

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK
DALAM MENGHADAPI *OIL MAJOR INSPECTION*
DI KAPAL HARAPAN BARU**

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

Oleh :

SADUALI DEMALA CINDRA YUSUF

NIS. 02584 /N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2021

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SADUALI DEMALA CINDRA YUSUF
No. Induk Siswa : 02584/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM
MENGHADAPI *OIL MAJOR INSPECTION* DI KAPAL
HARAPAN BARU

Jakarta, 01 Desember 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Capt. Sugiyanto, M.Mar.
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19620715 198411 1 001

Roma Dormawaty, S.SiT.,M.M
Penata Tk.I (III/d)
Nip. 19790413 200212 2 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT.,MM.
Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SADUALI DEMALA CINDRA YUSUF
No. Induk Siswa : 02584/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM
MENGHADAPI *OIL MAJOR INSPECTION* DI KAPAL
HARAPAN BARU

Penguji I

Dr. Capt. Damoyanto Purba, M.Mar., MP.d

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19730919 201012 1 001

Penguji II

Irwansyah, SH., MH.

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19500706 1980031002

Penguji III

Capt. Sugiyanto, M.Mar

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19620715 198411 1 001

Mengetahui

Kepala Jurusan Nautika

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

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat 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 - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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

“UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM MENGHADAPI *OIL MAJOR INSPECTION* DI KAPAL HARAPAN BARU”

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 :

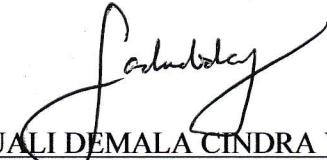
1. Capt. Sudiono, M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., MM., selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Sugiyanto, M.Mar., sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Roma Dormawaty, S.Si.T., M. M., 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. Orang Tua, Saudara, Keluarga & 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, 01 Desember

2021 Penulis,


SADUALI DEMALA CINDRA YUSUF
NIS. 02584 /N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	23
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	24
B. Analisis Data	26
C. Pemecahan Masalah	30
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	44
 DAFTAR PUSTAKA	46
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal tanker juga mengalami perubahan, sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu kapal tanker harus memenuhi persyaratan yang di isyaratkan oleh SOLAS Chapter IX tentang manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal ataupun aturan lainnya. Demikian juga dengan sumber daya manusia (operator) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW 1978 amandemen 2010 bab V section B-V/I.

MT. HARAPAN BARU tempat penulis bekerja sebagai Nakhoda merupakan kapal *asphalt tanker* sehingga dibutuhkan suatu aturan keselamatan khusus bagi kapal tanker. MT. HARAPAN BARU tidak lepas dari sorotan, mengingat banyaknya kapal yang sudah berusia tua dan tidak lagi memenuhi ketentuan dari standar *oil company*, dioperasikan dengan sistem manajemen keselamatan yang masih di bawah standar dan diawaki oleh *crew* kapal yang kurang kompeten. Untuk keperluan ini, maka perusahaan pengelola pelabuhan yang dikenal dengan *oil major* akan melakukan pemeriksaan yang dikenal dengan sebutan *vetting inspection* kepada kapal-kapal sebelum dinyatakan bisa atau tidak melaksanakan kegiatan pemuatan dan pembongkaran di pelabuhan. Contoh *oil major* itu antara lain British Petroleum (BP), Shell, Exxon Mobil, Chevron, Connoco Philp dan Idemitsu. Begitu juga dengan Pertamina sebagai pemilik muatan juga melaksanakan pemeriksaan sendiri dengan standar *Vetting Inspection*.

Pada saat kapal melaksanakan kegiatan bongkar atau pun muat, pihak terminal akan mengadakan pemeriksaan mengenai alat-alat keselamatan serta aturan-aturan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak yaitu pihak kapal dan pihak terminal, yang mana pemeriksaan tersebut mengacu pada aturan internasional

yaitu *International Safety Guidance for Oil Tanker and Terminal (ISGOTT)*. Pihak terminal yang bertanggung jawab dengan keselamatan (*safety officer*) akan memberikan kekurangan (*deficiency*) dan berhak menolak untuk melaksanakan bongkar atau muat apabila dirasa kapal tidak layak untuk melaksanakan bongkar atau muat sesuai dengan aturan yang berlaku.

Kapal dilakukan pemeriksaan mengenai alat-alat keselamatan dan kelengkapan atau yang biasa disebut dengan *Oil Major* oleh pemilik muatan. Petugas pemeriksa keselamatan kapal (*Inspector*) akan memberikan *deficiency*, dan apabila *deficiency* tersebut termasuk dalam kategori resiko tinggi (*high risk*) maka kapal tidak diperbolehkan muat sehingga mengakibatkan kerugian besar bagi pemilik kapal. Sebagaimana fakta yang terjadi di MT. HARAPAN BARU yaitu kurangnya persiapan dalam menghadapi *oil major inspections* dan peralatan penunjang yang tidak sesuai dengan standar *SIRE*. Dalam menghadapi *oil major inspection* permasalahan yang paling dominan yaitu ABK belum memahami dokumen-dokumen yang harus disesuaikan sesuai jabatannya masing-masing. Masalah ini dikarenakan crew kapal belum memiliki pengalaman dalam menghadapi *oil major inspection*. Selain itu peralatan penunjang seperti *draft gauge* dan peralatan keselamatan lainnya yang tidak berfungsi dengan baik, serta faktor pengawasan yang tidak dilakukan secara maksimal.

Untuk itu penulis membuat makalah dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM MENGHADAPI OIL MAJOR INSPECTION DI KAPAL HARAPAN BARU”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, penulis dapat mengidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

- a. Persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal
- b. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar *SIRE*.
- c. Ditemukannya pompa *bilge* di ruang pompa yang tidak berfungsi.

- d. Ditemukannya *cargo tank hatch* yang terbuka pada saat bongkar muatan di pelabuhan.

2. Batasan Masalah

Agar masalah dalam penulisan ini tidak membesar maka penulis membatasi pada lingkup bahasan yang menyangkut pelaksanaan *Oil Major* selama penulis bekerja sebagai Nakhoda di kapal MT. HARAPAN BARU sejak 17 Juli 2018 sampai 15 April 2019, sebagai berikut :

- a. Persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal
- b. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE.

3. Rumusan Masalah

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

- a. Apa yang menyebabkan persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal ?
- b. Mengapa peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui penyebab apa yang menyebabkan Persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal dan pemecahannya.
- b. Untuk mengetahui penyebab mengapa Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE dan pemecahannya.

2. Manfaat Penulisan

a. Aspek Teoritis

Diharapkan makalah ini dapat menambah pengetahuan bagi para Pasis mengenai hal-hal yang harus diperhatikan untuk memperkecil *deficiency oil major* bagian deck, khususnya pada kapal *asphalt tanker*.

b. Aspek Praktis

1. Diharapkan makalah ini dapat dijadikan pedoman bagi para ABK yang akan bekerja di kapal tanker, khususnya dalam mengatasi *Oil Major Inspection*.
2. Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi pihak perusahaan pelayaran.

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 di kapal MT. HARAPAN BARU dalam inspeksi dari *Oil Major Inspection* yaitu kurangnya kualitas personil yang rendah dan kurangnya gnya perencanaan yang dilakukan oleh kapal.

b. Problem Solving

Dalam penulisan makalah ini, penulisan memecahkan masalah kurangnya persiapan yang dilakukan oleh awak kapal MT. HARAPAN BARU dalam menghadapi inspeksi. 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 / mengalami secara langsung di atas kapal MT. HARAPAN BARU terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal sehingga menyebabkan kapal mendapatkan jumlah *Deficiency report* yang banyak dalam *Oil major inspection*.

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 kapal MT. HARAPAN BARU 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 deskriptif kualitatif, yaitu dimana penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor-faktor yang menyebabkan dapatnya jumlah *deficiency* yang banyak, seperti tidak dilaksanakan perencanaan perawatan yang tidak teratur dan kurangnya kualitas personil kapal dalam menghadapi *oil inspeksi*.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Pelaksanaan pengambilan data dilakukan pada saat penulis bekerja di atas kapal MT. HARAPAN BARU sebagai Nakhoda sejak tanggal sejak 19 Desember 2018 sampai dengan 27 Juli 2019. Dan pada saat dilaksanakan Inspeksi pada tanggal 26 – 27 Januari 2019 di pelabuhan.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah di atas MT. HARAPAN BARU dengan alur pelayaran *Trading Area International*

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (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

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang pengambilan judul makalah, kemudian dilanjutkan dengan identifikasi, batasan dan rumusan masalah. Juga dijelaskan tentang tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian serta waktu dan tempat penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab II ini diuraikan tentang tinjauan pustaka yang berisikan uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka dan ilmu pengetahuan pendukung serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti. Juga terdapat kerangka pemikiran sebagai konsep yang digunakan dalam pemecah masalah yang diteliti.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab III ini diuraikan tentang data-data yang ditemukan yang berhubungan dengan masalah yang ada, analisis penulis terhadap data- data yang ditemukan tersebut diatas dan uraian tentang metode pendekatan dalam upaya pemecahan masalah yang ada.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang 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. Kompetensi

a. Definisi Kompetensi

Menurut Noor Fuad (2008:18), bahwa terdapat dua istilah yang muncul dari dua aliran pemikiran yang berbeda tentang konsep kesesuaian dalam pekerjaan yaitu istilah *competency* (kompetensi) dan *competence* (kecakapan). Kedua istilah tersebut dapat dipertukarkan, merujuk pada istilah yang ada dalam kamus bahasa, yaitu kemampuan untuk mengerjakan sesuatu atau sebuah pekerjaan.

Competency sebagai kombinasi dari keterampilan (*skill*), pengetahuan (*knowledge*), dan perilaku (*attitude*) yang dapat diamati dan diterapkan secara kritis untuk suksesnya sebuah organisasi dan prestasi kerja serta kontribusi pribadi karyawan terhadap organisasinya.

Kompetensi adalah karakteristik dasar dari seseorang yang memungkinkan mereka mengeluarkan kinerja superior dalam pekerjaannya. Menurut Trotter dalam Saifuddin (2004:19) mendefinisikan bahwa seorang yang berkompeten adalah orang yang dengan keterampilannya mengerjakan pekerjaan dengan mudah, cepat, intuitif dan sangat jarang atau tidak pernah membuat kesalahan.

Boyatzis dalam Hutapea dan Nurianna Thoha (2008:123) kompetensi adalah kapasitas yang ada pada seseorang yang bisa membuat orang tersebut mampu memenuhi apa yang disyaratkan oleh pekerjaan dalam

suatu organisasi sehingga organisasi tersebut mampu mencapai hasil yang diharapkan. *Webster's Ninth New Collegiate Dictionary* dalam Sri Lastanti (2015:32) mendefinisikan kompetensi adalah ketrampilan dari seorang ahli. Di mana ahli didefinisikan sebagai seseorang yang memiliki tingkat keterampilan tertentu atau pengetahuan yang tinggi dalam subyek tertentu yang diperoleh dari pelatihan dan pengalaman.

Menurut Byars dan Rue (2017:124) kompetensi didefinisikan sebagai suatu sifat atau karakteristik yang dibutuhkan oleh seorang pemegang jabatan agar dapat melaksanakan jabatan dengan baik, atau juga dapat berarti karakteristik/ciri-ciri seseorang yang mudah dilihat termasuk pengetahuan, keahlian, dan perilaku yang memungkinkan untuk meningkatkan kinerjanya.

Berdasarkan uraian di atas makna kompetensi mengandung bagian kepribadian yang mendalam dan melekat pada seseorang dengan perilaku yang dapat diprediksikan pada berbagai keadaan dan tugas pekerjaan. Prediksi siapa yang berkinerja baik dan kurang baik dapat diukur dari kriteria atau standar yang digunakan. Analisa kompetensi disusun sebagian besar untuk pengembangan karier, tetapi penentuan tingkat kompetensi dibutuhkan untuk mengetahui efektivitas tingkat kinerja yang diharapkan.

b. Klasifikasi Kompetensi

Menurut Noor Fuad (2018:34) bahwa kompetensi ada empat jenis sebagai berikut:

1. Kompetensi inti (*core competencies*)

Kompetensi inti berada pada level organisasi, kompetensi ini diartikan sebagai sekumpulan keahlian dan teknologi yang memungkinkan sebuah organisasi untuk menghasilkan nilai yang jauh lebih tinggi (*disproportionate*) bagi pelanggan atau klien. Sebuah kompetensi dianggap inti apabila kompetensi tersebut memenuhi tiga kriteria, di bawah ini:

- a) Nilai bagi pelanggan : apakah kompetensi tersebut memberi nilai yang jauh lebih tinggi bagi pelanggan?
- b) Perbedaan dengan pesaing : apakah kompetensi tersebut membedakan organisasi dalam persaingan dan membuatnya menjadi lebih unggul dari pesaing?
- c) *Extendability* : dapatkah kompetensi inti tersebut digunakan untuk mendorong keberhasilan organisasi di masa depan?

2. Kompetensi peran (*role competencies*)

Kompetensi peran berkaitan dengan level posisi. Kompetensi peran menurut Noor Fuad (2008:34) merujuk pada peran, yang harus dijalankan oleh seseorang di dalam sebuah tim. Kompetensi ini juga dimiliki oleh seorang manajer dan supervisor. Kompetensi peran umumnya terlihat pada beberapa area berikut:

- a) Mengelola orang (*personnel management*);
- b) Mengelola sumberdaya (*resources management*);
- c) Mengelola informasi (*information management*); dan
- d) Mengelola aktivitas (*activity management*).

3. Kompetensi perilaku (*behavioral competencies*)

Kompetensi perilaku adalah karakteristik dasar yang diperlukan untuk melakukan sebuah pekerjaan. Kompetensi ini berada pada level individu.

4. Kompetensi fungsional (*functional competencies*)

Kompetensi ini mendeskripsikan kegiatan kerja dan output yang dihasilkan, seperti pengetahuan dan keahlian yang diperlukan untuk melakukan sebuah pekerjaan. Kompetensi ini berhubungan dengan level posisi.

c. Level Kompetensi

Menurut Boulter *et.al* (2016:91) bahwa level kompetensi adalah sebagai berikut:

1. *Skill* adalah kemampuan untuk melaksanakan suatu tugas dengan baik misalnya seorang Perwira Senior. Keterampilan (*skill*) secara luas diartikan sebagai kemampuan atau kemahiran dalam melaksanakan tugas khusus. Setidaknya ada 5 (lima) kelompok keterampilan yang harus dimiliki oleh seseorang, terutama pada karyawan yang berada pada tingkatan manajerial yaitu :
 - a) Keterampilan teknis (*technical skills*), yakni kemampuan untuk menggunakan pengetahuan spesifik, teknik-teknik, dan sumber daya dalam melaksanakan suatu pekerjaan.
 - b) Keterampilan analitis (*analytical skills*), yakni kemampuan untuk menggunakan pendekatan ilmiah atau teknik-teknik tertentu untuk memecahkan masalah-masalah organisasi.
 - c) Keterampilan membuat keputusan (*decision-making skills*), yakni kemampuan dalam membuat sebuah keputusan berdasarkan beberapa alternatif yang dipilih, dimana kualitas dari keputusan ini akan menentukan tingkat efektivitas keputusan yang dimiliki.
 - d) Keterampilan computer (*computer skills*), yakni kemampuan untuk mengoperasikan computer dan *software* pendukung pelaksanaan pekerjaan untuk menyelesaikan berbagai aspek pekerjaan secara lebih cepat, tepat dan akurat.
 - e) Keterampilan membina hubungan (*human relation skills*), yakni kemampuan menjalin hubungan dengan orang lain, dalam melaksanakan pekerjaan secara bersama, berkomunikasi untuk melaksanakan pekerjaan dan saling memahami bahwa mereka adalah bagian yang sangat penting dari tim kerja.

2. *Knowledge* adalah informasi yang dimiliki seseorang untuk bidang khusus (tertentu), misalnya bahasa permesinan.
3. *Social role* adalah sikap dan nilai-nilai yang dimiliki seseorang dan ditonjolkan dalam masyarakat (ekspresi nilai-nilai dari), misalnya: pemimpin.
4. *Self Image* adalah pandangan orang terhadap diri sendiri, merefleksikan identitas (melihat kembali pengalaman yang pernah dialaminya) contoh : melihat diri sendiri sebagai seorang ahli.
5. *Trait* adalah karakteristik abadi dari seseorang yang membuat orang untuk berperilaku, misalnya: percaya diri sendiri. Motivasi adalah suatu dorongan seseorang secara konstitusi berperilaku, sebab perilaku seperti tersebut kenyamanan, contoh: prestasi mengemudi.

Kompetensi *Skill* dan *Knowledge* cenderung lebih nyata (*visible*) dan relatif berada di permukaan (ujung) sebagai karakteristik yang dimiliki manusia. *Social role* dan *self image* cenderung sedikit *visible* dan dapat dikontrol perilaku dari luar. Sedangkan *trait* dan motivasi letaknya lebih dalam pada titik sentral kepribadian. Kompetensi pengetahuan dan keahlian relatif mudah untuk dikembangkan, misalnya dengan program pelatihan untuk meningkatkan tingkat kemampuan sumber daya manusia. Sedangkan motif kompetensi dan *trait* berada pada kepribadian seseorang, sehingga cukup sulit dinilai dan dikembangkan. Salah satu cara yang paling efektif adalah memilih karakteristik tersebut dalam proses seleksi. Adapun konsep diri dan *social role* terletak diantara keduanya dan dapat diubah melalui pelatihan, psikotropi sekalipun memerlukan waktu yang lebih lama dan sulit.

d. Aspek dan Standar Kompetensi

Konsep kompetensi meliputi beberapa aspek antara lain: kerangka acuan dasar dimana disini kompetensi dikonstruksi dengan melibatkan pengukuran standar yang diakui industri yang terkait, lalu aspek selanjutnya kompetensi ini tidak hanya diperlihatkan kepada pihak lain tapi harus dibuktikan dalam menjalankan fungsi kerja di mana di sini tiap

individu harus menyadari bahwa pengetahuan yang dimilikinya merupakan nilai tambah dalam memperkuat organisasi. Selain itu kompetensi harus merupakan nilai yang merujuk pada *satisfactory perfomance of individual* atau kompetensi harus memiliki kaitan erat dengan kemampuan melaksanakan tugas yang merefleksikan adanya persyaratan tertentu.

Standar kompetensi adalah bentuk ketrampilan dan pengetahuan yang harus dimiliki seseorang untuk dapat melaksanakan suatu tugas tertentu. atau standar kompetensi adalah pernyataan-pernyataan mengenai pelaksanaan tugas di tempat kerja yang digambarkan dalam bentuk hasil *output*. Dalam menetapkan standar kompetensi perlu melibatkan beberapa pihak seperti pengusaha, serikat pekerja, ahli pendidikan, pemerintah serta organisasi profesional terkait.

Mathis dan Jackson (2011:34) mengemukakan beberapa kompetensi yang harus dimiliki individu. Menurut mereka ada tiga kompetensi yang harus dimiliki seorang praktisi sumber daya manusia yaitu pertama pengetahuan tentang bisnis dan organisasi, lalu kedua pengetahuan tentang pengaruh dan perubahan manajemen serta pengetahuan dan keahlian sumber daya manusia yang spesifik.

2. Anak Buah Kapal (ABK)

- a. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Bab 1 Ketentuan Umum, Pasal 1 sebagai berikut :
 1. 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 siji (Ayat 40)
 2. 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 (Ayat 41).
 3. Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda (Ayat 42)

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

- b. Anak Buah Kapal adalah semua orang yang ada di kapal selain nakhoda (Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), BAB II Pengusaha-pengusaha kapal dan Pengusaha-pengusaha perkapalan, Bagian 3 Anak Buah Kapal Pasal 375)
- c. Anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda ataupun pemimpin kapal (PP RI. No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan).

Berdasarkan beberapa definisi di atas, yang dimaksud ABK dalam pembahasan makalah ini yaitu semua crew di atas kapal selain Nakhoda, baik Perwira, Bawahan (Kelasi) yang tercantum dalam sijil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

3. *Oil Major Inspection*

Menurut William Suryagama (2012:45) dalam Ship Inspection And Vetting Guidelines bahwa *Oil major* atau *Vetting Inspection* adalah proses penilaian resiko yang dilakukan oleh penyewa oleh terminal operator untuk menghindari resiko pada saat barang atau muatan diangkut melalui transportasi darat ataupun laut.

Sebagai acuan utama pelaksanaan *vetting* adalah *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF), *Ship Inspection Report* (SIRE) dan *Vessel Inspection Questionnaire* (VIQ) serta acuan untuk melaksanakan *assesment* adalah *Marine Terminal Baseline Criteria and Assessment Questionnaire* (MTBCAQ).

Program laporan pemeriksaan kapal / *Ship Inspection Report* (SIRE) awalnya diluncurkan oleh OCIMF pada tahun 1993 untuk secara spesifik mengatasi kekhawatiran tentang pengiriman di bawah standar, yang memungkinkan anggota OCIMF untuk menyerahkan laporan inspeksi kapal mereka ke OCIMF untuk didistribusikan ke anggota OCIMF dan non Kualifikasi tertentu anggota OCIMF.

Program *Ship Inspection Report* (SIRE) adalah alat penilaian resiko yang berguna untuk penyewa kapal, operator kapal, operator terminal dan badan pemerintah yang peduli dengan keselamatan kapal. Dalam program tersebut berisi *database* informasi *up-to-date* yang sangat besar tentang kapal tanker dan gas. Pada dasarnya *Ship Inspection Report* (SIRE) telah memfokuskan kesadaran industri tanker dan gas pada pentingnya memenuhi kualitas kapal yang memuaskan dan standar keselamatan kapal. Sejak diperkenalkan, program *Ship Inspection Report* (SIRE) telah menerima penerimaan dan partisipasi di seluruh industri baik oleh anggota OCIMF, penerima program dan oleh operator kapal.

Menurut William Suryagama (2012:47) dalam *Ship Inspection And Vetting Guidelines* bahwa program penyelenggaraan inspeksi *vetting* secara sistematis mempunyai beberapa tujuan dan sasaran yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Inspeksi *vetting* secara sistematis mempunyai peran penting di dalam upaya melakukan pengendalian dan pengawasan terhadap sumber-sumber bahaya. Permasalahan-permasalahan dapat dideteksi secara lebih awal untuk resolusi sebelum kecelakaan dan penyakit akibat kerja benar-benar terjadi.
2. Inspeksi dilakukan untuk menjamin agar setiap tempat kerja berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, standar, norma, maupun petunjuk teknis yang berkaitan dengan bidang yang ditetapkan baik oleh pemerintah maupun kebijakan perusahaan.
3. Inspeksi secara regular dan khusus akan dapat digunakan sebagai bahan diskusi awak kapal terhadap yang sedang dihadapi. Awak kapal merupakan orang yang paling mengenal terhadap aspek kerja, peralatan, mesin-mesin dan proses operasional di tempat kerja, sehingga mereka merupakan sumber informasi yang sangat berharga. Dengan adanya komunikasi dan koordinasi yang lancar antara manajemen dan tenaga kerja akan dapat memperbaiki performansi di perusahaan.

Menurut William Suryagama (2012:48) dalam *Ship Inspection And Vetting Guidelines* bahwa tujuan inspeksi pada dasarnya tidak untuk mencari

kesalahan, tetapi maksud utamanya adalah untuk menyakinkan apakah semua tata kerja dilaksanakan sesuai dengan norma-norma keselamatan. *Unsafe act* dan *unsafe condition*, semua itu adalah *symptoms* (gejala-gejala) adanya suatu ketimpangan dalam system manajemen. Dengan adanya prinsip tersebut maka melalui inspeksi keselamatan kerja tidak hanya *unsafe act* dan *unsafe condition* saja yang diamati, tetapi justru bahaya-bahaya yang terselubung dibalik kedua kondisi tersebut perlu ditelusuri dan diungkapkan.

Table 2.1 Pentingnya *Major Vetting Inspection* dan *Large Inspection*

Keterangan	Major Vetting Inspection	Large Inspection
Waktu	Diadakan per 6 bulan dalam melanjutkan kontrak dengan <i>Oil Company</i>	Diadakan 1 tahun sekali untuk memperpanjang dokumen kapal yang sudah tidak berlaku
Poin yang di Audit	<i>Point-point</i> yang diaudit hanya seputar <i>safety</i> dan dokumen kapal	Poin-poin yang diaudit berhubungan dengan dokumen-dokumen kapal yang sudah tidak berlaku
Pihak-Pihak yang terkait	Pihak pencharter yang mengadakan kontrak kerja dengan pihak <i>Oil Company</i> yang diwakili oleh pemilik kapal	Pemilik kapal dengan badan atau instansi yang mengeluarkan dokumen tersebut.

Sumber : *Ship Inspection And Vetting Guidelines*

4. Prosedur *Ship Inspection Report (SIRE) Programme*

Seperti telah dijelaskan pada bagian sebelumnya, pelaksanaan *Oil Major Inspection* menggunakan buku panduan *Ship Inspection Report (SIRE) Programme –Vessel Inspection Questionnaires for oil Tankers, Combination Carriers, Shuttle Tankers, Chemical Tankers and Gas Tankers (VIQ 6) 2014 Eddition Rev 1.2, 1st February 2016*. Dengan panduan buku ini diharapkan semua perwira di kapal Gas Tanker memiliki keseragaman pola pikir, pola kerja serta record dan dokumentasinya untuk persiapan diri dalam menghadapi pemeriksaan.

Program *Ship Inspection Record* dimulai oleh OCIMF pada tahun 1993 dan kemudian direvisi berturut-turut pada tahun 1997, 2000, 2004, 2009 dan 2014. Ship Inspection record juga memberikan keseragaman bagi para pemeriksa (*OCIMF INSPECTOR*) sehingga dapat menghindarkan atau meminimalkan subyektivitas seorang pemeriksa. Inspeksi di atas kapal hanya bisa berhasil jika kapal itu sendiri melakukan persiapan dengan cara dan pengaturan yang efektif terutama mengevaluasi sendiri bagian-bagian di atas kapal yang akan diinspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Inspection Report (SIRE)*". Daftar pertanyaan pada *Ship Inspection Report* terdiri dari 12 Bab (Daftar Judul Terlampir) yang masing-masing bab didalamnya terdapat pertanyaan-pertanyaan yang akan ditanyakan oleh pemeriksa serta dilengkapi dengan penjelasan serta aturan yang mendasari pertanyaan tersebut.

a. Hal-hal yang Menjadi Objek Pemeriksaan

1. *Certification and Documentation.*
2. *Crew Management*
3. *Navigation*
4. *Safety Management.*
5. *Pollution Prevention.*
6. *Structural condition.*
7. *Cargo and Ballast system – LPG*
8. *Mooring*
9. *Communication*
10. *Engine and steering compartments*

b. *Records* yang Harus Disiapkan

Adapun rangkuman dokumen-dokumen dan record-record yang disiapkan dan ditanyakan oleh inspector pada saat *Sire Inspection* adalah sebagai berikut:

1. *Master*

Dokumen yang harus disiapkan oleh master adalah sebagai berikut :
Ship particulars, Crewlist, HVPQ, Port State Inspection File, Sertifikat Kapal (Primary & Secondary), Class Survey status report,

Lifting appliance annual checks, Laporan Drydock, alcohol test di kapal, termasuk dari luar test dan peralatanya, Office visit report, Ulasan Nakhoda, Kondisi Class, Sejarah Perbaikan, record jam istirahat crew, Sertifikat crew kapal, Crew Matrix, Safety meeting, Accidents/Investigasi/Near miss file, File pengenalan, Keamanan Kapal, SOPEP, izin kerja dan Penilaian resiko, Ballast water management Plan, Prosedur pengoperasian kargo yang aman, STS approved manual, Damage stability book, SEEMP, ETA booklet.

2. *Chief Officer*

Dokumen yang harus disiapkan oleh *chief officer* adalah sebagai berikut : Inventaris peralatan gas, kalibrasi peralatan *Gas detector, Shore calibration of fixed gas detector, ship/shore checklist, STS checklist, Safety Relief Valve maintenance record, Ballast and fuel vents maintenance, vent mast, Cargo High level, Ballast dan cargo tank inspection, Checklist memasuki ruang tertutup, Izin kerja dan penilaian resiko, Load Computer test, Rencana muat, cargo log book, Record cargo pump dan kompresor, cargo dan ballast valve test record, Buku catatan sampah.*

3. *Second Officer*

Dokumen yang harus disiapkan oleh *second officer* adalah sebagai berikut : Buku publikasi terbaru, *Log book, Buku olah gerak, NTM terakhir, Annual and cumulative NTM, T & P file, passage plan terakhir, Nav warning file, Checklist (Tiba, Berangkat, pilotcard, serah terima jaga), buku compass error, BNWAS record, GMDSS logbook, Pemeriksaan baterai tahunan, EPIRB, VDR, ECDIS, Bridge manning matrix, gyro service, Buku Kinerja radar, Perhitungan UKC.*

4. *Third Officer*

Dokumen yang harus disiapkan oleh *third officer* adalah sebagai berikut : *LSA & FFA maintenance record, Drill & Training Record, Familiarization record, LSA & FFA training manual.*

5. *Engineers*

Dokumen yang harus disiapkan oleh engineers adalah sebagai berikut : *Engine log Book*, Buku olah gerak, Catatan uji deteksi kebakaran, *Emergency generator annual load test*, *Quick Closing Valve test*, *Emergency Stop test record*, *ER Familiarization*, *Pressure test* pipa bunker sewage log, PMS, *Emergency equipment test record*, Pemeriksaan alat pengangkut, *Bilge test*, *OWS test record*, *Emergency fire pump test*, latihan *emergency maneuvering*, Daftar periksa bunker, *Engineers call alarm test*, *Ventilator test record*, *Emergency steering test record*, Izin kerja dan penilaian resiko. *Fuel* dan *Luboil analyziz*.

c. *Safety First Profile*

Safety First adalah semboyan yang sering kita dengar dan terucap dari setiap pekerjaan, yang jika diartikan kedalam bahasa Indonesia berarti; Utamakan Keselamatan. Sudah jelas bahwa keselamatan kerja itu adalah hal yang utama didalam melakukan pekerjaan.

Langkah-langkah yang dilakukan dalam *safety first profile* diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Menyiapkan kondisi kapal
2. Memastikan dokumen kapal / surat-surat kapal harus *up to date*
3. Memastikan sertifikat crew harus *Valid* dan *up to date*
4. Memeriksa kesiapan alat-alat keselamatan di atas kapal
5. Memeriksa lambung kapal dan alat-alat permesinan dalam kondisi baik
6. Memastikan Alat-alat komunikasi dalam kondisi baik

5. **Inspeksi di Kapal Tanker**

Menurut Wisnu Firstdhitama (2015:6) dalam buku *Inspeksi Di Atas Kapal* bahwa khusus untuk kapal tanker ada inspeksi tambahan sebagai berikut :

a. Inspeksi tambahan khusus untuk kapal tanker

1. *Weather deck* (bukan tanki muat termasuk packing penutup, ambang, katup tekanan lebih dan penahan bunga api, penahan bunga api pada ventilasi ke tanki bahan bakar, tanki *ballast*, tanki slop dan ruang kosong sejauh dapat dilihat, sistem pipa muat minyak, sistem pipa pembersih tanki dengan minyak mentah, sistem pipa bahan bakar, sistem ballast dan sistem pipa ventilasi termasuk ventilasi mast dan bak pengumpul, peralatan listrik di daerah berbahaya).
2. Ruang pompa muatan (barang-barang yang mudah menyala di dalam atau di dekat ruang pompa telah disingkirkan, tangga turun, semua peralatan listrik, semua sekat kedap ruang pompa, pemeriksaan sejauh memungkinkan terhadap kebocoran *seal* pengedap dari pompa bilga, pompa ballast, pompa *stripping*, pengoperasian kendali jarak jauh dari peralatan listrik dan mekanis serta alat-alat penyetop, sistem bilga ruang pompa, pondasi pompa, kondisi semua sistem ventilasi ruang pompa termasuk peredamnya dari ruang pompa, penunjuk tekanan (manometer) pada pipa bongkar muat minyak dan indikator tanki permukaan muatan minyak).
3. Sistem gas inert (*survey* periodik sesuai yang telah ditetapkan untuk sistem gas inert untuk kapal tanki).

b. Catatan inspeksi khusus untuk kapal tanki minyak umur di bawah 10 tahun

1. *Weather deck* : Pemeriksaan sistem pipa muatan minyak, sistem pipa pembersih tanki, sistem pipa bunker, sistem pipa *ballast*, sistem pipa uap, sistem pipa ventilasi termasuk ventilasi mast dan bak pengumpul
2. Peralatan listrik di daerah bahaya gas cukup memadai dan harus memenuhi hal sebagai berikut :
 - a) Perlindungan pembumian
 - b) Integritas alat pengaman dari tipe yang disetujui
 - c) Kerusakan lapis luar dan bagian ujung dari kabel

c. Catatan inspeksi untuk kapal tanki minyak umur 10 tahun atau lebih

1. Pemeriksaan katup laut, katup buang dan pelekatnya ke pelat lambung kapal.
2. Perlengkapan jangkar dan alat tambat sejauh memungkinkan untuk perlengkapan jangkar harus dicoba dinaikturunkan dengan menggunakan mesin jangkar.
3. Sistem kekedapan poros baling-baling sejauh memungkinkan.
4. Memastikan bahwa survey rutin ketel dan bejana tekan lainnya seperti yang ditentukan otoritas kelas atau survey, telah dilaksanakan sesuai persyaratan dan alat-alat keamanan telah di uji coba.

6. Perawatan

a. Dalam ISM Code elemen 10 (ISM Code as Amended in 2002, code 10.1) disebutkan :

1. Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara dengan baik dan untuk menjamin bahwa operasi kapal aman dan bebas polusi.
2. Prosedur pemeliharaan kapal tersebut harus memenuhi persyaratan, peraturan, code dan *guide lines* yang diwajibkan.
3. Personil yang melaksanakan pemeliharaan kapal sudah ditetapkan.
4. Manajemen darat bertanggung jawab untuk melakukan kajian terhadap pemeliharaan kapal untuk menjamin bahwa sistem tersebut efektif.

b. Item-item yang harus ada dalam menyusun prosedur pemeliharaan sesuai ISM Code (ISM Code as Amended in 2002, code 10.2) disebutkan:

1. Inspeksi perawatan dilakukan pada interval yang sesuai.
2. Pelaporan kerusakan yang ditemukan pada saat pemeliharaan.

Dan menurut ISM Code perencanaan kerja untuk setiap kapal dalam satu perusahaan telah dirancang sedemikian rupa sehingga dalam setiap

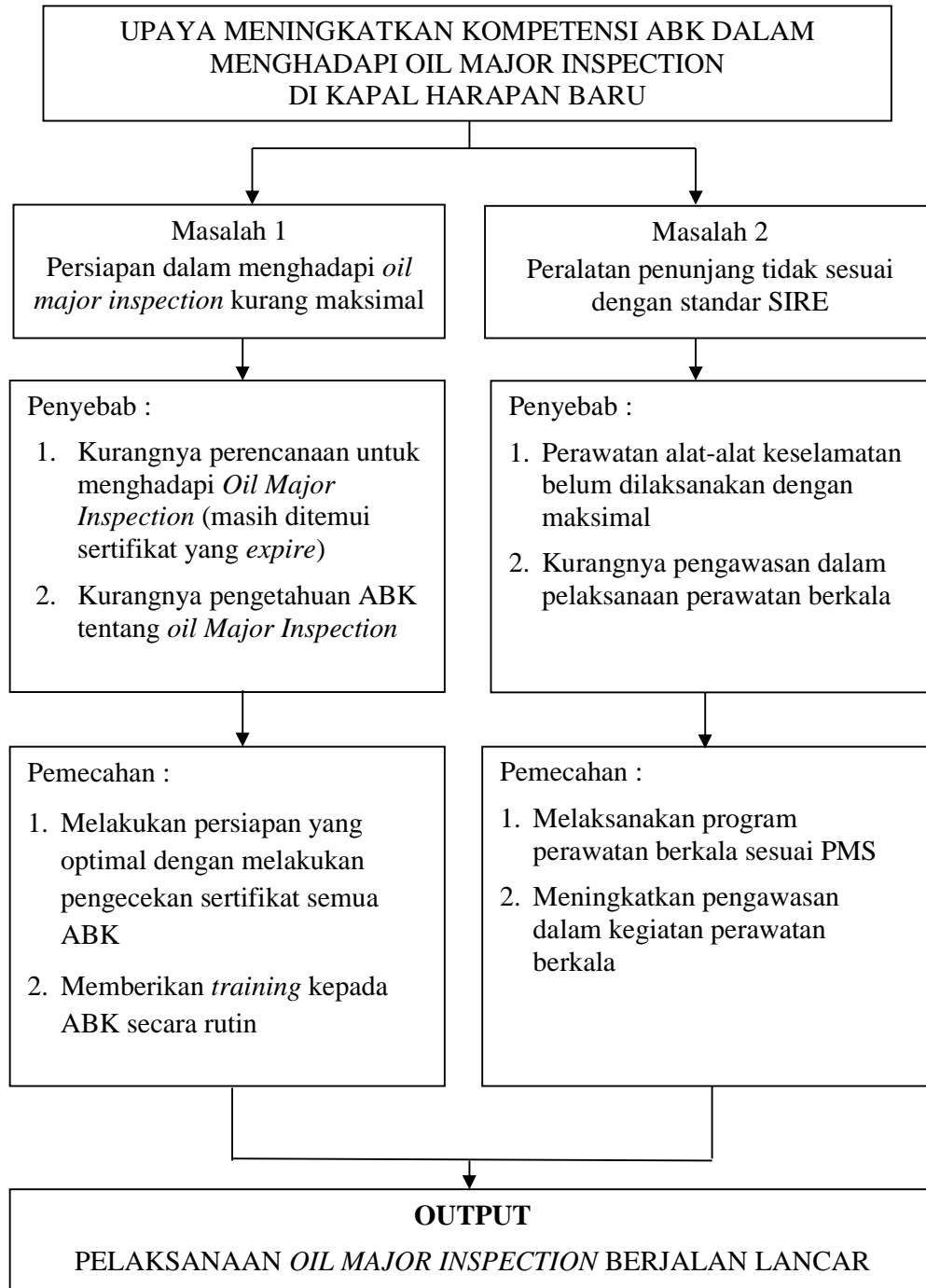
manajemen keselamatan internasional yang dibuat oleh perusahaan yang akan di aplikasikan di atas kapal-kapalnya telah memuat perencanaan kerja berupa *Planned Maintenance System* (PMS) atau jadwal perencanaan perawatan yang harus diikuti oleh setiap awak kapal demi tercapainya pengoperasian kapal yang 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 tanker. Familiarisasi awak kapal sangat penting diperlukan baik 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 di dalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk mempermudah dalam memahami pembahasan makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran sebagai berikut :



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MT. Harapan Baru merupakan kapal jenis *asphalt/bitument tanker* berbendera Malaysia. Pemilik kapal menunjuk *Chemical Distribution Institute* (CDI) untuk mengadakan inspeksi ke kapal MT. Harapan Baru setiap 6 bulan sekali. Adapun fakta yang terjadi berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di MT. Harapan Baru sebagai Nakhoda, diantaranya yaitu :

1. Persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal

Pada tanggal 26 Januari 2019 diadakan inspeksi dari CDI pada kapal MT. Harapan Baru. Setelah dilakukan inspeksi, ternyata terdapat beberapa penemuan *Deficiency Report* bagian *Deck Departemen*, seperti *cargo hatch cover* di tangki no. 5 kanan yang berlubang dan beberapa *master level cargo tank* yang tidak berfungsi. Permasalahan tersebut dikarenakan tanggung jawab dan disiplin awak kapal terhadap perawatan yang rendah.

Selain itu, kerjasama antara crew dengan auditor internal audit juga tidak maksimal. Hal ini terlihat pada saat akan dilaksanakan *Oil Major* di pelabuhan Belawan sekitar jam 14.20 LT, yang mana pada saat tersebut adalah yang paling menyita waktu dan tenaga baik awak kapal maupun pihak pemilik ataupun operator kapal yang mana sebelum dilaksanakan *Oil Major* akan diadakan internal audit oleh pemilik ataupun operator kapal mengenai kesiapan awak kapal dan kondisi kapal.

Pada saat sebelum diadakan internal audit tersebut pihak kapal diberikan *check list* mengenai apa yang harus dikerjakan dan setelah diadakan internal audit, auditor internal audit akan memberikan *deficiency* kepada pihak kapal, disinilah biasanya pihak personil kapal kurang kerjasamaterhadap auditor

internal audit dengan menutupi kekurangan supaya hanya mendapatkan *deficiency* yang sedikit.

Setelah diadakan internal audit maka pemilik ataupun operator kapal akan berkoordinasi dengan auditor pemilik muatan untuk menentukan waktu kapan dan dimana diadakan *Oil Major* yang mana akan disesuaikan dengan jadwal pelayaran.

Kenyataan yang didapati bahwa pada saat dilaksanakannya *Oil Major* personil kapal kurang bekerjasama terhadap Auditor karena minimnya kemampuan dalam berbahasa yaitu komunikasi dengan bahasa inggris yang mana dalam melaksanakan *Oil Major Inspection* menginginkan komunikasi dengan Bahasa Inggris sesuai standard pemeriksaan *Oil Major*.

Sehingga Auditor akan kesulitan dalam melakukan pertanyaan - pertanyaan terhadap awak kapal khususnya *Key Officer (Master, Chief Engineer, Chief Officer dan Second Engineer)* pada kondisi tersebut akan menimbulkan ketidklancaran berkomunikasi terhadap inspector sehingga pelaksanaan *Oil Major* akan berjalan tidak lancar dan ini harus dihindari.

2. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE

Pada tanggal 17 Februari 2019 diadakan inspeksi dari pihak perusahaan minyak pada kapal MT. Harapan Baru. Hasil inspeksi tersebut mengalami kegagalan karena banyaknya temuan dari hasil inspeksi. Terdapat beberapa temuan *Observation Report* yaitu *Aft Draft Gauge* menunjukkan 16,1 M dan draft tengah kapal menunjukkan 0 M, sedangkan draft kapal sesungguhnya 4.6 M, jaket untuk pemadam kebakaran di ruang penyimpanan depan rusak dan sobek. Permasalahan tersebut dikarenakan tanggung jawab dan disiplin awak kapal terhadap perawatan yang rendah.

Selain itu, kerjasama awak kapal terhadap auditor internal audit juga tidak maksimal. Hal ini terlihat sebelum dilaksanakan *Oil Major Inspection* di pelabuhan Balikpapan. Saat tersebut adalah yang paling menyita waktu dan tenaga baik awak kapal maupun pihak pemilik kapal / *technical fleet* karena sebelum dilaksanakan *Oil Major Inspection* telah diadakan internal audit

oleh *Marine* dan *Technical Superintendent* mengenai kesiapan awak kapal dan kondisi kapal.

Pada saat sebelum diadakan internal audit tersebut pihak kapal diberikan *check list* mengenai apa yang harus dikerjakan dan setelah diadakan internal audit, internal auditor akan memberikan *deficiency* kepada pihak kapal, disinilah biasanya pihak personil kapal kurang kerjasama terhadap auditor dengan menutupi kekurangan supaya hanya mendapatkan *deficiency* yang sedikit.

Setelah diadakan internal audit dan semua *deficiency* telah di *closed* maka operator kapal akan berkoordinasi dengan auditor pemilik muatan untuk menentukan waktu kapan dan dimana diadakan *Oil Major Inspection* yang mana akan disesuaikan dengan jadwal pelayaran. Kenyataan yang didapati bahwa pada saat dilaksanakannya *Oil Major Inspection* personil kapal kurang bekerjasama terhadap *auditor* karena minimnya kemampuan dalam berbahasa yaitu komunikasi dengan Bahasa Inggris karena *Oil Major inspector* menggunakan komunikasi dengan Bahasa Inggris sesuai standard pemeriksaan *Oil Major Inspection*. Auditor akan kesulitan dalam mengajukan pertanyaan-pertanyaan terhadap awak kapal khususnya kepada *Junior Officer (Third Officer, Fourth Engineer)* dan *Ratings* pada kondisi tersebut akan menimbulkan ketidaklancaran berkomunikasi terhadap *inspector* sehingga pelaksanaan *Oil Major Inspection* akan berjalan tidak lancar dan ini harus dihindari. Hal tersebut terjadi pada saat *Inspector* melakukan pemeriksaan keliling kapal di *deck* menanyakan tugas dan tanggung jawab kepada AB (*Able Seaman*) jaga dan tidak bisa dijelaskan dengan baik, benar dan lancar.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan rumusan masalah pada Bab I dan deskripsi masalah di atas, maka penulis menganalisis penyebab dari permasalahan tersebut, sebagai berikut :

1. Kurangnya persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection*

Persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection* yang kurang maksimal disebabkan oleh beberapa hal sebagai berikut :

a. Kurangnya perencanaan untuk menghadapi *Oil Major Inspection* (masih ditemui sertifikat yang *expire*)

Ketika akan menghadapi *Oil Major Inspection* para awak kapal melakukan sebuah pekerjaan dalam rangka inspeksi yang tidak terencana. Sehingga persiapan yang dilakukan tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan temuan-temuan oleh inspeksi berlangsung dan pada akhirnya kapal gagal dalam menghadapi inspeksi dari perusahaan minyak. MT. Harapan Baru harus diadakan tindakan koreksi untuk temuan-temuan kelemahan tersebut untuk di inspeksi ulang sampai kapal berhasil lulus internal audit dan siap menghadapi *Oil Major Inspection* dari *oil mayor inspection* atau perusahaan minyak.

Persiapan yang belum maksimal seperti pengecekan sertifikat kapal dan juga sertifikat ABK. Tidak dilakukannya pengecekan terhadap sertifikat ABK dengan teliti, sehingga tidak lulus saat pelaksanaan *Oil Major Inspection*. Persiapan yang kurang maksimal tersebut diantaranya disebabkan karena operasional kapal yang sangat padat.

Setiap kapal memiliki tingkat operasional kerja yang sangat padat. Pada jenis kapal *asphalt/bitument tanker* khususnya, waktu sandar di pelabuhan tidaklah lama dan kapal melakukan bongkar-muat dalam waktu yang singkat disamping itu area dari daerah operasi kapal yang sangat luas.

Selain dari jadwal operasi yang padat, awak kapal yang kurang bertanggung jawab juga dapat menyebabkan persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection* belum maksimal. Sumber Daya Manusia seharusnya menjadi pencegah timbulnya masalah, tetapi dalam kenyataan faktor manusia justru menjadi penyebab walaupun secara tidak langsung dan tanpa disadari.

b. Kurangnya pengetahuan ABK tentang *Oil Major Inspection*

Bekerja di kapal *asphalt/bitument tanker* dibutuhkan keterampilan dan kedisiplinan yang tinggi agar pekerjaan dapat dilaksanakan dengan baik dan benar. Dalam menangani muatan berbahaya di atas kapal

asphalt/bitument tanker harus betul-betul orang yang profesional kemampuan bekerja. Berdasarkan pengamatan penulis ada beberapa ABK yang baru bekerja di atas kapal *asphalt/bitument tanker* dan belum pernah mengikuti inspeksi, sehingga ABK tersebut kurang memahami persiapan menghadapi *Oil Major Inspection* dengan baik dan benar.

Perekrutan ABK yang belum berpengalaman di kapal *tanker* akan berdampak pada pelaksanaan tugas-tugas pekerjaan yang diberikan kepada mereka terutama dalam hal pemuatan gas, sehingga efisiensi dan efektifitas serta sasaran-sasaran yang ingin dicapai akan mengalami kendala.

Penulis mengamati masih banyak ABK yang belum memiliki pengalaman menghadapi *Oil Major Inspection* antara lain karena tidak diberikan kesempatan oleh perusahaan. Perusahaan lebih memilih ABK yang memiliki pengalaman sehingga ABK yang belum berpengalaman akan kesulitan ketika suatu saat harus menghadapi *Oil Major Inspection*. Pelaksanaan *Oil Major Inspection* ini memang bukan hal yang termasuk baru dalam dunia kapal tanker. Namun bagi ABK yang belum pernah bekerja di kapal tanker, tentu ini adalah sesuatu yang asing karena tidak adanya pengalaman menghadapi pemeriksaan semacam ini sebelumnya. Dengan berbekal pengalaman yang cukup, seorang ABK memiliki kesiapan mental yang lebih besar. Masalahnya pengalaman menghadapi pemeriksa kadang tidak terbuka bagi semua ABK.

2. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE

Semua peralatan dan perlengkapan di atas kapal seharusnya dalam kondisi baik dan siap pakai. Operasional kapal bisa dimaksimalkan dengan kondisi ABK yang terampil dan aman dalam melakukan pekerjaannya. Hal ini dikarenakan pekerjaan di atas kapal secara khusus merupakan pekerjaan berat yang penuh bahaya dengan tantangan dan risiko yang tinggi. Sangatlah diperlukan kedisiplinan dan pemahaman ABK dalam melakukan perawatan peralatan keselamatan di kapal sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan tidak terjadinya kendala atau kerusakan pada alat-alat tersebut

sewaktu operasional kapal. Dengan demikian keberhasilan pekerjaan bisa dimaksimalkan serta tingkat kecelakaan kerja dapat diminimalisir atau menjadi *zero accident*.

Perawatan yang baik terhadap peralatan-peralatan tersebut sangat penting dilakukan untuk menghindari kerugian yang mungkin timbul, baik kerugian material ataupun yang berkaitan dengan keselamatan. Kesiapan akan peralatan-peralatan yang akan digunakan berikutan dengan faktor manusia itu sendiri dalam menangani pengoperasian kapal sangat terkait, agar dapat tercapai pengoperasian yang aman, lancar dan selamat.

Perawatan terhadap peralatan keselamatan di atas kapal tidak terlaksana sesuai jadwal yang telah dibuat dikarenakan jadwal operasional kapal yang sangat padat. Sehingga waktu yang tersedia untuk melakukan perawatan sangat terbatas.

Adakalanya suatu kondisi kapal yang dijumpai tidak memenuhi persyaratan-persyaratan dari konvensi internasional. Ada banyak kekurangan-kekurangan yang tidak memenuhi standar dari ketentuan IMO.

Kategori utama kekurangan dari kapal adalah menyangkut hal-hal berikut :

- a. Perangkat keamanan dan keselamatan (*Lifeboats*)
- b. Keamanan navigasi
- c. Perlengkapan pemadam kebakaran (*emergency fire pump, means of control, fire prevention*)
- d. Garis muat (*ventilators, air pipes, casing*)
- e. Stabilitas, struktur, dan perlengkapan yang memadai
- f. *ISM related deficiencies* (daya tahan kapal dan perlengkapannya), dll

Perawatan kapal dan perlengkapannya secara berkala dan berkesinambungan harus senantiasa dilakukan di atas kapal mengingat faktor keselamatan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat kapal harus dibarengi dengan adanya atau upaya perawatan dan pemeliharaan secara terus menerus terhadap kapal dan peralatannya supaya *equipment* atau peralatan tersebut dapat berfungsi dengan baik sehingga faktor keselamatan petayaran dapat tercapai.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data tersebut di atas maka penulis mencari pemecahan sebagai solusi yang tepat dalam mengurangi deficiency oil major bagian deck pada kapal MT. Harapan Baru, diantaranya yaitu :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection*

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu :

1) Melakukan persiapan yang optimal dengan melakukan pengecekan sertifikat semua ABK

Dalam persiapan menghadapi *Oil Major Inspection* dapat dilakukan dengan berbagai cara sebagai berikut :

a) Membuat perencanaan yang matang untuk menghadapi *Oil Major Inspection*

(1) Perencanaan

Pekerjaan harus direncanakan dengan menimbang keterbatasan pengoperasian (menyangkut ketersediaan alat-alat keselamatan, dan sebagainya).

(2) Pelaksanaan pekerjaan perawatan

Pelaksanaan setiap pekerjaan tersebut dilaksanakan sesuai dengan jadwal rutin. Terlebih dahulu kumpulkan alat-alat dan bahan-bahan yang dibutuhkan setelah itu pekerjaan perawatan dapat dilaksanakan.

(3) 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.

Chief Officer dan *Chief Engineer* melaksanakan jadwal perawatan kapal berdasarkan *Plan Maintenance Schedule* atau

jadwal perencanaan perawatan yang telah dipelajari dan diteliti oleh pihak departemen teknis pada perusahaan dan disusunkan jadwal perawatan yang telah disesuaikan dengan kondisi kapal. Dengan demikian perawatan yang dilakukan bisa tepat sasaran sesuai dengan yang dibutuhkan oleh bagian-bagian kapal 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.

- b) Melakukan *review* untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan Masalah tersebut dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

Dibutuhkan seorang pimpinan tegas dimana seorang pimpinan di atas kapal yang tegas dapat terlihat dari cara pengambilan keputusan, dimana pengambilan keputusannya memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- (1) Tidak asal jadi, atau secara kebetulan
- (2) Masalah harus jelas dan benar
- (3) Harus didasarkan pada data dan fakta-fakta
- (4) Tidak ragu-ragu dalam mengambil keputusan
- (5) Melibatkan bawahan karena sebagai sumber informasi, mungkin lebih tahu secara mendetail dan bawahan akan merasa dilibatkan dan dihargai.

Bawahan sebagai pemberi kritik untuk mengoreksi kelemahan-kelemahan yang mungkin dilakukan atasan. Dengan melibatkan bawahan dalam pengambilan keputusan diharapkan bisa meningkatkan kesadaran dan rasa tanggung jawab yang tinggi dari para penanggung jawab perawatan mesin, sehingga akan sangat membantu dalam menghindarkan atau setidaknya memperkecil kemungkinan-kemungkinan akan timbulnya masalah khususnya dalam penyelenggaraan *Oil Major Inspection*. Oleh sebab itu, pimpinan di atas kapal harus

dapat menumbuhkan kesadaran akan rasa tanggung jawab dan disiplin terhadap anak buah, dengan memperlihatkan ciri-ciri sebagai pemimpin yang baik dan tegas.

2) Memberikan *training* kepada ABK secara rutin

Program pelatihan ini bermanfaat untuk ABK baik perwira atau rating yang baru bergabung sebagai ilmu pengetahuan yang dibutuhkan untuk mengubah sikap agar program kerja berjalan dengan efektif, prinsip-prinsip pelatihan harus diperhatikan. Prinsip-prinsip ini adalah bahwa program bersifat partisipatif, relevan, pengulangan dan memberikan umpan balik mengenai kemajuan peserta pelatihan. Semakin terpenuhinya prinsip-prinsip tersebut latihan akan semakin efektif.

Disamping itu perancangan program juga perlu menyadari perbedaan individual, karena pada dasarnya para ABK mempunyai kemampuan, sifat karakter dan sebagainya yang berbeda satu dengan yang lainnya. Pelatihan pekerjaan adalah sebagai petunjuk pengerjaan yang diberikan secara langsung kepada ABK tersebut agar mereka tahu tentang bagaimana cara melakukan pekerjaannya dengan baik.

Training scedule di atas kapal harus dilaksanakan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan jadwalnya baik secara lisan maupun praktek langsung penggunaan alat oleh *Officer* atau *Engineer* maupun dengan menayangkan *Videotel* tentang *Oil Major Inspection, safety on board, cargo operation* kepada anak buah kapal. Setiap Anak buah kapal diwajibkan memiliki buku *Onboard training* agar setiap diadakan training diatas kapal, semua wajib menulisnya agar anak buah kapal lebih memahami dan ditandatangani oleh kepala departemen *deck* atau *engine*. Tujuannya agar setiap kepala departemen mengetahui bahwa training sudah terlaksana semua dan anak buah kapal memahaminya.

Dengan pelatihan keterampilan rutin di atas kapal (*on board training*), akan sangat berguna dalam meningkatkan keterampilan kerja ABK. Dengan cara ini keterampilan ABK bisa meningkat karena mereka dilatih serta dipraktekkan langsung oleh *senior officer* di kapal, semua ABK mengerti dan memahami pentingnya *Oil Major Inspection* serta mempunyai wawasan dalam prosedur kerja yang baik dan benar di atas kapal. Selain pelatihan (*training*) juga perlu adanya familiarisasi bagi setiap ABK yang baru.

Familiarisasi sangat diperlukan bagi ABK khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal, minimal 1 hari setelah di atas kapal. Sehingga ABK, mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan ABK yang sudah berpengalaman pun belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya, dan prosedur-prosedurnya.

Adapun tujuan utama program familiarisasi kepada ABK untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan ABK sesuai dengan jabatan dan tanggung jawabnya. Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja anak buah kapal dalam mencapai sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat anak buah kapal menjadi lebih produktif.

Mereka merasa lebih terjamin atau aman dan lebih diperhatikan. Dengan tingkat kecemasan yang rendah mereka akan lebih dapat mempelajari tugas-tugas dengan lebih baik. Program orientasi mempercepat proses sosialisasi dan penerimaan awak kapal baru dalam kelompok kerja.

Setiap sebelum pelaksanaan aktivitas pekerjaan di adakan *safety meeting* terlebih dahulu yang diikuti oleh anak buah kapal yang akan melakukan suatu aktivitas pekerjaan, dimana didalam pertemuan tersebut menentukan jenis suatu pekerjaan, lokasi

pekerjaan, Dengan melaksanakan hal tersebut maka diharapkan proses pekerjaan dapat diselesaikan dengan hasil optimal dan seefisien mungkin.

Dengan meningkatkan familiarisasi terhadap ABK yang baru secara rutin di atas kapal dengan memberikan pengarahan dari ABK lama. Hal tersebut dapat memberikan pengetahuan tentang *Oil Major Inspection* agar ABK dapat mengetahui dan mengerti tugas dan tanggung jawabnya serta meningkatkan kesadaran ABK akan pentingnya keselamatan kerja di atas kapal.

Seperti kita ketahui bahwa pekerjaan-pekerjaan di atas kapal tergolong memiliki resiko bahaya yang tinggi. Oleh sebab itu timbul usaha-usaha untuk mencari jalan keluarnya guna mencegah kecelakaan-kecelakaan yang akan terjadi. Maka hal-hal yang perlu diperhatikan di dalam setiap melakukan pekerjaan yaitu mengetahui pekerjaan-pekerjaan yang akan dilakukan, bahaya-bahaya dari pekerjaan yang akan dilakukan dan alat-alat keselamatan yang digunakan. Karena setiap pekerjaan mempunyai ciri tersendiri maka bahaya yang akan ditimbulkannya juga berbeda. Karena itu perlu selalu dipahami mengenai pekerjaan-pekerjaan beserta alat-alat yang akan digunakan dan kegunaan dari alat-alat tersebut.

Perekrutan ABK yang tidak berpengalaman akan berdampak pada pelaksanaan tugas-tugas pekerjaan yang diberikan kepada mereka terutama dalam hal pemuatan gas, sehingga efisiensi dan efektivitas serta sasaran-sasaran yang ingin dicapai akan mengalami kendala. Maka dari itu diharapkan agar dalam merekrut ABK, perusahaan harus melaksanakan proses seleksi dengan baik dan benar, agar ABK yang diterima adalah mereka yang siap untuk bekerja serta memahami tugas dan tanggung jawab sesuai posisi masing masing.

Bila ABK terampil maka pekerjaan akan mudah dan terasa ringan untuk dikerjakan serta keterpaduan kerja dimana pekerjaan bongkar muat merupakan satu kesatuan tim dalam pelaksanaan terjalinya kerjasama, disamping itu ada rasa aman dalam diri Nahkoda

didalam pelaksanaan pekerjaan bongkar muat. Begitu juga bila adanya ABK yang terampil maka *chief Officer* dalam menjalankan tugas agak terasa ringan.

b. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE

Masalah tersebut dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

1) Melaksanakan Program Perawatan Berkala Sesuai PMS

Dalam perawatan peralatan keselamatan dan juga peralatan bongkar muat di kapal *asphalt/bitument tanker* terkadang ABK sering tidak melaksanakannya sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* yang sesungguhnya. Program ini biasanya disiapkan oleh perusahaan dan dengan menggunakan *software* khusus kemudian di-*install* di komputer yang ada di atas kapal, sehingga bagi perwira di kapal dapat dengan mudah melakukan perawatan secara teratur atau secara berkala berikut dengan laporannya dan selanjutnya dikirim melalui *e-mail* ke kantor pusat (*Technical Fleet Tanker*). Sesampainya di kantor pusat akan diperiksa oleh *Technical superintendant*. Dengan melihat sistim kerja demikian terdapat saling koordinasi antara pihak kapal dan kantor perusahaan yang berujung adanya suatu kerja sama yang baik dalam menjalankan perusahaan sehingga apa yang menjadi target dari tujuan perawatan akan mencapai sasaran.

Untuk menjaga dan mempertahankan supaya kapal tetap dalam kondisi terbaik maka perlu disesuaikan antara pekerjaan dan sistem perawatan secara berkesinambungan. Agar dalam perawatannya berjalan dengan lancar maka dilakukan monitoring atau pengawasan dan pelaksanaan perawatan langsung yang dilakukan oleh Perwira yang bekerja sama dengan ABK untuk perawatan kapal. Maka dari itu dalam pengoperasian dan perawatan harus semaksimal mungkin yang sesuai dengan standar operasi perawatan, sehingga dimana setiap *Officer* dan *Engineer* ataupun ABK lainnya tidak melakukan atas kehendak sendirinya yang

menimbulkan proses perawatan kapal diluar prosedur.

Dalam bekerja di atas kapal dibutuhkan perlengkapan keselamatan untuk melindungi diri dari bahaya yang setiap saat dapat terjadi. Peralatan keselamatan yang terawat secara baik akan mengurangi kemungkinan kecelakaan dalam pekerjaan karena kerusakan. Meletakkan alat keselamatan pada tempatnya setelah selesai digunakan. Untuk itu, ABK perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

- a) Melakukan perawatan alat keselamatan secara berkala.

Disini dijelaskan bahwa langkah-langkah yang harus dilakukan dalam perawatan dan perbaikan tentang peralatan keselamatan kerja. Untuk menjaga alat-alat kerja supaya bisa digunakan dalam jangka waktu panjang, maka diperlukan perawatan-perawatan yang tepat sesuai dengan bahannya dan jenisnya. Apabila ada peralatan keselamatan kerja yang rusak segera diperbaiki. Apabila sudah tidak bisa diperbaiki ada baiknya untuk didata supaya bisa diajukan permintaan lagi kepada perusahaan.

- b) Memeriksa alat keselamatan sebelum dipakai untuk mengetahui adanya kerusakan atau tidak layak dipakai.

Rating harus memeriksa kondisi peralatan keselamatan sebelum menggunakannya. Masih berfungsi dengan baik atau tidak. Jika ditemukan tanda-tanda kerusakan sebaiknya jangan digunakan, karena tidak dapat memberikan proteksi penggunaanya secara maksimal.

- c) Memastikan alat keselamatan yang digunakan aman untuk keselamatan

Jika peralatan keselamatan sudah tidak berfungsi dengan baik maka perlu diganti dengan alat keselamatan yang baru. Di dalam penggunaannya peralatan keselamatan kerja tersebut harus dipakai sesuai dengan kegunaannya masing-masing, karena dengan penggunaan yang salah bisa mengakibatkan

rusaknya alat-alat tersebut.

- d) Diperhatikan menyangkut cara penyimpanan, kebersihan serta kondisi alat keselamatan

Perlu diperhatikan tentang cara penyimpanan peralatan keselamatan kerja tersebut, agar diusahakan lebih teratur untuk menghindari kerusakan peralatan keselamatan kerja di dalam tempat penyimpanannya hal ini yang harus dipahami oleh *Rating* sehingga peralatan keselamatan tersebut bisa digunakan dengan baik sewaktu-waktu diperlukan.

Pihak operator (*Shipping operation*) dengan pemilik kapal harus berkordinasi dalam menentukan program perawatan kapal dengan menyediakan waktu perawatan (*maintenance day*) terhadap kapal tersebut dimana waktu ini dipakai untuk melakukan segala pekerjaan yang tertunda menurut *PMS* dikarenakan kesibukan kapal. Jadi untuk memecahkan masalah dalam melakukan perawatan secara terencana beberapa hal yang perlu dilakukan adalah sebagian berikut :

- (1) Menyediakan waktu khusus (*Maintenance day*) untuk kapal minimal satu kali dalam sebulan (*Job for repair*)
- (2) Pihak operasi kapal hendaknya memberitahukan rencana sandar bongkar/muat untuk hari berikutnya sehingga pihak kapal dapat mengatur apabila ada kesempatan melakukan perawatan ringan.
- (3) Pihak operasi kapal hendaknya memberi waktu yang cukup apabila ada perbaikan terhadap peralatan di kapal sehingga hasilnya maksimal.
- (4) Pihak perusahaan harus mengirimkan teknisi darat apabila waktu perawatan sudah ditentukan.
- (5) Pihak kapal hendaknya mengirimkan detail peralatan yang akan diperbaiki ke perusahaan / *technical superintendent* yang kemudian mengajukan ke pihak teknisi dari darat.

Dengan adanya hal-hal yang di atas, maka diharapkan apabila ada kerusakan, dapat segera ditangani untuk menghindari kapal *out of operation* dalam jangka waktu yang lama.

2) Koordinasi dengan perusahaan dalam pengiriman alat-alat keselamatan

Peralatan keselamatan tidak berfungsi dengan baik dikarenakan kurangnya perawatan terhadap alat-alat keselamatan tersebut. Untuk itu perlu adanya jadwal perawatan yang teratur agar pelaksanaan perawatan terhadap alat-alat keselamatan lebih terjadwal. Dalam hal ini peran perwira sangat dibutuhkan, untuk membuat jadwal perawatan alat-alat keselamatan sekaligus mengawasi pelaksanaan perawatan tersebut. Walaupun jadwal perawatan sudah dibuat sedemikian rupa, namun terkadang *ABK* tidak menjalankannya dengan baik dikarenakan semangat kerja *ABK* menurun. Untuk itu diperlukan peran seorang pimpinan untuk memotivasi *ABK* agar lebih semangat dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya.

Kelancaran operasional kapal juga sangat tergantung pada komunikasi antara kapal, Kantor Cabang dan Kantor Pusat secara terencana dan berkesinambungan. Komunikasi sangat penting karena beberapa pihak dilibatkan dalam pengambilan keputusan. Pada kenyataannya sedikit sekali pemilik kapal menghitung kebutuhan yang diperlukan sesuai dengan standar perawatan kapal yang diharuskan. Disini sering terjadi kesalah pahaman antara pihak kapal dengan pemilik kapal, pihak perlengkapan dan unit pembelian barang, atau pihak Bagian Teknik di darat. Standar perawatan yang aktual sangat dipengaruhi oleh kualitas keterampilan Anak Buah Kapal (*ABK*). Sedangkan pihak awak kapal sudah merasa banyak memberikan laporan dan data dari kapal. Pengadaan alat-alat keselamatan sebagai bagian perencanaan perawatan juga harus memperhitungkan biaya dan efektifitas waktu.

Ditambah lagi dengan tidak berpengalamannya atau kurangnya pengetahuan dibidang teknik dari pihak perlengkapan dan pihak pembelian barang, dan kurangnya koordinasi dengan bagian teknik, sehingga sering terjadi kesalahan pembelian barang. Seharusnya hal-hal tersebut di atas tidak perlu terjadi apabila ada saling pengertian dan kerja sama yang baik antara orang yang bekerja di darat (bagian teknik) dan dengan orang kapal, khususnya orang bagian mesin dalam pengadaan alat-alat keselamatan. Oleh sebab itu seluruh Perwira Mesin yang berhubungan langsung dengan alat-alat keselamatan, pihak pembelian dan bagian tehnik di darat harus sadar akan tanggung jawab yang diberikan kepada dirinya masing-masing, terutama dalam pengadaan dan pengawasan alat-alat keselamatan tersebut.

Agar tidak terjadi kesalahan dan keterlambatan alat-alat keselamatan ke kapal maka perlu adanya komunikasi yang sinergi antara pihak kapal dengan pihak darat dalam pengadaan alat-alat keselamatan. Komunikasi yang tidak tepat menyebabkan prestasi kerja yang buruk. Menurut Murti Sumarni dan John Soeprihanto dalam bukunya Pengantar Bisnis, Komunikasi merupakan kegiatan untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam perencanaan pengadaan alat-alat keselamatan, mengingat faktor waktu dan anggaran yang besar maka perlu suatu komunikasi yang efektif.

Segala sesuatu akan berjalan dengan baik apabila direncanakan dengan baik, termasuk pengaturan alat-alat keselamatan. Dalam hal alat-alat keselamatan yang perlu direncanakan adalah bagaimana agar alat-alat keselamatan selalu tersedia sewaktu dibutuhkan. Adapun pengertian manajemen alat-alat keselamatan dan perannya adalah sebuah proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian dan pengontrolan alat-alat keselamatan untuk mencapai sasaran yang efektif dan efisien. Yang perlu diperhatikan dalam merencanakan kebutuhan alat-alat keselamatan antara lain :

- a) Berapa banyak jumlah alat-alat keselamatan dan dalam jangka waktu berapa lama biasanya dibutuhkan untuk pemakaian,

kemudian dalam jangka waktu berapa lama sebelumnya telah dilakukan permintaan.

- b) Perencanaan dalam hal pembukuan, catatan pemakaian dan penerimaan alat-alat keselamatan yang benar dan mudah untuk pengontrolan, seperti dibutuhkan adanya, pengelompokan jenis alat-alat keselamatan dan lain sebagainya.
- c) Dalam hal penyimpanan agar direncanakan supaya mudah untuk mencari seperti penataan yang rapi, dikelompokkan menurut jenis alat-alat keselamatan, diberikan label pada kotak penyimpanan.

Sistem administrasi yang baik akan memudahkan pengontrolan dan mengurangi kesalahan yang akan terjadi, sehingga akan dapat memudahkan dalam mencari dan dapat dengan mudah ditemukan apabila terjadi kesalahan. Beberapa peralatan dasar untuk mengontrol adalah catatan yang baik dari peralatan seperti mesin perkakas, dan fasilitas serta *historical record system* dari reparasi perawatan yang dapat memperkirakan jenis dan jumlah alat-alat keselamatan yang akan digunakan.

2. Evaluasi terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection*

1) Melakukan persiapan yang optimal dengan melakukan pengecekan sertifikat semua *ABK*

a) Keuntungannya :

- (1) Dengan melakukan persiapan yang optimal sehingga saat pelaksanaan *Oil Major Inspection* tidak ditemukan temuan-temuan (*deficiency report*) yang dapat menyebabkan operasi kapal tertunda.
- (2) Sertifikat *ABK* merupakan syarat dari *Oil Major Inspection* sehingga dengan dilakukan pengecekan secara rutin maka

dapat diketahui sertifikat yang masih berlaku dan yang sudah *expire* sehingga segera dapat dilakukan tindakan.

b) Kerugiannya :

- (1) Persiapan yang optimal membutuhkan ketelitian *ABK* yang bertanggung jawab dalam pekerjaan tersebut.
- (2) Padatnya jadwal operasional kapal dan banyaknya tugas *ABK* membuat pengecekan sertifikat tidak optimal.

2) Memberikan *training* kepada *ABK* secara rutin

a) Keuntungannya :

- (1) Pelatihan (*training*) dapat meningkatkan keterampilan *ABK* dalam menjalankan tugas masing-masing, termasuk dalam melakukan persiapan menghadapi *Oil Major Inspection*.
- (2) Dengan latihan yang dilaksanakan secara rutin sehingga kemampuan setiap *ABK* dapat ditingkatkan.

b) Kerugiannya :

- (1) Pelatihan terkadang tidak dapat terlaksana secara maksimal dikarenakan jadwal operasional yang padat.
- (2) Masih ada sebagian *ABK* yang tidak serius mengikuti latihan sehingga hasilnya kurang maksimal.

b. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE

1) Melakukan perawatan alat-alat keselamatan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* dari perusahaan

a) Keuntungannya :

Perawatan yang dilakukan sesuai *PMS* sehingga peralatan keselamatan di atas kapal dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Dengan demikian pelaksanaan *Oil Major Inspection* berjalan dengan baik.

b) Kerugiannya :

Perawatan dapat terlaksana sesuai PMS apabila tersedia waktu yang cukup sesuai jadwal. Terkadang saat jadwal perawatan berbarengan dengan jadwal operasional / bongkar muat sehingga perawatan harus ditunda.

2) Koordinasi dengan perusahaan dalam pengiriman alat-alat keselamatan

a) Keuntungannya :

Kendala dalam pengiriman peralatan keselamatan dari kantor ke kapal dapat terkoordinir dengan baik, sehingga pengiriman peralatan keselamatan yang dibutuhkan dapat sampai tepat waktu.

b) Kerugiannya :

- (1) Ada kalanya pihak darat / kantor kurang cepat dalam merespon permintaan dari pihak kapal, sehingga pengiriman membutuhkan waktu yang lama.
- (2) Pengiriman alat-alat keselamatan membutuhkan biaya yang cukup besar sehingga membutuhkan persetujuan dari berbagai pihak terkait.

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang paling tepat untuk mengoptimalkan persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection* yaitu sebagai berikut:

a. Kurangnya persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection*

Pemecahan masalah yang penulis pilih untuk meningkatkan persiapan dalam menghadapi *Oil Major Inspection* yaitu :

Melakukan persiapan yang optimal dengan melakukan pengecekan sertifikat semua ABK

b. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE

Pemecahan masalah yang penulis pilih untuk mencegah adanya kerusakan pada peralatan keselamatan di atas kapal yaitu :

Melakukan perawatan alat-alat keselamatan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* dari perusahaan

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa dan permasalahan serta pembahasan yang telah penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya, maka sesuai judul makalah maka penulis memberikan kesimpulan mengenai faktor yang mempengaruhi banyaknya *deficiency* pada saat penyelenggaraan *Oil Major* adalah sebagai berikut:

1. Persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal disebabkan karena kurangnya perencanaan untuk menghadapi inspeksi *oil major* (masih ditemui sertifikat yang *expire*) dan kurangnya pengetahuan ABK tentang *Oil Major Inspection* sehingga persiapan yang dilakukan tidak maksimal.
2. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE disebabkan perawatan alat-alat keselamatan belum dilaksanakan dengan maksimal sehingga sebagian peralatan keselamatan tidak layak pakai (rusak).

B. SARAN-SARAN

Berdasarkan kesimpulan-kesimpulan yang telah diuraikan, penulis mencoba memberikan saran-saran untuk mengoptimalkan persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* di atas kapal MT. Harapan Baru. Adapun saran-saran tersebut adalah:

1. Harus melakukan persiapan yang optimal dengan melakukan pengecekan sertifikat semua ABK.

2. Perwira Kapal seharusnya memberikan *training* kepada ABK khususnya bagi mereka yang belum berpengalaman dalam kegiatan *Oil Major Inspection*. Dalam kegiatan *training* perwira bekerja sama dengan Nakhoda.
3. ABK melakukan perawatan alat-alat keselamatan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* dari perusahaan sesuai tugasnya masing-masing.
4. Nakhoda seharusnya menjalin koordinasi dengan perusahaan dalam pengiriman alat-alat keselamatan sehingga pengiriman tidak terlambat (tepat waktu).

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar Prabu Mangkunegara, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bandung : Remaja Rosda Karya, 2007
- Capt. William Suryagama, *Ship Inspection and Vetting*, 2012
- CDI, *Checklist untuk persiapan Oil Major*, 2014
- Daryanto, *Administrasi Pendidikan*, Jakarta : Rineka Cipta, 2006
- Dewi Hanggraeni. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : LPFEUI, 2012
- Drs Alex Gunur, *Perencanaan Perawatan Kapal*, 1975
- Situmorang, *Perawatan Kapal*, Jakarta : Rineka Cipta, 2000
- [http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/Best Practice Guidelines](http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/BestPracticeGuidelines)
- International Safety Management Code (ISM Code)*
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*
- International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)*
- NSOS, *Manajemen Perawatan*, Departemen Perhubungan, 2003
- Sedarmayanti, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bandung : CV. Mandar Maju, 2007
- Standards of Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen 2010 bab V section B-V/I*, IMO Publication
- Undang-Undang Republik Indonesia Pasal 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, 2007

DAFTAR ISTILAH

ABK	: (Anak Buah Kapal) Semua orang kecuali Nakhoda yang bekerja di atas kapal yang memiliki PKL, buku pelaut dan masuk dalam daftar siji.
<i>Checklist</i>	: Daftar pengecekan semua peralatan maupun sistem keselamatan di kapal Gas tanker
DPA	: <i>Designated Person Ashore</i> adalah orang yang ditunjuk di kantor yang menghubungkan antara kru di kapal dengan kantor pusat.
ISM Code	: <i>International Safety Management Code</i> merupakan standard system Manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut.
<i>Job Description</i>	: Membuat status tiap jabatan menjadi jelas akan fungsi dan perannya, hasilnya, serta tanggung jawabnya.
<i>Liquefied Petroleum Gas</i>	: Gas perolium yang dicairkan dengan cara pemberian tekanan (<i>Pressurized</i>), dimana jenis LPG ini merupakan campuran antara Propane dan Butane (LPG Mix)
<i>Non conformity</i>	: Temuan yang tidak sesuai dengan prosedur pada sebuah alat atau sistem yang didapati oleh <i>Inspector</i> pada saat dilaksanakan <i>inspection</i> .
<i>Oil Major</i>	: Pengelola perusahaan minyak yang melaksanakan audit, misalnya Shell, Exxon Mobil, Chevron dan Caltex

<i>OCIMF</i>	: Oil Companies International Marine Forum, Forum perusahaan minyak laut internasional adalah asosiasi sukarela dari perusahaan minyak yang berkepentingan dengan pengiriman dan pembongkaran minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas
<i>PMS</i>	: <i>Planned Maintenance System</i> yaitu sistem perawatan terencana, perawatan yang meliputi peralatan yang ada di atas kapal yang tercatat secara manual atau komputerisasi sehingga dapat diperiksa setiap saat.
<i>Safety meeting</i>	: Pertemuan (<i>meeting</i>) yang membahas hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan di atas kapal.
<i>SMS</i>	: <i>Safety Management System</i> adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman.
<i>SIRE</i>	: <i>Ship Inspection Report</i> adalah laporan pemeriksaan kapal yang diterbitkan oleh forum perusahaan minyak laut dunia.
<i>Tool Box Meeting</i>	: Pertemuan (<i>meeting</i>) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.
<i>Tanker</i>	: Kapal yang dibentuk/ dibuat untuk mengangkut muatan minyak cair dalam jumlah besar.
<i>Terminal</i>	: Suatu tempat dimana tanker-tanker disandarkan untuk tujuan muat atau bongkar muatan minyak bumi.

Vetting Inspection

: Proses penilaian resiko yang dilakukan oleh penyewa oleh terminal operator untuk menghindari resiko pada saat barang atau muatan diangkut melalui transportasi darat atau pun laut



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : SADUALI DEMALA CINDRA YUSUF
NIS : 02584/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM MENGHADAPI OIL MAJOR INSPECTION DI KAPAL MT. HARAPAN BARU

B. Masalah Pokok

1. Persiapan dalam menghadapi *oil major inspection* kurang maksimal
2. Peralatan penunjang tidak sesuai dengan standar SIRE

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memberikan familiarisasi dan pelatihan kepada ABK tentang prosedur persiapan dalam menghadapi oil major
2. Melaksanakan program perawatan berkala sesuai PMS
3. Meningkatkan pengawasan dalam kegiatan perawatan berkala

Dosen Pembimbing I
Menyetujui :
Dosen Pembimbing II

Jakarta, 20 Oktober 2021
Penulis

Capt. SUGIYANTO, M.Mar.
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19620715 198411 1 001

ROMA DORMAWATY, S.Si.T., M. M
Penata Tk.I (III/d)
Nip. 19790413 200212 2 001

SADUALI DEMALA CINDRA YUSUF
NIS : 02584/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha

Dr. Ali Mukhtar 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 : UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM MENGHADAPI
OIL MAJOR INSPECTION DI KAPAL MT. HARAPAN BARY

Dosen Pembimbing I Makalah : Capt. SUGIYANTO, M.Mar.

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	20 Oct 2021	Pengajuan Sinopsis makalah, di setujui dan melanjutkan penulisan bab I	SG
2.	28 Oct 2021	Revisi bab I.	SG
3.	08 Nov 2021	Acc bab I di setujui, lanjut bab II	SG
4.	14 Nov 2021	Pengajuan bab II., Revisi	SG
5.	18 Nov 2021	Bab II ACC di setujui, lanjut bab III	SG
6.	22 Nov 2021	Pengajuan bab III, Revisi	SG
7.	23 Nov 2021	Acc bab III di setujui, lanjut bab IV	SG
8.	25 Nov 2021	Pengajuan Bab IV, Revisi	SG
9.	27 Nov 2021	Bab IV di setujui.	SG
10.	01 Dec 2021	ACC persetujuan Makalah	SG











Catatan : Jap untuk disidangkan 8/01/2021

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

Judul Makalah : UPAYA MENINGKATKAN KOMPETENSI ABK DALAM MENGHADAPI
OIL MAJOR INSPECTION DI KAPAL MT. HARAPAN BARN

Dosen Pembimbing II Makalah : **ROMA DORMAWATY, S.Si.T., M. M**

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	22 Oct 2021	Pengajuan Sinopsis Makalah, di Ace di setujui, lanjut ke bab I	
2	30 Oct 2021	Revisi bab I	
3	09 Nov 2021	Bab I di Ace, lanjut ke bab II	
4	15 Nov 2021	Pengajuan bab II, Revisi	
5	19 Nov 2021	Ace Bab II di setujui, lanjut ke bab III	
6	22 Nov 2021	Pengajuan bab III, Revisi	
7	24 Nov 2021	Bab III Ace di setujui, lanjut ke bab IV	
8	26 Nov 2021	Pengajuan bab IV, Revisi	
9	28 Nov 2021	Bab IV di setujui	
10	02 Dec 2021	Ace Makalah di setujui	

Catatan : Siap ul. Disiapkan. 11-02/12-21.