

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PERAN CREW KAPAL ZAMIL-102 DALAM  
MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DIATAS KAPAL DIBAWAH  
CHARTER SAUDI ARAMCO**

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

**Oleh :**

**TEGUH SUSANTO**

**NIS. 02568 /N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2021**

## **KATA PENGANTAR**

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - 1) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroiti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“OPTIMALISASI PERAN CREW KAPAL ZAMIL-102 DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DIATAS KAPAL DIBAWAH CHARTER SAUDI ARAMCO”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat :

1. Capt. Sudiono M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., MM., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Capt. Rudi Yulianto, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Irwansyah, SH, MH., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.

7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LX tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Oktober 2021  
Penulis,

TEGUH SUSANTO  
NIS. 02568 /N-1

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	26
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	27
B. Analisis Data .....	29
C. Pemecahan Masalah .....	34
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	47
B. Saran .....	47
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	49
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Pada umumnya *crewboat* disewa berdasarkan jangka waktu tertentu (*time charter*) di *offshore* dan beroperasi di lokasi eksplorasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai yang sedang ataupun yang sudah berproduksi dalam kurun waktu tertentu sesuai dengan lama perjanjian antara pemilik kapal dengan penyewa kapal. Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal *crewboat* juga mengalami perubahan sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu semua kapal harus memenuhi persyaratan yang diisyaratkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) atau *Flag State* (Negara Bendera). Demikian juga dengan sumber daya manusia (*operator*) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW 1978 amandemen 2010.

MV. Zamil 102 merupakan *Fast Crewboat* berbendera Saudi Arabia yang dicarter oleh Saudi Aramco. Aramco (Saudi Arabian Oil Co) adalah perusahaan minyak nasional Arab Saudi yang berkantor pusat di Dhahran, Arab Saudi. Saudi Aramco mempunyai cadangan minyak terbesar di dunia dan produksi minyak harian terbesar dunia. Saudi Aramco menangani lebih dari 100 ladang minyak dan gas di Arab Saudi. Saudi Aramco memiliki ladang minyak terbesar dunia yaitu Ladang Ghawar (ladang minyak di darat) dan Safaniya Oilfield di laut juga salah satu ladang minyak terbesar dunia. Perlu diketahui bahwa, setiap kapal yang dicarter oleh Saudi Aramco seperti akan menghadapi test / inspeksi sebelum kapal di *on hire* begitu juga dengan MV Zamil 102.

Inspeksi merupakan pemeriksaan seksama, pemeriksaan secara langsung tentang peraturan, tugas dan lain sebagainya. Sedangkan *On Hire Inspection* adalah suatu kegiatan *marine survey* pada suatu kapal untuk memeriksa kondisi kapal secara detail dan menyeluruh di saat awal kapal akan disewa atau di *charter party* guna menghindari adanya klaim dari salah satu pihak terkait dalam perjanjian sewa

menyewa kapal tersebut. Inspeksi yang dilakukan oleh Saudi Aramco bukan hanya *on hire inspection*, melainkan ada tahapan-tahapan lain yang harus dilalui. Setelah *on hire inspection*, selanjutnya kapal harus menghadapi *on hire bunker survey* di *main port* setelah itu akan diterbitkan sertifikat yang berisi hasil *bunker survey*. Sejak itu kapal sudah dihitung *time charter* oleh Aramco.

Selain inspeksi kapal, kru kapal juga tidak lepas dari inspeksi oleh Saudi Aramco. Inspeksi ini ditunjukkan untuk kru kapal baik Nakhoda, Perwira maupun rating yang belum mendapatkan *approval* dari Aramco. Semua kru harus mengikuti test dari Aramco meliputi *marlin test* dengan total score 80% dan juga harus mengikuti *training* selama 14 hari di kapal kemudian baru exam di kapal meliputi *competency* dan *manouver*. Untuk menghadapi inpeksi tersebut (*on hire inspection*) dibutuhkan kecakapan Crew karena bukan hanya kapal saja yang harus siap dengan segala persyaratan yang ditentukan pihak Aramco, tetapi juga para operator kapal yaitu para nakhoda, mualim satu dan kepala kamar mesin akan mendapat juga beberapa test yang akan diujikan kepada para pleaut yang akan berkerja di area aramco.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas MV. Zamil 102 terjadinya hambatan dalam menghadapi *on hire inspection* yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti kurang maksimalnya persiapan internal audit atau *pre on hire inspection* sehingga saat dilakukan inspeksi oleh pihak Aramco ditemukan beberapa Kekurangan/defect seperti dalam hal peralatan keselamatan yang ada di atas kapal. Selanjutnya kurangnya pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inpection*, lemahnya pengawasan terhadap kinerja kapal dan kurangnya kerjasama dalam pengadaan suku cadang untuk perawatan kapal. Faktor lainnya seperti perawatan kapal yang tidak terencana di atas kapal. Adanya masalah-masalah tersebut menjadi faktor penyebab *on hire inspection* tidak terlaksana dengan baik Oleh karena itu, permasalahan-permasalahan tersebut harus diatasi agar kapal siap dalam menghadapi *on hire inspection*.

Berdasarkan latar belakang di atas dan pentingnya persiapan sebelum inspeksi pada kapal-kapal yang dicarter oleh Saudi Aramco, maka penulis tertarik pada makalah ini dengan mengambil judul : **"OPTIMALISASI PERAN CREW KAPAL ZAMIL-102 DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DIATAS KAPAL DIBAWAH CHARTER SAUDI ARAMCO"**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang sehingga didapat identifikasi masalah sekitar inspeksi di atas MV. Zamil 102 yang menyebabkan kegagalan dalam menghadapi *on hire inspection* oleh pihak Saudi Aramco antara lain sebagai berikut:

- a. Kurangnya persiapan peralatan keselamatan seperti *Automated External Defibrillator (AED)*, *Self Containing Breathing Apparatus (SCBA)*, Tabung Oksigen, dan Cadangan Kelistrikan Arus DC (*Battery*) dalam menghadapi internal audit atau *pre on hire inspection*.
- b. Kurangnya pemahaman ABK tentang perawatan peralatan keselamatan, perlengkapan kerja, dan perlengkapan kapal lainnya untuk persiapan *on hire inspection*.
- c. Kurangnya pengawasan terhadap kinerja kapal dan kerjasama dalam pengadaan suku cadang untuk perawatan kapal mengakibatkan *Planned Maintenance System (PMS)* di atas kapal tidak berjalan sebagaimana mestinya.
- d. Perawatan kapal yang tidak terencana / tidak sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* di atas kapal, sehingga mengakibatkan MV. Zamil 102 tidak lulus saat dilakukan *on hire inspection*.

### **2. Batasan Masalah**

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi *on hire inspection* maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas MV. Zamil 102. Pembahasannya dibatasi pada :

- a. Persiapan dalam menghadapi *internal audit* atau *pre on hire inspection*.
- b. Pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection*.

### 3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah penulis kemukakan pada pembahasan sebelumnya, maka penulis menetapkan rumusan masalah yang ada yaitu:

- a. Bagaimana persiapan *internal audit* atau *pre on hire inspection* di atas MV. Zamil 102?
- b. Bagaimana pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection*?

## C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

### 1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui masalah yang terjadi dalam menghadapi *on hire inspection*.
- b. Untuk mengetahui penyebab dari masalah yang terjadi dalam menghadapi *on hire inspection*.
- c. Untuk mencari pemecahan / solusi yang tepat dari masalah yang terjadi dalam menghadapi *on hire inspection*.

### 2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi yang berguna bagi semua pihak yang berkepentingan ditinjau dari berbagai aspek yaitu:

- a. Aspek Teoretis

Agar menjadi tambahan pengetahuan kepada para pelaut umumnya dan nahkoda khususnya dalam menghadapi *on hire inspection* khususnya yang dilakukan oleh pihak Saudi Aramco.

- b. Aspek Praktis

Agar dengan diadakannya penelitian ini, maka dapat mengetahui langkah• langkah yang harus dilakukan oleh nahkoda agar persiapan inspeksi yang kurang optimal tidak terulang kembali di masa yang akan datang.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

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

#### **a. Studi Kasus**

Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah berupa kejadian nyata dalam kehidupan dalam hal ini kegagalan kapal. Zamil 102 dalam menghadapi *on hire inspection*.

#### **b. Pemecahan Masalah**

Dalam penulisan makalah ini dimana penulisan memecahkan masalah kurangnya persiapan yang dilakukm oleh awak kapai MV. Zamil 102 dalam menghadapi *on hire inspection*. Dimana penulis mengatasi pemecahan masalahnya berdasarkan pengamatan langsung terhadap kurang persiapan yang dilakukan oleh awak kapal dan dari referensi buku - buku pendukung perpustakaan yang ada hubungan dengan perencanaan perawatan dalam menghadapi inspeksi.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam mengumpulkan data-data penulis didalam pembuatan makalah ini, menggunakan teknik-teknik pengumpulan data antara lain sebagai berikut :

#### **a. Teknik Observasi (Pengamatan)**

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas MV. Zamil 102 terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal.

#### **b. Teknik Dokumentasi**

Penulis melakukan studi perpustakaan dengan pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan penulisan makalah ini.

### **3. Subjek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil MV. Zamil 102 sebagai subjek pada penelitian lakukan dengan kaitannya dengan persiapan dalam menghadapi inspeksi.

### **4. Teknik Analisa Data**

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskripsi kualitatif, yaitu dimana penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kegagalan.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENLEITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Pelaksanaan pengambilan data dilakukan pada saat penulis bekerja di atas kapal. Zamil 102 pada tanggal 02 April 2020 sampai dengan 17 Januari 2021.

### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah di atas kapal. Zamil 102 yang sedang beroperasi di *Oilfield*.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

## BAB I PENDAHULUAN

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

## BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka juga dari aturan-aturan internasional sebagai data penunjang. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas kapal MV Zamil 102. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak akan terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini memaparkan tentang istilah-istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan makalah ini, yang bersumber dari referensi buku-buku.

##### **1. Optimalisasi**

Menurut W.J.S. Poerwadarminta (2017:75) optimalisasi adalah tindakan untuk memperoleh hasil yang terbaik dengan keadaan yang diberikan. Dalam desain, konstruksi, dan pemeliharaan dari sistem teknik, harus diambil beberapa teknologi dan keputusan managerial dalam beberapa tahap. Tujuan akhir dari semua keputusan seperti itu adalah meminimalkan upaya yang diperlukan atau untuk memaksimalkan manfaat yang diinginkan. Optimalisasi juga dapat didefinisikan sebagai proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi.

##### **2. Peran**

Menurut Soerjono Soekanto (2002:243), yaitu peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dari hal diatas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban dinas perhubungan dalam penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total *enforcement*, yaitu penegakan hukum secara penuh.

Peran merupakan suatu kompleks pengharapan manusia terhadap suatu cara individu harus bersikap dan berbuat dalam situasi tertentu yang berdasarkan status dan fungsi sosialnya. Peran merupakan aspek dinamis dari kedudukan (status) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan status merupakan

sekumpulan hak dan kewajiban yang dimiliki seseorang apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi. Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Peran yang dimainkan hakekatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan / diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama.

Peran merupakan tindakan atau perilaku yang dilakukan oleh seseorang yang menempati suatu posisi di dalam status sosial, syarat-syarat peran mencakup 3 (tiga) hal, yaitu :

- a. Peran meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam organisasi. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan keorganisasian.
- b. Peran adalah suatu konsep perilaku apa yang dapat dilaksanakan oleh individu-individu dalam organisasi sebagai organisasi. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu, yang penting bagi struktur sosial organisasi.
- c. Peran adalah suatu rangkaian yang teratur yang ditimbulkan karena suatu jabatan. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki kecenderungan untuk hidup berkelompok.

### **3. Crew Kapal / Awak Kapal**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 dan KUHD sebagai berikut :

- a. Butir 40 bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil
- b. Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- c. Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda

Anak Buah Kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nakhoda, baik sebagai Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam sibil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

#### 4. Inspeksi di atas kapal

Mengutip dari [www.saudiaramco.com](http://www.saudiaramco.com) yang diakses pada tanggal 01 Mei 2020 bahwa *on hire inspection* adalah suatu kegiatan *marine inspection* pada suatu kapal dan angkutan laut lainnya untuk memeriksa kondisi kapal secara detail dan menyeluruh di saat awal kapal akan di sewa atau di charter party guna menghindari adanya klaim dari salah satu pihak terkait dalam perjanjian sewa menyewa kapal tersebut.

Sedangkan *Off Hire Inspection* adalah kebalikan waktu dari *on hire inspection*, jika *on hire inspection* tadi di awal sewa kapal maka *off hire inspection* adalah pemeriksaan kembali kapal di saat masa berakhirnya *time charter party* kapal tersebut. Pemeriksaan biasanya meliputi pengecekan jumlah bahan bakar dan air tawar.

Peranan seorang *marine inspector* sangat penting sekali disini, menyangkut *time charter party* terkait karena pihak pemilik kapal maupun penyewa kapal tentunya ingin mengetahui secara pasti kondisi kapal pada saat di awal penyewaan ataupun ketika penyerahan ketika masa sewa berakhir, informasi yg benar tentang kondisi kapal ketika *on hire inspection* ataupun *off hire inspection* kita tulis dalam laporan inspection “*on hire inspection Report* atau *off hire inspection report*”

Menurut jenisnya *Inspection* di perusahaan minyak Saudi Aramco terbagi atas 2 Jenis yaitu *on hire inspection* dan *off hire ROB bunker inspection* yaitu;

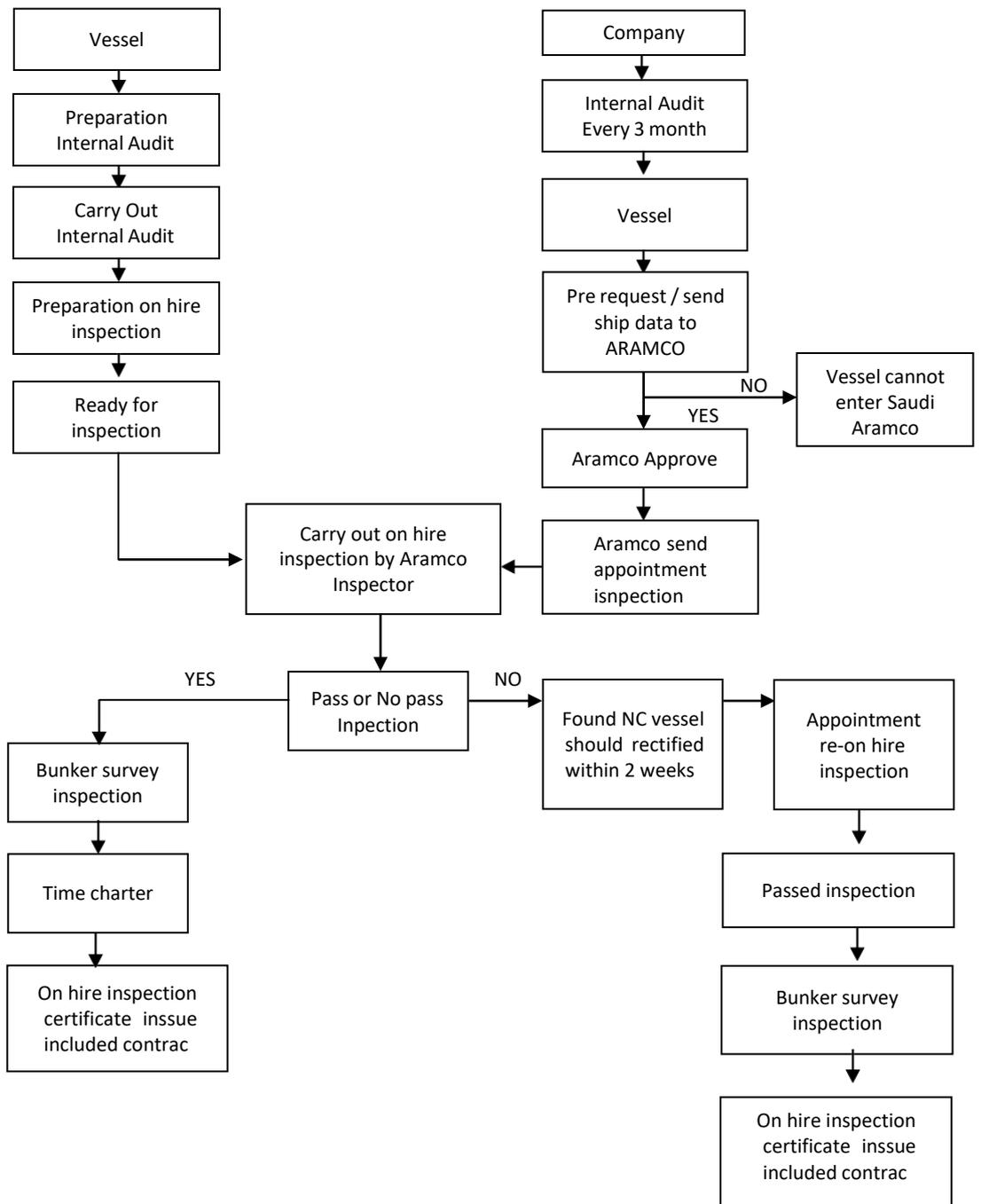
- a. *On hire vessel condition* adalah pemeriksaan kapal secara keseluruhan meliputi dokumen kapal, document crew kapal, alat-alat navigasi, alat pemadam kebakaran, alat keselamatan, kebersihan baik di dalam maupun

diluar kapal dan system permesinan serta sensor-sensor yang berhubungan dengan operasional kapal.

- b. *Off hire rob bunker inspection* adalah untuk menentukan jumlah bahan bakar minyak (HSD atau minyak solar) pada saat sebelum atau sesudah penyewaan, termasuk jika perlu untuk menentukan jumlah pemakaian normal mesin kapal tersebut (*consumption*) pada saat penyerahaan dilakukan di pelabuhan.

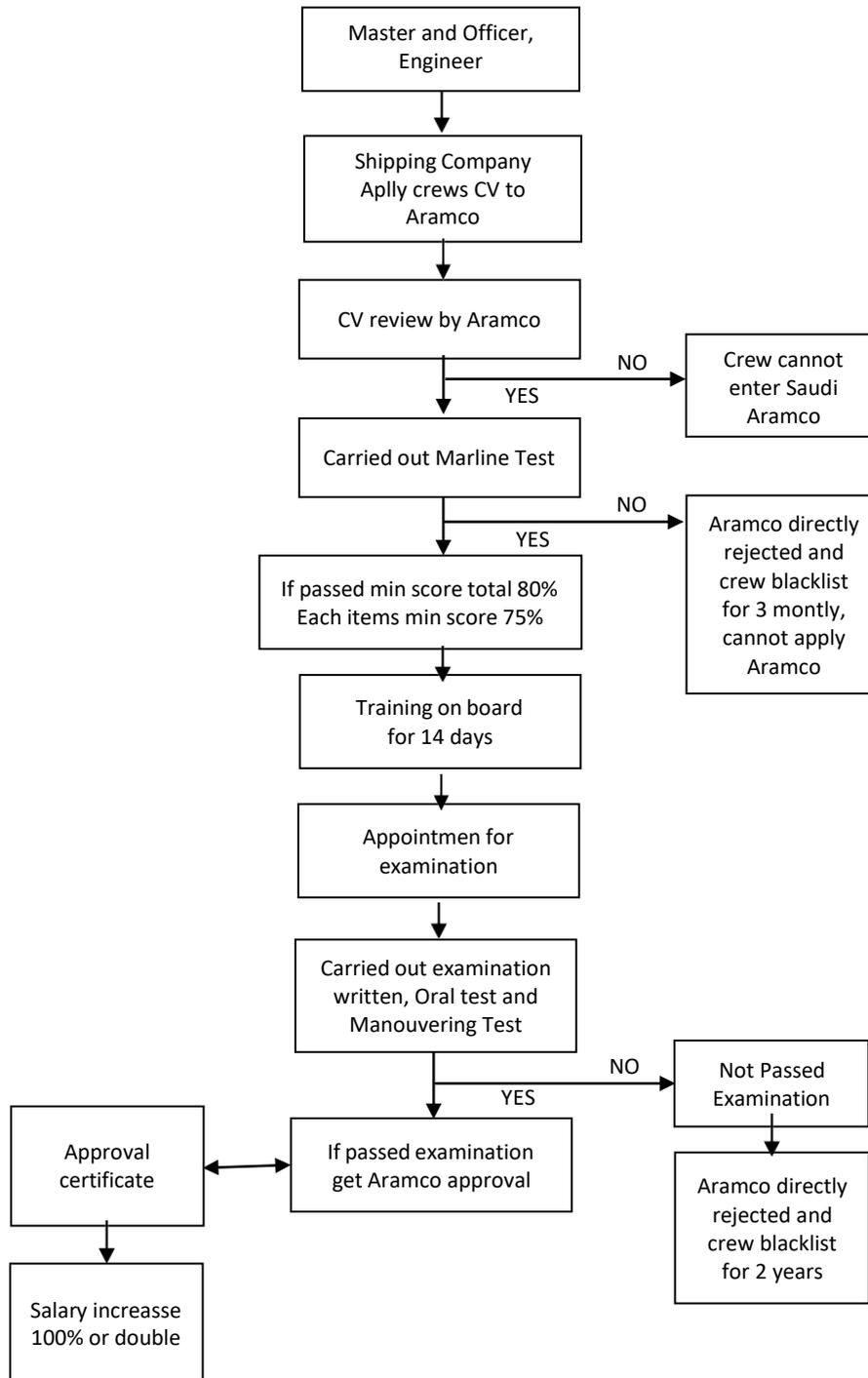
*Marine Inspector* hadir untuk memeriksa kondisi kapal tersebut ketika akan di sewa tidak saja untuk kondisi seperti diatas tadi saja, namun mereka sangat memperhatikan ketersediaan makanan yang sangat memadai dan terutama kebersihan di dalam kapal meliputi bagian-bagian kapal seperti dibawah ini:

- 1) *Accommodation*
- 2) *Passenger areas*
- 3) *Crew cabins*
- 4) *Laudry room*
- 5) *Freezer and Chiller*
- 6) *Galley*
- 7) *Mess room*
- 8) *Deck area*
- 9) *Toilet*
- 10) *Machinery spaces*



Gambar 2.1 Diagram proses *on hire inspection* untuk kapal *under charter*

Saudi Aramco



Gambar 2.2 Diagram Proses *on hire* untuk crew kapal *under charter* Saudi Aramco

## **5. Perencanaan Perawatan di atas Kapal**

### **a. Definisi Perawatan**

Perencanaan adalah proses mendefinisikan tujuan organisasi, membuat strategi untuk mencapai tujuan itu, dan mengembangkan rencana aktivitas kerja organisasi. Perencanaan merupakan proses terpenting dari semua fungsi manajemen karena tanpa perencanaan fungsi-fungsi lain pengorganisasian, pengarahan, dan pengontrolan tidak akan dapat berjalan

Perencanaan Menurut Drs. Alex Gunur (2015:20) fungsi dari strategi perencanaan kerja meliputi perumusan tentang apa yang akan dicapai serta tindakan-tindakan apa yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan yang dikehendaki dengan memperhitungkan kemampuan yang dimiliki.

Perawatan adalah kegiatan yang dilakukan terhadap suatu benda di atas kapal untuk menghambat kerusakan sehingga dapat digunakan atau dioperasikan sampai jangka waktu yang relatif lama (NSOS, 2003 : 4)

Perawatan menurut Situmorang (2000:4) adalah : "Memelihara kapal agar selalu dalam keadaan yang siap operasional dan dapat memenuhi jadwal pelayaran kapal yang telah ditentukan tepat pada waktunya". Selanjutnya menurut Prijo Soebandono (2006:29) adalah: "Gabungan dari suatu kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi seperti sediakala pada kondisi yang baik untuk dapat dipergunakan kembali".

Lebih lanjut pengertian perawatan menurut Daryanto (2006:29) adalah: "Suatu usaha kegiatan untuk merawat suatu materil atau mesin agar supaya materil atau mesin itu dapat dipakai secara produktif dari mempunyai umur yang lama.

### **b. Tujuan Perawatan**

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2003:13-20). Tujuan utama perawatan adalah sebagaimana berikut :

- 1) Perawatan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga dapat diperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya.

- 2) Kegiatan perawatan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga transportasi selalu tersedia sesuai dengan kebutuhan, serta jadwal pelayaran dapat ditepati.
- 3) Kegiatan perawatan harus diawasi sehingga kondisi kapal dalam keadaan baik dan dapat berjalan dengan aman.
- 4) Kegiatan perawatan harus dilakukan untuk mencegah kehausan dan kerusakan yang tidak perlu.
- 5) Pekerjaan perawatan dibutuhkan akibat kerusakan yang terjadi dikarenakan usia kapal yang bertambah tua dan hasil bagian-bagian konstruksi atau perlengkapannya, dan mengakibatkan kurangnya kemampuan kapal.

**c. Cara Klasik Dalam Perawatan**

Menurut Situmorang (2000:6) bahwa cara klasik dalam perawatan sebagai berikut :

- 1) Standar perawatan yang aktual sangat dipengaruhi oleh kualifikasi anak buah kapal.
- 2) Para pengawas harus peka terhadap ketidak teraturan, walaupun hal ini terjadi akibat dari perawatan.
- 3) Standar perawatan nyata akan terbukti dari terjadinya kerusakan.
- 4) Banyak data yang dilaporkan antara pihak kapal dan pihak perusahaan sebagai pemilik kapal, namun sedikit yang diproses untuk perbaikan di kapal.

**d. Prinsip dasar perawatan**

Menurut Prijo Soebandono (2006:35) bahwa prinsip dasar perawatan yaitu:

- 1) Perencanaan

Perawatan harus direncanakan dengan mempertimbangkan keterbatasan pengoperasian, ketersediaan suku cadang dan sebagainya.

2) Pelaksanaan pekerjaan

Hendaknya dilaksanakan pekerjaan tersebut sesuai perawatan rutin. Kumpulkan alat-alat dan bahan-bahan yang dibutuhkan dan lakukanlah pekerjaan perawatan.

3) Pencatatan atau pelaporan

Semua pekerjaan yang sudah diselesaikan harus dicatat dan dilaporkan. Pengamatan serta pencatatan khusus yang berhubungan dengan pekerjaan akan berguna sebagai data masukan perawatan di masa yang akan datang.

**e. Jenis-Jenis Perawatan**

1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil, namun waktu beroperasinya besar atau lama.

Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

a) Perawatan korektif

Perawatan secara sadar membuat suatu pilihan dengan membiarkan adanya kerusakan-kerusakan, atau mendekati suatu kerusakan dengan dasar pertimbangan evaluasi biaya. Jadi di dalam perawatan ini kerusakan dari peralatan masih ringan sehingga di pandang masih belum perlu di perbaiki.

b) Perawatan Pencegahan

Perawatan yang bertujuan menemukan kerusakan sedini mungkin, sehingga selalu memeriksa terjadi kerusakan didalam peralatan tersebut. Biasanya orang yang bertanggung jawab harus membuat metode tertentu, untuk mencegah kerusakan dari peralatan tersebut.

2) Perawatan insidental

Perawatan dengan membiarkan mesin bekerja sampai batas maksimum sehingga waktu beroperasinya kecil tetapi beban kerja besar, biasanya perawatan ini relatif mahal dalam memenuhi perawatan ini harus dilaksanakan pemeriksaan pada waktu yang tepat, segera dilaporkan ke perusahaan dengan disertai penyebabnya. Sebelum melakukan perawatan, harus terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan meliputi:

a) Tes saat pemeriksaan

Pada saat tersebut dilakukan pengetesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak untuk dipakai.

b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah dites tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

c) Pemeriksaan dalam penggunaan

Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apa alat tersebut dapat digunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.

d) Pemeriksaan setelah penggunaan

Setelah pemakaian dari peralatan tersebut dilakukan pemeriksaan, apakah hasilnya baik dan manfaatnya sesuai atau tidak dengan yang diinginkan.

e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan

Peralatan cadangan yang jarang di gunakan sering kali disimpan dalam gudang. Orang yang bertanggung jawab harus selalu memeriksa peralatan tersebut baik dari jumlah maupun kualitas. hal ini bertujuan dapat memperkecil terjadinya kerusakan pada saat alat tersebut di gunakan.

f) Siapa penanggung jawabnya

Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.

g) Pencatatan hasil pemeriksaan

Setelah proses pemeriksaan dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari pemeriksaan tersebut dilaporkan ke pihak yang berwenang agar bisa dievaluasi.

## 6. Keselamatan di atas kapal

Menurut *International Maritime Organization* (IMO), *International Safety Manajemen Code* adalah manajemen keselamatan internasional dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan. Dalam pendahuluan buku *ISM Code* (Effective as from 1 January 2015 bagian A paragraph 1.4 *Functional requirements for a safety-management system*) dikemukakan bahwa "*Every Company should develop, implement and maintain a safety management system (SMS) which includes the following functional requirements:*

- a. *A safety and environmental-protection policy;*
- b. *Instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;*
- c. *Defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;*
- d. *Procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;*
- e. *Procedures to prepare for and respond to emergency situations ;and*
- f. *Procedures for internal audits and management reviews "*

Yang berarti bahwa setiap Perusahaan harus melaksanakan dan menerapkan SMS (*Safety Management System*) yang mencakup pelaksanaan procedure

yang aman dalam pengopersian kapal, pencegahan pencemaran yang sesuai dengan aturan internasional atau aturan negara bendera dimana kapal di daftarkan, prosedur laporan jika terjadi kecelakaan dan respon bila dalam keadaan darurat serta prosedur internal audit.

Negara bendera dimana kapal di daftarkan akan melakukan audit pada perusahaan pelayaran dan kapalnya tersebut terhadap SMS yang telah dibuat, jika pada akhirnya ditemukan bahwa semua prosedur yang ada dalam SMS sesuai dengan aturan negara bendera, oleh auditor negara bendera kapal di daftarkan akan mengeluarkan suatu sertifikat baik untuk perusahaan pelayaran tersebut yaitu:

- a. DOC (*Document of Compliance*) yaitu suatu dokumen yang diterbitkan kepada suatu perusahaan pelayaran yang memenuhi persyaratan• persyaratan ISM Code.
- b. SMC (*Safety Management Certificate*) yaitu suatu dokumen yang diterbitkan kepada suatu kapal yang menunjukkan bahwa perusahaan yang bersangkutan dan manajemen kapal yang beroperasi sesuai dengan SMS yang diakui.

Dengan adanya *Planned Maintenance System* (PMS) akan membuat pemeliharaan dan perawatan terhadap perlengkapan di atas kapal menjadi lebih terarah dan terencana lebih jauh.

Pelaksanaan dari PMS tersebut di kapal harus senantiasa di monitor untuk mengetahui keadaan nyata di lapangan mengenai kemajuan ataupun hambatan yang ditemui, suku cadang yang diperlukan dan pemakainannya termasuk daftar perusahaan rekanan yang melaksanakan perawatan dan bagian suku cadang.

*Planned Maintenance System (PMS) is a paper/software-based system which allows ship manovers or operators to carry out. Maintenance intervals according to manufacturers and class/ Classification society requirements.* Yang mempunyai arti bahwa *Planned Maintanace System (PMS)* adalah sistem berbasis software/kertas yang memungkinkan pemilik kapal atau operator untuk melaksanakan perbaikan atau perawatan

secara interval sesuai dengan persyaratan pabrik dan persyaratan klasifikasi

Dalam ISM Code elemen 10 disebutkan bahwa Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan dan ketentuan terkait dan dengan persyaratan tambahan apa pun yang mungkin ditetapkan oleh Perusahaan.

Item-item yang harus ada dalam menyusun prosedur pemeliharaan sesuai ISM Code disebutkan:

- 1) Pemeriksaan diadakan pada secara berkala
- 2) Segala ketidaksesuaian dilaporkan, dengan kemungkinan penyebabnya, jika diketahui
- 3) Mengambil tindakan yang cepat dalam hal koreksi
- 4) Catat semua kegiatan pemeliharaan kapal

Dan menurut ISM Code perencanaan kerja untuk setiap kapal dalam satu perusahaan telah dirancang sedemikian rupa sehingga dalam setiap manajemen keselamatan internasional yang dibuat oleh perusahaan yang akan di aplikasikan di atas kapal-kapalnya telah memuat perencanaan kerja berupa *Planned Maintenance System* (PMS) atau jadwal perencanaan perawatan yang harus diikuti oleh setiap Awak Kapal demi tercapainya pengoperasian Kapal yang aman dan efektif.

Untuk pencapaian semua teori diatas tentu diperlukan kemampuan untuk mengaturnya yaitu manajemen untuk pencapaian operasional kapal yang aman menurut SOLAS 1974/1978 BAB IX (1978 : 98) adalah proses penggunaan sumber daya manusia secara efektif untuk mencapai sasaran dan setiap sumber daya manusia atau awak kapal akan dapat melakukan kerja yang lebih efektif dan maksimal apabila mereka lebih familiar dengan peraturan yang telah ditetapkan perusahaan untuk di aplikasikan di atas kapal.

Disamping itu salah satu faktor pendukung yang sangat penting juga adalah familiarisasi untuk mempermudah pekerjaan di atas kapal. Familiarisasi awak kapal sangat penting diperlukan baik familiarisasi dalam hal keamanan maupun familiarisasi peralatan dan prosedur

keselamatan kerja di atas kapal yang berhubungan dengan pengoperasian dan perawatan kapal. Familiarisasi menurut SMS Revisi.4 Chapter 6 (6.1.8) dari Lilly Maritime Private limited adalah pengenalan kapal dilakukan untuk semua kru yang baru join di atas kapal pada hari pertama join kadang maksimal sampai satu bulan atau yang belum berada didalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior.

## **7. Pengawasan**

### **a. Definisi Pengawasan**

Usman Effendi (2015:223) berpendapat bahwa pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling esensial, sebaik apapun pekerjaan yang dilaksanakan tanpa adanya pengawasan tidak dapat dikatakan berhasil. Pengawasan yang berhubungan dengan tindakan atau usaha penyelamatan jalannya perusahaan kearah tujuan yang di inginkan yakni tujuan yang telah di rencanakan. Seorang manajer yang melakukan tugas pengawasan haruslah sungguh-sungguh mengerti arti dan tujuan dari pada pelaksanaan tugas pengawasan. Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk “menjamin” bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen tercapai.

Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan, karena dapat dikatakan bahwa rencana dapat dikatakan antara rencana itulah sebagai standar atau alat pengawasan bagi pekerjaan yang sedang berjalan. Pengawasan berarti bahwa manajer berusaha untuk menjamin bahwa organisasi bergerak ke arah tujuannya.

Stephen P Robins & Mary Coulter (2010:31) bahwa pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

### **b. Fungsi Pengawasan**

Erni Trisnawati (2015:11) menyatakan bahwa fungsi Pengawasan (*Controlling*) menurut Nickel, McHugh and McHugh, adalah sebagai berikut:

- 1) Mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan dan target bisnis sesuai dengan indikator yang telah ditetapkan.
- 2) Mengambil langkah-langkah klarifikasi dan koreksi atas penyimpangan yang mungkin ditemukan.
- 3) Melakukan berbagai alternatif solusi atas berbagai masalah yang terkait dengan pencapaian tujuan dan target bisnis.

## **8. Evaluasi**

Menurut Mardikanto (2009:67) evaluasi adalah sebagai suatu tindakan pengambilan keputusan untuk menilai suatu objek, keadaan, peristiwa atau kegiatan tertentu yang sedang diamati. Evaluasi sebagai proses pengambilan keputusan melalui kegiatan membanding-bandingkan hasil pengamatan terhadap suatu obyek. Evaluasi sebagai kegiatan sistematis yang dimaksudkan untuk melakukan pengukuran dan penilaian terhadap sesuatu obyek berdasarkan pedoman yang telah ada.

Terdapat beberapa pokok pikiran yang terkandung dalam pengertian evaluasi sebagai kegiatan terencana dan sistematis yang meliputi sebagai berikut :

- a. Pengamatan untuk mengumpulkan data dan fakta.
- b. Penggunaan pedoman yang telah ditetapkan.
- c. Pengukuran atau membandingkan hasil pengamatan dengan pedoman-pedoman sudah ditetapkan terlebih dahulu.
- d. Pengambilan keputusan atau penilaian.

## **9. Safety Meeting**

Menurut Danar Syahrial (2011:4) *Safety meeting* adalah suatu pertemuan yang harus dihadiri oleh semua pekerja, supervisor, engineer, foreman, HSE dan

wakil management. Di dunia pelayaran, *safety meeting* ini sendiri dapat dikategorikan kembali menjadi bagian yang termasuk di dalamnya, antara lain :

a. *Toolbox safety meeting*

*Toolbox meeting* merupakan pertemuan yang umumnya dilakukan pada pagi hari sebelum dimulainya pekerjaan untuk membahas apa saja kegiatan yang akan dilakukan hari ini kemudian *review* pekerjaan yang telah dilakukan kemarin, lalu pembagian tugas (*job description*) dari supervisor kepada masing-masing personel sehingga tidak ada lagi missed saat telah bekerja di lapangan serta yang paling penting dari *toolbox meeting* ialah mengingatkan kembali kepada seluruh pekerja mengenai Keselamatan (dalam arti lain penyegaran mengenai *safety behavior*).

b. *Pre Job Safety Meeting*

Seperti disebutkan dalam namanya, *Pre Job Safety Meeting* merupakan *meeting* yang dilakukan sebelum dimulainya pekerjaan di lokasi kerja (per job desc). *Pre Job Safety Meeting* ini merupakan salah satu elemen dari izin kerja atau *work permit* atau biasa disebut juga *Permit to Work* (PTW). Dalam *meeting* ini menjelaskan semua *job step* dari pekerjaan yang akan dilakukan serta bahaya serta resiko apa saja yang ada dimana pekerjaan tersebut, kemudian bagaimana mengendalikan dan meminimalisir resiko bahaya tersebut sehingga tidak berbahaya lagi bagi pekerja ketika melakukan pekerjaan tersebut. Penjelasan mengenai resiko dan pengendaliannya dijelaskan melalui dokumen *Job Safety Analysis* (JSA) yang juga merupakan elemen dari *Permit to Work* itu sendiri, termasuk di dalamnya menjelaskan dimana lokasi muster point terdekat ketika terjadi *emergency condition*. *Pre Job Safety Meeting* ini harus juga terdapat dokumentasi seperti foto dan *attendance list* seperti pada pelaksanaan *toolbox meeting* sebelumnya.

c. *Forum Monthly Meeting*

*Meeting* ini dilakukan setiap sebulan sekali yang dihadiri oleh semua crew, baik dari deck departement maupun engine departemen. Pertemuan ini

membahas mengenai penilaian aspek- aspek HSE yang telah dilakukan selama ini sejauh apa. Dari hasil ini dapat diketahui juga seberapa besar kepedulian perusahaan dalam hal HSE. Beberapa hal yang jadi penilaian untuk aspek HSE seperti Permit audit, yang isinya apakah Permit tersebut telah disusun sesuai standar dan lengkap serta implementasinya di lapangan sudah benar atau tidak, kemudian *Pre Job Safety Meeting* audit, yang menilai apakah telah dilakukan dengan benar oleh pimpinan kerja serta telah menjelaskan *job step* serta bahaya-bahaya dan pengendaliaanya seperti apa, kemudian *Observation Card*, kartu yang berisi mengenai mengenai *safe* atau *unsafe action and condition* yang diamati oleh seseorang yang kemudia dicatat dan di observasi oleh orang yang menulis kartu tersebut.

## **10. Pengarahan**

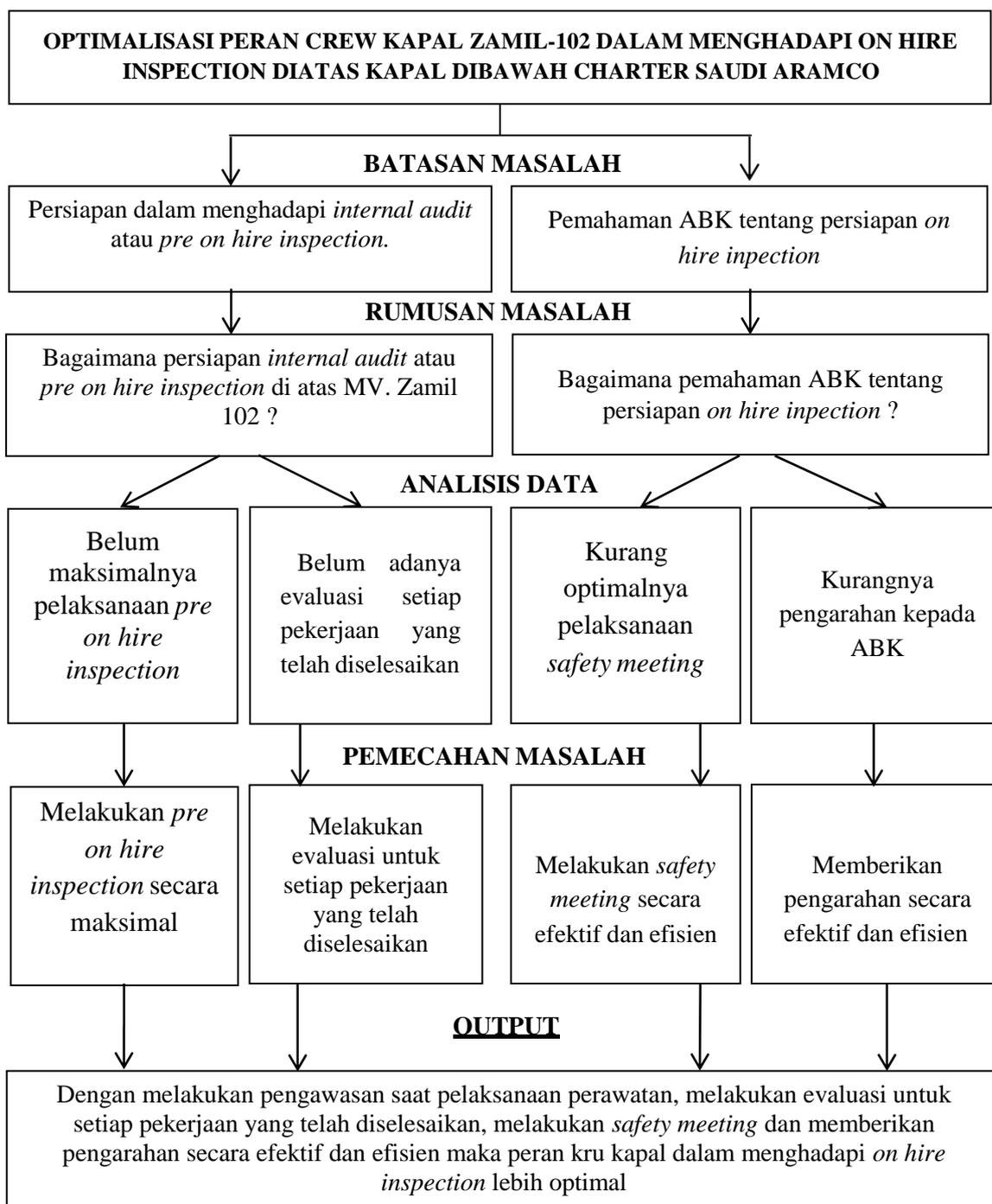
Malayu S.P Hasibuan (2017:16) pengarahan merupakan tindakan atau proses membuat akrab; hasil menjadi akrab; sebagai, sosialisasi dengan adegan darah. Pengarahan merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Sesuai dengan ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan di atas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar

mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, Perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Ketika akan menghadapi *on hire inspection* para Anak Buah Kapal (ABK) di atas MV. Zamil 102 melakukan sebuah pekerjaan yang sangat tidak terencana dalam rangka persiapan *on hire inspection* sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan NC (*Non-Conformity*) pada saat pemeriksaan berlangsung dan pada akhirnya kapal dinyatakan gagal dalam menghadapi pemeriksaan oleh perusahaan minyak. ABK harus melakukan tindakan koreksi terhadap NC tersebut, agar ketika kapal di periksa ulang oleh *inspector* kapal tersebut berhasil lulus inspeksi oleh perusahaan minyak Saudi Aramco.

Adapun fakta yang terjadi di atas MV. Zamil 102 selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Master diantaranya yaitu:

#### **1. Persiapan Dalam Menghadapi *Internal Audit* atau *Pre On Hire Inspection***

Pada tanggal 21 July 2020 diadakan pemeriksaan internal dari pihak perusahaan pada kapal. Zamil 102 di Saudi Aramco. Dari hasil pemeriksaan tersebut ditemukan beberapa temuan seperti :

- a. Tidak tersedianya *Automated External Defibrillator* (AED)
- b. Kurangnya persediaan *Self Containing Breathing Apparatus* (SCBA)

- c. Persediaan tabung oksigen (O<sub>2</sub>) yang mana wajib di kapal sesuai dengan aturan standar dan ketetapan perusahaan minyak Saudi Aramco.

Pada saat pemeriksaan SCBA tim inspeksi memerintahkan Able Bodied (A/B) untuk mencoba alat tersebut.

Ketika menggunakan SCBA, A/B tidak mengerti prosedur pemeriksaan sebelum memakai SCBA sehingga pada saat pengecekan berlangsung *Whilte Warning* pada *indicator* yang berguna sebagai peringatan untuk segera keluar dari proses pemadaman api ternyata tidak berfungsi atau tidak berbunyi pada saat waktunya tiba. Akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan *Whilte Warning* tidak berfungsi dengan baik.

- d. Ditemukan kegagalan sistem cadangan kelistrikan arus DC (Battery) untuk menyuplai tegangan pada peralatan navigasi dan peralatan *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS) di anjungan, yang berakibat dapat membahayakan keselamatan ABK maupun kapal tersebut, bilamana terjadi keadaan darurat atau *black out* di laut sehingga operator tidak bisa melakukan komunikasi untuk meminta bantuan kepada kapal lain ataupun stasiun pantai terdekat dikarenakan peralatan tersebut tidak berfungsi.

Menurut jadwal yang ada dalam *Planned Maintenance System* (PMS) seharusnya semua peralatan diatas harus diadakan pengetesan dan pengecekan dalam durasi setiap satu minggu sekali, akan tetapi pada hari sebelum diadakan inspeksi, A/B memberikan laporan kepada Mualim I bahwa kondisi tangga di luar akomodasi banyak yang sudah berkarat.

Akhirnya, pada saat itu Mualim I memerintahkan A/B untuk melakukan perawatan dan perbaikan pada tangga tersebut dan juga diberikan penandaan yang sesuai untuk warna tangga tanpa melakukan *safety meeting* terlebih dahulu. Pada hari itu juga selesailah pekerjaan A/B untuk memperbaiki tangga dan Mualim I mempercayakan sepenuhnya perawatan tangga tersebut tanpa memeriksa ulang setelah pekerjaan selesai dan A/B mengerjakan pekerjaan lain yang tidak sesuai dengan PMS. Hasil pelaksanaan perawatan tidak sesuai yang diharapkan karena tidak dilakukan *safety meeting* sebelumnya. Dimana seharusnya setiap akan

melaksanakan suatu pekerjaan harus diadakan *safety meeting*. Akibatnya operasional kapal tertunda karena harus melakukan perawatan ulang.

## 2. Pemahaman ABK tentang Persiapan *On Hire Inspection*

Familiarisasi yang kurang maksimal menyebabkan pengetahuan ABK tentang *on hire inspection* tidak optimal sehingga dalam persiapannya kurang efektif. Begitu juga pemahaman ABK tentang perawatan di atas kapal, baik itu perawatan peralatan keselamatan, perlengkapan kerja maupun perlengkapan kapal lainnya. Sebagaimana tercantum dalam aturan *Safety Management System (SMS)*, akan tetapi dikarenakan kurangnya familiarisasi, ABK tidak memahami hal tersebut.

Pada tanggal 30 July 2020, MV. Zamil 102 dalam persiapan menghadapi *on hire inspection* di Aramco oilfield. Pada saat inspeksi berlangsung *inspector* ingin memeriksa alat pemadam kebakaran menggunakan selang pemadam. Ketika pengetesan berlangsung *inspector* mencatat beberapa temuan sebagai berikut :

- a. Terdapat kebocoran pada selang pemadam sehingga langsung dihentikan untuk sementara dan mengganti selang pemadam tersebut dengan selang baru, namun Muallim I mengatakan tidak ada ke *inspector* tersebut tentang cadangan selang pemadam sehingga *inspector* mencatat hasil temuan dengan kategori utama yang mempengaruhi kelulusan dari hasil inspeksi tersebut. Keterlambatan penerimaan suku cadang dari selang tersebut yang menyebabkan salah satu kelulusan dari inspeksi menjadi terhambat.
- b. Tidak tersedianya *Material Safety Data Sheet (MSDS)* di ruang penyimpanan cat. Informasi MSDS berisi tentang uraian umum bahan, sifat fisik dan kimiawi, cara penggunaan, penyimpanan hingga pengelola bahan buangan.

## B. ANALISIS DATA

Dari kejadian-kejadian di atas maka dapat diambil analisis bahwa penyebab kejadian-kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana, akibatnya persiapan yang dilakukan sangat

tidak optimal sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor dalam maupun oleh faktor luar saja, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya. Dalam hal ini ABK MV. Zamil 102.

Dari hasil pengamatan tersebut juga penulis akan memaparkan analisis penulis terhadap permasalahan yang menyebabkan kapal. Zamil 102 tidak lulus dalam inspeksi dikarenakan sebagai berikut :

## **1. Persiapan dalam Menghadapi Internal Audit atau *Pre On Hire Inspection***

Analisis penyebabnya yaitu :

### **a. Belum Maksimalnya Pelaksanaan *Pre On Hire Inspection***

Mualim I sebagai kepala departemen dek dan memegang peranan penting dalam setiap pekerjaan di dek sepenuhnya, belum memiliki pola pikir manajemen yang baik sehingga setiap pengerjaan di dek belum dilaksanakan secara optimal. Seperti pada kasus sebelumnya Mualim I menerima ide yang disampaikan oleh A/B mengenai pekerjaan yang tidak begitu penting dan belum waktunya untuk melakukan perawatan di tangga luar akomodasi. Akibatnya, Mualim I membuat perencanaan yang tidak sesuai dengan PMS yang telah dibuat oleh perusahaan, sebelum memeriksa kondisi yang sebenarnya di lapangan terhadap selang pemadam kebakaran tersebut yang kondisinya sudah sangat memprihatinkan. Akibatnya pekerjaan yang seharusnya dilakukan pengecekan karena sudah tiba pada waktu perawatannya menjadi terbengkalai sehingga pada saat inspeksi selang pemadam kebakaran tersebut ditemukan dalam keadaan bocor.

Meskipun peraturan, prosedur, dan *Safety Management System* (SMS) yang ada di atas kapal sudah cukup memadai sebagai pedoman persiapan dalam menghadapi *on hire inspection*, namun masih juga ditemukan kurangnya persiapan yang dilakukan oleh ABK sehingga menyebabkan adanya NC di dek departemen oleh *inspector* yang akan menyebabkan kapal tidak lulus inspeksi.

Mualim I melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah dibuat perusahaan berupa PMS atau jadwal perencanaan perawatan dan membuat perencanaan lain di luar itu yang belum jelas penting atau tidaknya dilakukan pekerjaan itu sekarang dan seberapa perlunya kondisi pekerjaan yang akan dilakukan tersebut akibatnya pekerjaan yang dilakukan tanpa perencanaan dan tidak sesuai jadwal menyebabkan terbengkalai pekerjaan lain yang sudah sesuai dengan perencanaan dan sudah sampai masa perawatannya, akibatnya pada saat dilakukan pemeriksaan pihak *inspector* menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai NC yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan tidak lulus *on hire inspection*.

**b. Belum Adanya Evaluasi Setiap Pekerjaan Yang Telah Diselesaikan**

Mualim I sebagai kepala di dek departemen tidak pernah memeriksa peralatan *safety* yang utama di atas dek, terutama untuk alat selang pemadam kebakaran sehingga selang pemadam kebakaran tersebut tidak dapat berfungsi dengan baik atau bocor. Mualim I tidak mengetahui secara persis bagaimana kondisi sebenarnya di lapangan dan Mualim I tidak langsung segera mengadakan tindakan koreksi dengan melakukan perbaikan pada keesokan hari setelah melakukan perawatan tangga akomodasi.

Mualim I tidak melakukan evaluasi terhadap pekerjaan yang telah dilakukan ABK seperti pekerjaan yang diperintahkannya kepada A/B. Hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan pengecekan pekerjaan yang telah diselesaikan oleh A/B, Mualim I dapat mengetahui berapa persentase selesainya pekerjaan tersebut. Mualim I hanya mempercayakan sepenuh pekerjaan kepada A/B tanpa memeriksa kembali pekerjaan tersebut.

Suku cadang merupakan faktor yang sangat penting dalam melakukan perawatan dan perbaikan. Mualim I tidak pernah menginventarisir suku cadang di dek departemen. Tidak berjalannya dengan baik sistem administrasi suku cadang di atas kapal sehingga tidak mengetahui berapa

jumlah suku cadang yang tersedia di gudang dan kondisi suku cadang ada dan yang rusak padahal suku cadang tersebut belum pernah digunakan. Dan kondisi gudang penyimpanan suku cadang yang tidak disusun secara rapih, dan juga tidak tahu jumlah minimum dan maksimum jumlah suku cadang yang selalu ada dalam stok. Ketidakadaan cadangan dari alat pemadam kebakaran berupa selang pemadan menyebabkan kapal Zamil 102 tidak dapat lulus dari inspeksi.

## 2. Pemahaman ABK tentang Persiapan *On Hire Inspection*

Analisis penyebabnya yaitu :

### a. Kurang Optimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting*

Sebelum pelaksanaan *on hire inspection* di Saudi Aramco perlu diadakan *safety meeting* untuk membahas setiap pekerjaan yang akan dilaksanakan. *Safety meeting* seharusnya dilakukan secara rutin setiap 1 bulan sekali Nahkoda dalam hal ini yang bertanggung jawab atas implementasi SMS yang telah dibuat perusahaan untuk diterapkan di atas kapal. Zamil 102 dan pada contoh kasus di atas terbukti bahwa pelaksanaan SMS yang ada di atas kapal tidak berjalan. Hal ini dapat diketahui dari data diatas dimana hasil temuan dari inspeksi, dimana ditemukannya salah seorang AB yang tidak mengetahui prosedur pemeriksaan sebelum memakai SCBA.

Belum maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* menyebabkan kurangnya pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection*. Fakta tersebut menyebabkan pemahaman ABK tentang perencanaan perawatan di atas kapal yang belum maksimal. Adanya masalah tersebut dikarenakan, Mualim I dalam penyusunan prosedur rencana pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS) tidak memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Struktur bangunan kapal.
- b. Alat-alat keselamatan
- c. Alat-alat pemadam kebakaran
- d. Alat-alat anti polusi.
- e. Peralatan navigasi.

- f. Kemudi.
- g. Jangkar dan *winchlass*.
- h. Mesin induk dan mesin bantu.
- i. Alat memuat / bongkar muatan.
- j. *Emergency Generator*.
- k. Sistem cadangan kelistrikan.
- l. Sistem pendeteksi gas panas dan kebakaran.

**b. Kurangnya Pengarahan Kepada ABK**

Kurangnya pengarahan kepada ABK sebelum pelaksanaan *on hire inspection* di Saudi Aramco sehingga masih ada sebagian ABK yang kurang memahami tugasnya. Akibatnya pelaksanaan *on hire inspection* tidak berjalan maksimal. Mualim I sebagai kepala dek departemen tidak melakukan pengarahan langsung kepada ABK sebelum mengerjakan perawatan harian, sehingga ABK yang akan melakukan pekerjaan perawatan harian tersebut tidak dapat sepenuhnya memahami pekerjaan yang akan mereka hadapi baik dari apa saja persiapan yang harus dilakukan, hal keselamatan apa saja yang harus diperhatikan, proses pengerjaan yang sesuai dengan prosedur seperti halnya pada data diatas yakni pada saat perawatan pada tangga akomodasi yang tidak dilakukan *safety meeting* terdahulu yang dikarenakan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan hal biasa dan tidak dapat membahayakan.

Pengarahan belum dilakukan secara maksimal, dimana tidak dilakukan setiap saat kepada ABK untuk mensosialisasikan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat. Dan ini belum menjadi kegiatan rutin, meskipun diketahui bahwa tidak gampang mengubah kebiasaan pengarahan yang biasanya tidak maksimal. Kebanyakan ABK menganggap remeh kebiasaan pengarahan yang dilakukan setiap hari, padahal sebetulnya pengarahan sangat penting untuk keselamatan mereka pada saat melakukan pekerjaan nanti. Tak perlu menjadi soal mengenai materi pengarahan yang dilakukan setiap hari, bahkan jika tidak ada materi pun setidaknya membiasakan berkumpul bersama di setiap sebelum

memulai pekerjaan. Dan jika sudah terbiasa, maka apabila ada informasi yang sangat penting Mualim I atau Perwira dek tidak perlu susah lagi untuk mengumpulkan para ABK. Bahkan hanya dari berkumpul bersama biasanya suatu ide akan muncul secara tak terduga. Akan tetapi hal seperti itu belum penulis temui di atas kapal Zamil 102.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

Dari fakta-fakta tersebut di atas, maka penulis akan memberikan alternative pemecahan masalah yang akan penulis paparkan secara berurut berdasarkan masing-masing permasalahannya, antara lain sebagai berikut:

#### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

##### **a. Persiapan dalam Menghadapi Internal Audit atau *Pre On Hire Inspection***

Nahkoda dan Mualim I di atas kapal yang didukung oleh ABK MV. Zamil 102 harus melakukan sebuah persiapan yang sistematis dengan perencanaan yang terjadwal dan sesuai dengan *Plan Maintenance System* (PMS) yang telah ditetapkan dalam *ISM-Code* yang dibuat perusahaan untuk diaplikasikan di atas armadanya dan perencanaan yang sistematis itu bisa kita rinci dalam beberapa hal berikut :

##### **1) Melakukan *Pre On Hire Inspection* Secara Maksimal**

Mualim I melaksanakan jadwal perawatan berdasarkan PMS atau jadwal perencanaan perawatan yang telah dipelajari dan diteliti oleh pihak departemen teknis pada perusahaan dan mengatur sedemikian rupa jadwal tersebut yang telah disesuaikan dengan kondisi kapal sehingga perawatan yang dilakukan bisa sesuai dengan yang dibutuhkan oleh bagian-bagian kapal yang memang membutuhkan perawatan dan tepat waktu sebelum terjadinya kerusakan yang lebih

fatal dan memerlukan lebih banyak biaya sehingga ketika inspeksi diadakan bagian-bagian tersebut bisa berfungsi normal kembali dan kapal dinyatakan lulus dalam menghadapi inspeksi.

a) Perencanaan

Pekerjaan perawatan harus direncanakan dengan menimbang keterbatasan pengoperasian (menyangkut ketersediaan suku cadang, dan sebagainya).

(1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil.

(2) Perawatan tidak rutin

Perawatan dengan membiarkan mesin bekerja sampai batas maksimum sehingga waktu beroperasi kecil tetapi beban kerja besar biasanya perawatan ini relatif mahal. Dalam memenuhi perawatan ini harus dilaksanakan pemeriksaan pada kurun waktu yang tepat ketidaksesuaian pada waktu pemeriksaan alat, segera di laporkan ke perusahaan dengan disertai penyebabnya. Sebelum melakukan perawatan, harus terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan meliputi:

- (a) Tes saat pemeriksaan. Pada saat tersebut, dilakukan pengetesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak untuk dipakai.
- (b) Pemeriksaan sebelum digunakan. Peralatarn yang sudah di tes tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.
- (c) Pemeriksaan dalam penggunaan. Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat digunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.

- (d) Pemeriksaan setelah penggunaan. Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat di gunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.
- (e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan. Peralatan cadangan yang jarang di gunakan sering kali di simpan dalam gudang. Orang yang bertanggung jawab harus selalu memeriksa peralatan tersebut baik dari jumlah maupun kualitas, hal ini bertujuan dapat memperkecil terjadinya kerusakan pada saat alat tersebut di gunakan
- (f) Siapa penanggung jawabnya. Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut, sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.
- (g) Pencatatan hasil pemeriksaan. Setelah proses pemeriksaan dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari pemeriksaan tersebut dilaporkan ke pihak yang berwenang agar bisa di evaluasi.

(3) Hal-hal yang perlu direncanakan dalam hal perawatan adalah:

- (a) Perawatan yang dilaksanakan oleh ABK bagian mesin, adalah menambah atau mengganti mengganti pipa-pipa yang sudah berkarat yang sudah bocor.
- (b) Perawatan pada alat pemadam kebakaran dalam hal pemberian *grease* pada tempat-tempat tertentu seperti engsel, roda-roda dan sebagainya.

b) Pelaksanaan pekerjaan perawatan

Pelaksanaan perawatan tersebut dilaksanakan sesuai dengan perawatan rutin. Terlebih dahulu kumpulkan alat-alat dan bahan•bahan yang di butuhkan setelah itu pekerjaan perawatan dapat dilaksanakan.

Berikut adalah peralatan serta bahan-bahan yang dibutuhkan dalam perawatan, yaitu :

- (1) Pipa yang baru sebagai pengganti pipa yang lama.
- (2) *Grease* atau yang sering disebut gemuk.
- (3) *Grease gun* merupakan alat yang digunakan untuk memompa *grease* dan berbentuk seperti pistol.
- (4) Ember yang di gunakan sebagai wadah *grease*
- (5) Sikat kawat, yaitu sikat yang terbuat dari kawat yang berfungsi untuk membersihkan karat
- (6) cat untuk membuat benda tersebut enak dilihat secara visual, dll.

c) Pencatatan dan pelaporan

Semua pekerjaan yang diselesaikan harus dicatat dan dilaporkan. Pengamatan serta pencatatan yang khusus yang berhubungan dengan pekerjaan akan berguna sebagai data masukan untuk perawatan yang akan datang.

Berikut ini adalah hal-hal yang perlu dicatat setelah dilaksanakannya pekerjaan perawatan, yaitu :

- (1) Waktu dan tempat pelaksanaan pekerjaan perawatan
- (2) Kondisi peralatan dapat bekerja sesuai fungsinya
- (3) Kondisi pipa
- (4) Kondisi tempat putaran atau yang dapat digerakkan pada alat, dll. (NSOS, 2003 : 1-3)

Pengawasan dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung. Dalam hal perawatan di atas kapal, pengawasan perlu dilakukan secara langsung untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Pengawasan langsung merupakan pengawasan yang langsung dilakukan oleh Pimpinan Kerja baik Maulim I untuk bagian dek, maupun Kepala Kamar Mesin untuk bagian mesin terhadap kegiatan perawatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya.

## **2) Melakukan Evaluasi Untuk Setiap Pekerjaan yang Telah Diselesaikan**

Tindakan koreksi harus dilaksanakan sedini dan sesegera mungkin oleh Nahkoda dan Mualim I dan tidak ditunda atau dilupakan sehingga pekerjaan tersebut menjadi terbengkalai dan terjadi kerusakan yang lebih parah atau bahkan sampai menyebabkan kecelakaan, terutama untuk beberapa bagian kapal yang sangat vital apabila terjadi atau ditemukannya ketidaksesuaian sehingga operasional kapal dapat berjalan normal kembali.

Mualim I sebagai kapala dek departemen di atas kapal wajib mengadakan pengecekan ulang atau mengevaluasi untuk setiap pekerjaan yang dilakukan ABK segera setelah adanya laporan dari A/B yang menyatakan bahwa pekerjaan tersebut telah selesai dilaksanakan sehingga Mualim I bisa mengetahui secara pasti dan menilai hasil pekerjaan yang dilakukan oleh ABK apakah sudah sesuai dengan PMS dan bagian yang dilakukan pekerjaan itu dapat berfungsi normal kembali, apabila dari hasil pengecekan ulang atau evaluasi tersebut masih ditemukan ketidaksesuaian maka kita dapat mengetahuinya secara langsung dan dilakukan kembali tindakan koreksi untuk menutup ketidaksesuaian tersebut.

Apabila hal-hal tersebut di atas telah dilaksanakan secara benar dan sesuai maka proses persiapan yang dilakukan ABK akan lebih sistematis dan dengan perencanaan yang sesuai, melakukan tindakan koreksi untuk setiap ketidaksesuaian dan melakukan pengecekan ulang atau evaluasi untuk proses pekerjaan yang ABK lakukan akan menghasilkan sebuah persiapan yang optimal sehingga pada saat diadakannya *internal audit* atau *pre on hire inspection* pihak internal auditor tidak menemukan hal-hal yang dianggap bisa menghambat operasional kapal dan kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Sistem inventarisir suku cadang dilaksanakan dengan tepat waktu dan berlanjut terus sehingga dapat dicegah kekurangannya suku cadang dan persediaan yang berlebihan. Menghitung, mendata dan mencatat jumlah minimum jumlah suku cadang yang selalu ada dalam *stock* untuk menjaga hal hal yang mungkin terjadi diluar dugaan atau dengan kata lain harus tersedia. Dalam kondisi normal penyediaan suku cadang tidak boleh dibatas minimum.

Sistem inventarisir suku cadang memuat tentang penjelasan tentang penanganan suku cadang, nomer suku cadang dalam *stock*, tempat suku cadang, stok minimum, dan stock maksimum. Waktu penyerahan, pesanan-pesanan tertentu, catatan pesanan dan sebagainya, dan diberikan label menurut kode klasifikasi.

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerjakannya memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak paham sama sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Mualim I sebagai kepala di dek departemen memastikannya dengan terjun langsung ke lapangan dengan melakukan beberapa hal berikut ini sehingga dapat dipastikan ABK dapat melakukan kerjanya dengan baik dan dengan hasil yang maksimal, beberapa hal tersebut adalah :

a) Memberikan arahan langsung ketika proses pengerjaan

Mualim I harus memberikan arahan langsung kepada para ABK MV. Zamil 102 yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut terutama bagi mereka yang belum begitu mengerti dan tidak mengerti sama sekali mengenai pekerjaan tersebut, arahan tersebut bisa dikemukakan dalam bentuk percakapan ataupun memberikan contoh langsung bagaimana cara mengerjakannya dan memastikan kembali ABK tersebut menerima dan memahami sepenuhnya pengarahan yang kita berikan sehingga mereka akan mampu melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur dengan efektif sehingga basil pekerjaan mereka bisa maksimal.

- b) Melakukan pengecekan langsung ke dek lebih sering

Disamping itu Muallim I juga harus mengadakan pengecekan ke lokasi kerja sesering mungkin untuk memastikan apakah pekerjaan yang ABK lakukan telah sesuai atau belum sehingga tidak akan ada waktu yang terbuang dengan pekerjaan yang salah dan harus di ulang lagi atau bahkan beresiko lain karena pekerjaan tersebut tidak dapat di ulang lagi sehingga pada saat *on hire inspection* hal tersebut masih tidak sesuai dengan prosedur dan tidak dapat beroperasi atau berfungsi secara normal.

- c) Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung

Memberikan motivasi kepada para ABK baik oleh nahkoda ataupun Muallim I sehingga para ABK akan lebih semangat bekerja dan melakukan pekerjaan dengan senang hati sehingga pekerjaan yang dilakukan pun akan lebih cepat dan dengan hasil yang tidak akan mengecewakan dan yang paling penting kapal dapat melakukan persiapan yang optimal sehingga semua pekerjaan dalam persiapan tersebut akan bisa terselesaikan secara bersama-sama.

Pada pemecahan permasalahan ini juga menjadi salah satu faktor yang sangat vital dalam sebuah persiapan untuk mendapatkan hasil yang optimal. Dalam suatu pekerjaan proses adalah hal yang paling utama sehingga apabila dalam proses tersebut dapat dipastikan dengan baik maka hasil pekerjaannya pun sudah pasti baik. Disamping itu juga pemberian motivasi kepada ABK kita adalah salah satu kunci sukses untuk bisa mengatur dan memimpin kapal dengan lebih efektif dan efisien. Sehingga kegiatan operasional kapal, kegiatan perawatan kapal ataupun kegiatan dalam rangka persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi dapat terlaksana dengan baik.

Khususnya pada kapal *crewboat* inspeksi menjadi hal yang paling utama karena pihak *owner* tidak akan mendapatkan charter apabila kapalnya tidak lulus ketika di inspeksi mengenai standar operasional yang mengutamakan manajemen keselamatan yang baik dan perlindungan lingkungan hidup yang tentunya sesuai dengan standar perusahaan-perusahaan minyak raksasa dunia seperti Saudi Aramco, British Petroleum, Shell dan lainnya dengan kapal dapat lulus dalam *on hire inspection* yang akan diadakan oleh perusahaan minyak tersebut kapal akan langsung di charter dan beroperasi kembali untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan yang menjadi pendukung utama bagi kelancaran operasional kapal.

**b. Pemahaman ABK Tentang Persiapan *On Hire Inspection***

Meningkatkan familiarisasi bagi ABK MV. Zamil 102 terhadap *Safety Management System* yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk diaplikasikan di atas kapal sehingga bisa berjalan sebagaimana mestinya. Pelaksanaan familiarisasi tersebut dapat dilaksanakan secara bertahap dan melalui proses dengan melakukan tahapan-tahapan seperti berikut ini :

**1) Melakukan *Safety Meeting* secara Efektif dan Efisien**

Mualim I wajib melaksanakan *safety meeting* setiap minggu yang berfungsi sebagai media dalam penerapan *ISM-Code* perusahaan, dalam *safety meeting* mingguan banyak hal dan manfaat yang bisa didapat dan yang paling utama adalah sebagai media yang paling tepat untuk familiarisasi SMS yang akan diterapkan di atas kapal. Zamil 102.

Selain hal tersebut *safety meeting* juga adalah sebagai media musyawarah dan evaluasi dari masing-masing ABK terhadap pelaksanaan pekerjaan selama satu minggu kebelakang juga untuk menerima masukan atau pendapat dari semua ABK mengenai kekurangan dan kelebihan pelaksanaan pekerjaan di atas kapal selama satu minggu kebelakang.

Dan yang paling penting adalah media penyampaian dan familiarisasi mengenai SMS dan hal-hal yang terkandung dalam sistem tersebut yang diharapkan ABK akan lebih terbiasa dan tidak asing lagi sehingga para ABK sedikit banyak akan mengetahui isi dari SMS tersebut terutama mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan di atas dek sehingga proses pengerjaan akan berjalan dengan aman, selamat dan efektif dan hasil dari pekerjaan tersebut akan maksimal dan kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi dari pihak *inspector*.

Dengan pelaksanaan *safety meeting* secara rutin, diharapkan ABK lebih memahami tentang prosedur kerja, sehingga ABK lebih peka dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Dalam *safety meeting* juga dijelaskan bagaimana cara untuk menghadapi permasalahan-permasalahan yang sering terjadi khususnya dalam menghadapi inspeksi. Hal ini bertujuan agar seluruh ABK memahami permasalahan yang ada dan juga cara mengatasi permasalahan tersebut. Dengan kata lain, *safety meeting* juga dapat berfungsi sebagai evaluasi kerja yaitu Nakhoda mengevaluasi pekerjaan yang telah diselesaikan dan membahas permasalahan yang dihadapi agar tidak terjadi di kemudian hari.

Dalam aturan ISM Code elemen 10 dijelaskan tentang pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS). Disebutkan dalam elemen 10.1 ISM Code (ISM Code As Amended in 2015 elemen 10.1) bahwa Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan dan ketentuan terkait dan dengan persyaratan tambahan apa pun yang mungkin ditetapkan oleh Perusahaan.

## **2) Memberikan Pengarahan Secara Efektif dan Efisien**

Melakukan pengarahan yang dilakukan secara langsung oleh Muallim baik sebelum melakukan pekerjaan ataupun pada saat pengerjaan berlangsung apabila ABK masih belum faham dan diperlukan pengarahan dengan melakukan contoh yang dilakukan ketika proses pengerjaan berlangsung. Hal ini akan sangat berguna untuk proses

pekerjaan yang tepat dan pekerjaan yang ABK lakukan akan sesuai dengan prosedur kerja dan hasil dari pekerjaan yang dilakukan akan maksimal serta semua ketidaksesuaian yang ada di dek akan dapat ditutupi sehingga ketika Kapal menghadapi inspeksi maka Kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Kedua hal tersebut, di atas merupakan faktor yang sangat utama dalam pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) di atas kapal. Zamil 102 dan semua ABK MV. Zamil 102 dapat lebih terbiasa dengan SMS perusahaan sehingga dapat sepenuhnya mendukung kegiatan operasional Kapal, sehingga lebih efektif dan aman termasuk memegang peranan yang sangat penting dalam proses persiapan yang akan dilakukan ABK MV. Zamil 102 dalam rangka menghadapi inspeksi baik internal audit, *pre-on hire inspection* atau bahkan *on hire inspection* sekalipun Kapal akan lulus menghadapi inspeksi tersebut

Dari semua pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas maka untuk memperoleh suatu hasil yang optimal dalam proses persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhi terutama dari pihak nahkoda dan ABK MV. Zamil 102 yang menjadi hal yang sangat utama. Dalam proses persiapan di butuhkan sebuah perencanaan yang matang dan dengan berdasarkan perencanaan tersebut kita dapat melakukan pada kerja yang sistematis dan terjadwal sehingga tidak terbentur satu sama lain dan pekerjaan demi pekerjaan dapat terselasaikan sesuai jadwal.

Ketika proses pengerjaan berlangsung dan tentunya disamping perencanaan yang matang juga kita harus mengetahui apakah ABK MV. Zamil 102 yang ada memahami pekerjaan yang akan dilakukan dan untuk memastikannya kita harus melakukan pengarahan kepada ABK MV. Zamil 102 setiap sebelum melakukan pekerjaan sehingga mereka akan sepenuhnya memahami dan semakin terbiasa dengan pekerjaan yang akan mereka hadapi mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan yang baik dan benar, setelah diberikan pengarahan tidak cukup hanya sampai disitu dan seterusnya kita harus pastikan ketika pelaksanaan kerjanya harus dengan pengawasan yang maksimal

dan ABK MV. Zamil 102 akan lebih terpantau dan memeriksa setiap pekerjaan mereka sehingga mereka akan bekerja sesuai dengan prosedur.

Di samping hal tersebut di atas kita juga perlu memastikan setiap ABK MV. Zamil 102 yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut memiliki semangat untuk bekerja dan tidak bekerja karena terpaksa dan oleh karena itu sebagai pihak manajemen di atas Kapal. Zamil 102, kita harus memberikan motivasi kepada ABK yang bisa berupa penghargaan melalui ucapan terimakasih, pujian, atau bahkan hadiah untuk pekerjaan yang telah mereka lakukan dengan baik sehingga akan timbul semangat bekerja mereka dan mereka akan melakukan semua pekerjaan yang kita perintahkan tanpa ada perasaan terpaksa, dengan motivasi juga mereka akan dapat melakukan pekerjaan dengan lebih efektif dan efisien dengan hasil yang maksimal dan waktu yang relatif singkat sehingga jadwal yang sesuai dengan perencanaan bisa kita ikuti dan target yang direncanakan akan dapat tercapai dengan baik.

Setelah semua pekerjaan yang dilakukan sudah sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan dan semua hasil dirasakan baik tetap kegiatan pengecekan ulang atau evaluasi sangat diperlukan untuk memeriksa ulang seberapa optimal persiapan yang telah dilakukan ABK selama ini dan diadakannya safety meeting mingguan sebagai sebuah forum yang akan menjembatani semua ABK baik dalam mengemukakan suatu pendapat atau ide bahkan evaluasi yang mungkin Nahkoda dan Mualim I tidak menyadarinya sehingga semua perencanaan diharapkan akan terlaksana dengan hasil yang optimal sebagai persiapan kapal. Zamil 102 dalam menghadapi inspeksi yang akan dilakukan oleh pihak internal audit, *pre-on hire inspection* atau bahkan *on hire inspection* oleh perusahaan minyak dan dengan persiapan yang optimal kapal akan selalu dalam keadaan siap menghadapi inspeksi-inspeksi tersebut dan diharapkan dapat lulus dalam inspeksi-inspeksi tersebut.

Pengarahan dilakukan dalam waktu yang bervariasi tergantung kebutuhan bisa 15 menit atau bahkan mungkin pula selama 60 menit. Lama atau tidaknya suatu pengarahan tergantung dari faktor penting materi yang dibahas. Namun harus diingat bahwa kunci pengarahan adalah singkat, padat, dan jelas. Jangan membuang-buang waktu dengan membahas sesuatu hal yang sebenarnya tidak membutuhkan banyak waktu. Hal ini tujuannya adalah agar pekerjaan yang akan dilakukan tidak tertunda pelaksanaannya, dan menghindari kebosanan para bawahan yang menyebabkan mereka menjadi malas untuk mengikuti pengarahan di hari-hari selanjutnya.

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Persiapan dalam Menghadapi Internal Audit atau *Pre On Hire Inspection***

#### **1) Melakukan *Pre On Hire Inspection* Secara Maksimal**

Keuntungannya

Dengan persiapan yang maksimal maka pelaksanaan *internal audit* berjalan dengan lancar.

Kerugiannya :

Mebutuhkan peran Nakhoda dan kerja sama antar ABK

#### **2) Melakukan Evaluasi Untuk Setiap Pekerjaan yang Telah Diselesaikan**

Keuntungannya :

Pekerjaan yang selesai dikerjakan dipastikan hasilnya sesuai yang diharapkan sehingga saat dilaksanakan inspeksi tidak ada temuan dari inspector.

Kerugiannya :

Mebutuhkan ketelitian Muallim I dalam melakukan evaluasi.

### **b. Pemahaman ABK Tentang Persiapan *On Hire Inspection***

**1) Melakukan *Safety Meeting* secara Efektif dan Efisien**

Keuntungannya :

ABK lebih memahami tentang persiapan *on hire inspection* sehingga dalam pelaksanaannya berjalan lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan keseriusan ABK dalam mengikuti *safety meeting*

**2) Memberikan Pengarahan Secara Efektif dan Efisien**

Keuntungannya :

Meningkatkan pemahaman ABK tentang tugas masing-masing dalam persiapan menghadapi *on hire inspection* sehingga dapat melaksanakan tugas dengan baik

Kerugiannya :

Memerlukan peran dari perwira / Mualim I

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

**a. Persiapan dalam Menghadapi Internal Audit atau *Pre On Hire Inspection***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan *pre on hire inspection* secara maksimal

**b. Pemahaman ABK Tentang Persiapan *On Hire Inspection***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas maka solusi yang dipilih yaitu melakukan *safety meeting* secara efektif dan efisien.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya persiapan *on hire inspection* di atas kapal. Zamil 102 sebagai berikut:

1. Kurangnya persiapan dalam menghadapi *on hire inspection* karena pelaksanaan jadwal perawatan belum sesuai dengan PMS .
2. Belum adanya evaluasi setiap pekerjaan yang telah diselesaikan menyebabkan persiapan dalam menghadapi internal audit atau *pre onhire inspection* menjadi kurang maksimal.
3. Tidak adanya pelaksanaan *safety meeting* sehingga pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection* masih kurang.
4. Kurangnya pengarahan kepada ABK sebelum melakukan pekerjaan harian sehingga pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection* masih kurang.

#### **B. SARAN**

Dari semua uraian penjelasan yang telah dipaparkan pada bab pembahasan masalah, maka penulis dapat memberikan saran-saran untuk dapat lebih mengoptimalkan upaya yang dilakukan oleh ABK dalam rangka persiapan dalam menghadapi inspeksi internal audit dan *on hire inspection*, yaitu:

1. Setiap ABK sebaiknya melaksanakan jadwal perawatan secara maksimal sesuai dengan PMS untuk menunjang operasional Kapal ataupun dalam rangka persiapan dalam rangka menghadapi *on hire inspection*.
2. Mualim I perlu melakukan pengecekan dan *review* semaksimal mungkin untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi selama melaksanakan pekerjaan.
3. Hendaknya Mualim I melaksanakan *safety meeting* secara rutin setiap bulan untuk memastikan bahwa setiap awak kapal selalu mengimplementasikan *safety management system* di atas kapal.
4. Hendaknya Mualim I memberikan pengarahan sebelum melakukan pekerjaan harian dan dipaparkan mengenai *Safety Management System* terutama mengenai *risk assesment* dan prosedur kerja dengan memperhatikan aspek keselamatan kerja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Daryanto. (2006). *Administrasi Pendidikan*. Jakarta : Rineka Cipta
- Efendi, Usman. (2015). *Asas Manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Guntur Alex. (2015). *Fungsi Strategi*, Jakarta : Gunung Agung.
- Habibie JE, NSOS. (2003). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*. Jakarta : Direktorat Menteri Perhubungan Laut
- Hasibuan, Malayu SP. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Mardikanto. (2009). *Sistem Penyuluhan kepada Masyarakat*. Bogor : IPB Bogor
- Poerwadarminta, W.J.S. (2017). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Robbin, Stephen P & Mary Coulter. (2010). *Perilaku Organisasi*. Jakarta : Gramedia
- Soerjono Soekanto. (2002). *Sosiologi Suara Pengantar*. Jakarta : Raja Grafindo persada
- Prijo Soebandono. (2006). *Manajemen Perawatan kapal*. Jakarta : Raja Grafindo persada
- Syahrial, Danar. (2011). *Pelaksanaan Kerja yang Optimal*. Jakarta : Gramedia
- Situmorang. (2000). *Analisa Data : Untuk Riset Manajemen dan Bisnis*. Medan : USU Press
- Tisnawati, Erni. (2015). *Pengantar Manajemen*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group
- UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan KUHD
- \_\_\_\_\_ *International Safety Management (ISM) Code* (2014), IMO Publications
- \_\_\_\_\_ *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*
- www.saudiaramco.com tentang *on hire inspection*, yang diakses pada tanggal 01 Mei 2020

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : TEGUH SUSANTO  
No. Induk Siswa : 02568/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PERAN CREW KAPAL ZAMIL-102  
DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DIATAS  
KAPAL DIBAWAH CHARTER SAUDI ARAMCO

Jakarta, Oktober 2021

Pembimbing I,

**Capt. Rudi Yulianto**  
Dosen STIP

Pembimbing II,

**Irwansyah, SH, MH**  
Dosen STIP

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., MM.**

Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001



**PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH**

NAMA : TEGUH SUSANTO  
NIS : 02568/N-1  
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA  
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

**Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut**

**A. Judul**

OPTIMALISASI PERAN CREW KAPAL ZAMIL-102 DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DIATAS KAPAL DIBAWAH CHARTER SAUDI ARAMCO

**B. Masalah Pokok**

1. Kurang maksimalnya persiapan dalam menghadapi *internal audit* atau *pre on hire inspection*.
2. Kurangnya pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection*

**C. Pendekatan Pemecahan Masalah**

1. Melakukan *pre on hire inspection* secara maksimal
2. Melakukan evaluasi untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan
3. Melakukan *safety meeting* secara efektif dan efisien
4. Memberikan pengarahan secara efektif dan efisien

Dosen Pembimbing I

**Capt. Rudi Yulianto**  
Dosen STIP

Menyetujui :

Dosen Pembimbing II

**Irwansyah, SH, MH**  
Dosen STIP

Jakarta, Oktober 2021

Penulis

**Teguh Susanto**  
NIS : 02568/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

**Dr. Ali Muktar Sitompul, MT**

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19730331 200604 1 001

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA  
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

Judul Makalah : .....

.....

.....

Dosen Pembimbing I Makalah : Capt. Rudi Yulianto

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	Desember 21	1. pengajuan synopsis masalah pokok	
		a . persiapan dalam menghadapi internal audit atau pre on hire inspection	
		b . pemahaman ABK tentang persiapan on hire inspection	
	Januari 22	pengajuan Bab 1-4	
		silahkan lanjutkan ke sidang makalah	

Catatan : .....

.....

.....

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**  
**DIVISI PENGEMBANGAN USAHA**  
**PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**

Judul Makalah : .....

.....

.....

Dosen Pembimbing II Makalah : **Irwansyah, SH, MH**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	Oktober 21	1. Pengajuan Synopsis Masalah Pokok : a. Persiapan dalam menghadapi <i>internal audit</i> atau <i>pre on hire inspection</i> . b. Pemahaman ABK tentang persiapan <i>on hire inspection</i> 2. Lanjutkan Bab I : Pendahuluan	
2	November 21	Pengajuan Bab I : Pendahuluan a. Latar Belakang Catatan : Sudah terlihat adanya uraian masalahnya ( tetapi perlu diuraikan faktanya/akibatnya seperti apa.?) b. Identifikasi Masalah Akibat yang telah diuraikan di latar belakang di kutip lagi dan dibuatkan kalimatnya di <u>Identifikasi masalah</u> c. Batasan Masalah : Kalimat <b>kurang maksimal</b> dan <b>kurangnya pemahaman dihilangkan</b> d. Rumusan Masalah kalimatnya : 1. <b>Mengapa</b> Bagaimana persiapan <i>internal audit</i> atau <i>pre on hire inspection</i> di atas MV. Zamil 102 <b>kurang maksimal</b> ? 2. <del>Apa yang menyebabkan kurangnya</del> Bagaimana pemahaman ABK tentang persiapan <i>on hire inspection</i> ?  <u>Lanjutkan Bab II.</u>	


Catatan : .....

.....

.....

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : TEGUH SUSANTO  
No. Induk Siswa : 02568/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PERAN CREW KAPAL ZAMIL-102 DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DIATAS KAPAL DIBAWAH CHARTER SAUDI ARAMCO

Penguji I

**Drs. Purnomo, MM**

Penguji II

**Capt. Yusep Budiana**

Penguji III

**Capt. Rudi Yulianto**

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., MM.**

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001