar muat harus selalu siap pada saat digunakan kapan saja. Untuk memudahkan pengecekan maka harus dibuat rencana perawatannya. Perawatan dapat berupa jadwal perbaikan, pembersihan, penggantian, pelumasan dan uji coba tanpa beban dan juga safety meeting untuk menanamkan rasa kesadaran dan kedisiplinan semua crew kapal

Namun, perawatan *crane* di MV. Aliyah Pertiwi sering tertunda dikarenakan *electrician* tidak disiplin dalam melakukan perawatan sehingga satu faktor pelaksanaan *Planned Maintenance System* (PMS) tidak berjalan secara optimal. Selain itu, dukungan atau persediaan suku cadang masih kurang dikarenakan pihak manajemen yang kurang responsive terhadap pihak kapal yang sudah meminta suku cadang baru . dilain sisi Pengawasan menjadi sangat dibutuhkan karena dapat membangun suatu komunikasi yang baik antara Perwira dengan rating. Selain itu pengawasan dapat memicu terjadinya tindak pengoreksian yang tepat dalam merumuskan suatu masalah. Pengawasan lebih baik dilakukan secara langsung oleh atasan di atas kapal diantaranya Nakhoda dan mualima I ataupun Perwira lainnya. Perlu adanya hak dan wewenang ketegasan seorang Nakhoda dan Perwira dalam menjalankan pengawasan yang efektif. Pengawasan disarankan dilakukan secara rutin karena dapat merubah suatu sistem kerja yang lebih baik. Akibat dari suku cadang yang tidak tersedia membuat perawatan yang menjadi tertunda dan tidak sesuai dengan jadwal perawatan. Terkadang , perusahaan juga lamban untuk memberika requestision yang pihak kapal minta sehingga bisa juga menjadi penghambat keterlambatan bongkar muat terutama dibagian wire crane yang sangat fatal fungsinya.

Kurang nya perawatan diatas kapal MV.ALIYAH PERTIWI menjadi salah satu faktor yang menyebabkan tidak efektif nya kegiatan operational diatas kapal dan bahkan bisa menyebabkan denda kepada pihak pencharter karena keterlambatan waktu, maka dari itu perusahaan harus benar-benar menindaklanjuti kasus ini dan jangan berpangku tangan , tentunya jika hal

ini hanya didiami saja maka akan menimbulkan kerugian secara terus menerus kepada pihak perusahaan, tentunya koordinasi, komunikasi dan kooperatif antara pihak kapal dan perusahaan harus menjadi prioritas dalam melakukan pemecahan masalah ini.

b. Suku Cadang Tidak Tersedia di Atas Kapal

Persediaan suku cadang di atas kapal sangat penting untuk kelancaran operasional kapal. Persediaan diartikan sebagai barang-barang yang disimpan untuk digunakan pada masa atau periode yang akan datang. Kebutuhan suku cadang tidak dapat diperkirakan kapan waktu untuk menggunakannya untuk mendukung perawatan, maka kru masih dapat menentukan jumlah dan jenis suku cadang yang dibutuhkan. Akan tetapi jika terjadi kerusakan secara tiba-tiba dan membutuhkan beberapa jenis suku cadang untuk memperbaiki, namun jenis serta jumlah suku cadang tersebut tidak tersedia, maka pekerjaan dapat tertunda atau terhenti.

Faktor terbatasnya suku cadang di atas kapal yaitu dikarenakan lambatnya respon dari pihak manajemen darat terhadap permintaan suku cadang yang dilaporkan oleh pihak kapal sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk menerima suku cadang yang dibutuhkan sesuai permintaan. Hal ini tentu sangat menghambat sistem perawatan triwulan yang telah dijadwalkan sehingga perawatan menjadi tertunda. Padahal suku cadang yang diminta sangat dibutuhkan dan harus segera dikirim karena berkaitan langsung dengan efektifitas peralatan keselamatan. Kenyataannya di atas kapal, setelah menunggu respon yang lambat dan pengiriman yang lama, terkadang suku cadang yang diterima tidak sesuai dengan permintaan karena komunikasi antara pihak kapal dan pihak Perusahaan tidak terjalin dengan baik.