

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



**MAKALAH  
MELAKSANAKAN SISTEM PERAWATAN TERENCANA  
GUNA Mendukung PERFORMA MESIN INDUK DI  
MT. JM SUTERA 1**

Oleh :

**SUZUKI**  
**NIS. 01810/T-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022**

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



**MAKALAH**

**MELAKSANAKAN SISTEM PERAWATAN TERENCANA GUNA  
MENDUKUNG PERFORMA MESIN INDUK DI MT. JM SUTERA 1**

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

**Oleh :**

**SUZUKI**

**NIS. 01810/T-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022**

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

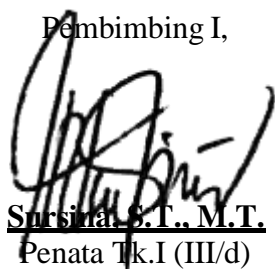


**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : SUZUKI  
No. Induk Siwa : 01810/T-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : TEKNIKA  
Judul : MELAKSANAKAN SISTEM PERAWATAN TERENCANA  
GUNA MENDUKUNG PERFORMA MESIN INDUK DI  
MT. JM SUTERA 1

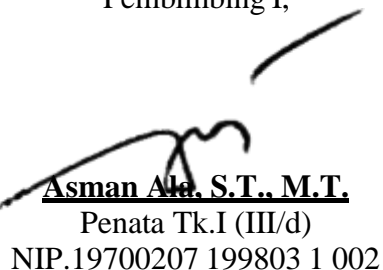
Jakarta, Juni 2022

Pembimbing I,

  
**Sursina S.T., M.T.**  
Penata Tk.I (III/d)

NIP.19720723 199803 2 001

Pembimbing I,

  
**Asman Ala S.T., M.T.**  
Penata Tk.I (III/d)

NIP.19700207 199803 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan Teknika

  
**Diah Zakiah S.T., MT**  
Penata TK. I(III/d)

NIP. 19790517 200604 2 015

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : SUZUKI  
No. Induk Siwa : 01810/T-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : TEKNIKA  
Judul : MELAKSANAKAN SISTEM PERAWATAN TERENCANA GUNA  
MENDUKUNG PERFORMA MESIN INDUK DI MT. JM SUTERA 1

Penguji I

kus Y. Manurung, S.SiT, MM  
Penata (III/c)  
IP. 19800605 200812 1 001

Penguji II

anar Kaspil Pasaribu, SH.,M.Eng.,MM  
Dosen STIP

Penguji III

Sursina, S.T., M.T.  
Penata Tk.I (III/d)  
.19720723 199803 2 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Teknika

Diah Zakiah, ST, MT  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19790517 200604 2 015

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

### **“MELAKSANAKAN SISTEM PERAWATAN TERENCANA GUNA Mendukung Performa MESIN INDUK DI MT. JM SUTERA 1”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Teknik Tingkat - I (ATT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Diah Zakiah, ST, MT, selaku Ketua Jurusan Teknik Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Ibu Sursina, ST. MT, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Bapak Asman Ala, S.T., M.T., selaku dosen pembimbing II yang telah meberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Juni 2022

Penulis,

SUZUKI

NIS. 01810/T-I

## DAFTAR ISI

|   | Halaman    |
|---|------------|
| <b>HALAMAN JUDUL .....</b>                            | <b>i</b>   |
| <b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>                | <b>ii</b>  |
| <b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>                 | <b>iii</b> |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>                            | <b>iv</b>  |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                                | <b>vi</b>  |
| <br>  |            |
| <b>BAB I    PENDAHULUAN</b>                           |            |
| A.    Latar Belakang .....                            | 1          |
| B.    Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah ..... | 2          |
| C.    Tujuan dan Manfaat Penelitian.....              | 3          |
| D.    Metedologi Penelitian .....                     | 4          |
| E.    Waktu dan Ternpat Penelitian .....              | 5          |
| F.    Sistematika Penulisan .....                     | 6          |
| <br>  |            |
| <b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>                       |            |
| A.    Tinjauan Pustaka.....                           | 8          |
| B.    Kerangka Pemikiran.....                         | 18         |
| <br>  |            |
| <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>                |            |
| A.    Deskripsi Data.....                             | 19         |
| B.    Analisis Data.....                              | 21         |
| C.    Pemecahan Masalah.....                          | 25         |
| <br>  |            |
| <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>                    |            |
| A.    Kesimpulan .....                                | 39         |
| B.    Saran .....                                     | 39         |
| <br>  |            |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>                           | <b>41</b>  |
| <b>DAFTAR ISTILAH</b>                                 |            |
| <b>LAMPIRAN</b>                                       |            |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan sarana angkutan laut yang digunakan sebagai sarana transportasi laut untuk menggalakkan mobilitas penduduk dan pengangkutan barang-barang guna menunjang pembangunan. Untuk menunjang transportasi di laut digunakan kapal-kapal berbagai jenis dan ukuran yang sesuai dengan kondisi daerah demi kelancaran pengoperasian kapal. Peranan seperti mesin penggerak utama, sangat diperlukan untuk menunjang dalam pengoperasian kapal khususnya kapal laut.

Daya yang diberikan mesin penggerak utama disesuaikan dengan kinerja yang optimal dan petunjuk dari buku manual dari mesin induk itu sendiri. Dengan tidak lancarnya atau seringnya mengalami gangguan kerusakan pada mesin penggerak utama maka ini dapat menghambat pengoperasian kapal. Demi untuk menunjang kelancaran mesin penggerak utama hendaknya harus selalu diadakan perawatan serta perbaikan secara rutin dan secara berkala, agar tidak mengalami kegagalan dalam pengoperasian kapal seperti tidak tepat waktunya

Sistem perawatan terencana terhadap permesinan secara sistematis dan berkelanjutan merupakan salah satu unsur yang sangat penting dalam menunjang pengoperasian kapal tersebut seperti setiap hari (*daily maintenance*), setiap minggu (*weekly maintenance*), setiap bulan (*monthly maintenance*), setiap 6 bulan (*semi annual maintenance*) dan perawatan tahunan (*annually maintenance*) serta perawatan 2,5 tahunan (*intermediate*) merupakan keharusan yang dilakukan oleh pengusaha (*ship owner*) dan *crew* kapal. Seperti yang penulis alami pada tanggal 15 Desember 2021, diberitakan kapal akan sandar di pelabuhan Malaysia. Pada saat olah gerak satu jam kapal ingin berolah gerak terjadi kerusakan pada pada pengabut bahan bakar (*injector*) mesin induk, ditemukan bahwa *nozzle* telah rusak, sehingga performa mesin induk menurun dan berakibat pada tidak lancarnya operasional kapal. Setelah dilakukan pengecekan, ternyata masalah tersebut disebabkan karena perawatan untuk pengabut bahan bakar (*injector*) tidak dilaksanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.

Untuk mencegah terjadinya kerusakan yang fatal pada permesinan yang diakibatkan oleh pengoperasian yang sudah melebihi dari jam kerja yang telah ditentukan oleh pembuat mesin (*maker*) maka diadakan Perawatan berencana sesuai dengan jadwal berdasarkan hasil monitoring, investigasi dan inspeksi serta ditunjang pula oleh suku cadang yang cukup, sehingga mesin induk kapal selalu siap beroperasi apabila dibutuhkan. Dalam mendukung pengoperasian kapal ini sangat dibutuhkan penanganan yang baik dalam sebuah sistem perawatan secara berkala, agar operasional kapal tetap berjalan sesuai dengan kebutuhan perusahaan.



Namun pelaksanaan *Planned Maintenance System* (PMS) harus ditangani oleh Sumber Daya Manusia yang berkualitas, berpengalaman serta terlatih dalam hal manajemen, agar perencanaan, perawatan, perbaikan mesin dapat berjalan sesuai apa yang telah direncanakan oleh pihak kapal dan pihak perusahaan dan juga terhindar dari biaya besar akibat kerusakan yang fatal.

Akan tetapi kenyataannya di lapangan bahwa pelaksanaan perawatan permesinan tidak terimplementasi dengan baik disebabkan keterbatasan waktu di pelabuhan bongkar maupun muat untuk melakukan perawatan permesinan kapal, dan juga ketersediaan suku cadang di atas kapal yang kurang memadai, dimana syarat minimum rekomendasi kelas untuk ketersediaan suku cadang ini telah ditetapkan seperti *main bearings 1 pcs, main thrust block 1 set, cylinder liner 1 pcs, piston 1 pcs, dan piston ring 1 set*.

Berdasarkan fakta dan pengamatan dari kejadian yang penulis amati, serta dengan merujuk pada latar belakang tersebut diatas, maka penulis tertarik menuangkan hal tersebut dan membahasnya kedalam makalah dengan berjudul **“MELAKSANAKAN SISTEM PERAWATAN TERENCANA GUNA MENDUKUNG PERFORMA MESIN INDUK DI MT. JM SUTERA 1”**

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah disusun di atas, maka dapat ditarik beberapa permasalahan yang timbul, antara lain :

- a. Perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Planned Maintenance System* (PMS).
- b. Suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di atas kapal.
- c. Lingkungan kerja yang kurang aman (*safety*) terhadap pekerjaan perawatan permesinan karena keadaan cuaca yang buruk.
- d. ABK mesin masih kurang memahami prosedur perawatan.
- e. Rangkaian prosedur perawatan tidak dilaksanakan dengan baik.

### **2. Batasan Masalah**

Mengingat luasnya permasalahan mengenai perawatan mesin induk, maka penulis membatasi pembahasan makalah ini pada :

- a. Perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Planned Maintenance System* (PMS).
- b. Suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di atas kapal.

### **3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah dijelaskan diatas, maka penulis menentukan rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa perawatan berkala belum terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* ?
- b. Mengapa suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di atas kapal ?

## C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

### 1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui permasalahan utama yang berkaitan dengan prosedur perawatan yang direncanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
- b. Untuk mencari penyebab masalah tidak tersedianya suku cadang di atas kapal.

### 2. Manfaat Penelitian

#### a. Aspek Teoritis

- 1) Sebagai bahan tambahan referensi di perpustakaan STIP mengenai pelaksanaan prosedur perawatan yang direncanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
- 2) Untuk menambah pengetahuan bagi perwira siswa Diklat STIP tentang prosedur dan Perawatan kapal.

#### b. Aspek Praktis

Sebagai bahan masukan dan sebagai bahan acuan bagi para masinis dalam hal pelaksanaan perawatan yang direncanakan guna menunjang kinerja permesinan dan lancarnya pengoperasian kapal secara keseluruhan.

## D. METEDOLOGI PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini penulis memerlukan data yang relevan agar dapat memperoleh hasil penulisan yang baik untuk mengumpulkan dan tersebut penulis menggunakan Metodologi-Metodologi sebagai berikut :

### 1. Metodologi Pendekatan

Di dalam penulisan makalah ini Metodologi pendekatan yang digunakan sebagai berikut :

- a. Berdasarkan Metodologi pengalaman yaitu pengalaman dan pengamatan langsung pada sistem perawatan mesin induk di atas MT. JM SUTERA 1.
- b. Berdasarkan Metodologi perpustakaan (*Library research*) yaitu informasi dari perpustakaan dan dari buku panduan (*instruction manual book*).
- c. Studi kasus yaitu menganalisa suatu masalah untuk mencari solusi yang tepat dan dapat

digunakan kembali pada persoalan yang sama.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperkuat kebenaran data dan usaha penyelesaian atas masalah yang diangkat maka diperlukan informasi yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan berdasarkan data dan fakta yang ada. Kemudian informasi yang diperoleh diolah dan dianalisis menjadi suatu ancuhan yang mendukung penyajian makalah ini sesuai permasalahan yang akan dibahas. Maka penyusun makalah ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah :

### **a. Teknik Pengamatan / Observasi**

Penulis melakukan pengamatan / observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai ditempat obyek penelitian pada saat bekerja di atas kapal MT. JM SUTERA 1.

### **b. Studi Kepustakaan**

Studi kepustakaan adalah penelitian yang mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan perawatan sistem mesin pendingin di atas kapal.

### **c. Teknik Dokumentasi**

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membaca atau melihat dokumen-dokumen kapal yang berhubungan dengan mesin pendingin bahan makanan. Dokumen-dokumen tersebut dapat berupa catatan perawatan rutin dan laporan bulanan kamar mesin, catatan-catatan perbaikan (*history maintenance report*) terhadap mesin induk, catatan terjadi kerusakan (*trouble report*), serta catatan permintaan suku cadang kapal (*spare part requisition*). Data tersebut merupakan data yang digunakan untuk membandingkan masalah yang terjadi di masa lampau, saat ini dan gambaran pada hari-hari berikutnya sewaktu kapal beroperasi.

## **3. Subyek Penelitian**

Dalam penelitian ini yang menjadi subyek penelitian adalah perawatan terencana terhadap mesin induk di atas kapal MT. JM SUTERA 1 untuk menjaga performa mesin induk tetap optimal.

## **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

### **1. Waktu Penelitian**

Waktu Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan pengalaman selama bekerja sebagai *Second Engineer* di atas kapal MT. JM SUTERA 1 terhitung dari 17 Oktober 2021 sampai dengan 12 April 2022. Dalam kurun waktu tersebut kegiatan yang dilakukan hanya meneliti permasalahan yang berhubungan dengan perawatan terencana pada mesin induk tetapi juga digunakan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagai *Second Engineer* sesuai dengan jabatan.

## **2. Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MT. JM SUTERA 1 milik perusahaan JASA Merine Malaysia dengan alur pelayaran Malaysia – Singapore.

## **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**

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi masalah yang menyebutkan poin permasalahan diatas kapal. Batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan didalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat penelitian merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini. Metedologi Penelitian yang digunakan dalam penyusunan makalah. Waktu dan tempat penelitian dalam penyusunan makalah serta Sistematika penulisan makalah.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, yang diambil dari beberapa kutipan buku dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka

pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

### **BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisikan deskripsi data yang merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta yang terjadi diatas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

### **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis dan sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Serta saran yang merupakan pertanyaan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

## **LANDASAN TEORI**

## **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi dan teori-teori yang terkait dan mendukung pembahasan pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

### **1. Manajemen Perawatan**

#### **a. Definisi Manajemen**

Manajemen merupakan suatu sistem dalam mencapai tujuan organisasi yang didalamnya terdapat fungsi-fungsi yang berkaitan satu sama lain. Manajemen tidak hanya ditujukan untuk mengidentifikasi, menganalisa tujuan-tujuan yang harus dicapai, tetapi juga untuk mengkombinasikan sumber daya secara efektif dan efisien.

Banyak pengertian manajemen yang diberikan oleh para ahli diantaranya adalah ilmu dan seni menurut Malayu S.P. Hasibuan (2016:1) mendefinisikan manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Manajemen hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Sarana atau alat manajemen untuk mencapai tujuan menurut M. Manullang (2015;5) adalah :

- 1) *Men*, yaitu manusia/tenaga kerja manusia baik pimpinan maupun pelaksana.
- 2) *Money*, yaitu uang yang diperlukan untuk mencapai tujuan.
- 3) *Methods*, yaitu cara/system yang digunakan.
- 4) *Matrials*, yaitu bahan-bahan yang diperlukan.
- 5) *Markets*, yaitu pasar untuk menjual barang dan jasa yang dihasilkan.
- 6) *Machines*, yaitu mesin sebagai pembantu manusia.

#### **b. Defenisi Perawatan**

Menurut Lindley R. Higgs and Keith mobley (2015:35) dalam *Maintenance engineering handbook, sixth edition*, Perawatan adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara berulang-ulang dengan tujuan agar peralatan selalu memiliki kondisi yang sama dengan keadaan awalnya. *Maintenance* atau Perawatan juga dilakukan untuk menjaga agar peralatan tetap berada dalam kondisi yang dapat diterima oleh penggunaanya.

Menurut M.S Sehwarat dan J.S Narang (2015:34) dalam bukunya “*Production Management*” pemeliharaan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar fungsional dan kualitas.

Dari beberapa pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa kegiatan Perawatan dilakukan untuk merawat ataupun memperbaiki peralatan agar dapat melakukan kegiatan operasional dengan efektif dan efisien sesuai dengan yang diharapkan.

### c. Jenis-jenis Perawatan

Dalam menentukan kebijaksanaan Perawatan, umumnya terdapat 2 (dua) jenis Perawatan yaitu sebagai berikut :

#### 1) Perawatan terencana (*planned maintenance*)

Perawatan Terencana (PMS) adalah sistem perawatan yang dilakukan terhadap pesawat-pesawat permesinan dan peralatan lainnya di kapal secara terencana dan bersinambungan, menurut petunjuk Makernya masing-masing agar dapat menghindari dari terjadinya kerusakan (*breakdown*) yang dapat menghambat dan terlambatnya kelancaran beroperasinya kapal.

Kegiatan Perawatan terencana bertujuan untuk mengurangi kemungkinan cepat rusak supaya kondisi mesin selalu siap pakai, terdapat dua cara perawatan terencana, pertama melakukan patrol/*regular planned maintenance inspection* yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan dengan cara memeriksa setiap bagian mesin secara teliti dan berurutan sesuai dengan *schedule*. Kedua *Mayor overhaul* yaitu kegiatan *maintenance* yang dilaksanakan dengan mengadakan pembongkaran menyeluruh dan penelitian terhadap mesin, serta melakukan penggantian suku cadang yang sesuai dengan spesifikasinya.

Beberapa keuntungan-keuntungan perawatan berencana yang dilaksanakan dengan benar dan baik, antara lain :

- a) Memperpanjang waktu kerja (*lifetime*) unit pesawat atau mesin dan mempertahankan nilai penyusutan pada kapal.
- b) Kondisi material pada pesawat atau mesin dapat di pantau setiap saat oleh setiap pengawas atau personil di darat, hanya dengan melihat pelaporan administrasi perawatan.
- c) Dengan tersedianya suku cadang yang cukup, maka pada saat ada perawatan dan perbaikan tidak kehilangan waktu operasi (*down time*).

- d) Operasi kapal lancar dengan memberikan rasa aman dan tenang pikiran kepada semua personil kapal dan manajemen darat bahwa semua permesinan bekerja secara optimal, normal dan terkontrol dengan benar.
- e) Walaupun biaya perawatan sangat besar, namun semuanya itu dapat diperhitungkan (*accountable*) sesuai dengan anggaran biaya perawatan dan diperkirakan paling sedikit ada penghematan biaya.

## 2) Perawatan tak terencana (*unplanned maintenance*)

Perawatan tak terencana adalah Perawatan darurat yang didefinisikan sebagai Perawatan yang perlu segera dilaksanakan untuk mencegah akibat yang lebih serius. Misalnya hilangnya waktu operasional, kerusakan besar pada peralatan, atau untuk keselamatan kerja. (Anthony,1992). Pada umumnya system Perawatan merupakan Metodologi tak terencana, dimana peralatan yang digunakan, dibiarkan atau tanpa disengaja rusak hingga akhirnya peralatan tersebut akan digunakan kembali, maka diperlukan perbaikan atau Perawatan.

Aktivitas Perawatan jenis ini adalah mudah untuk dipahami semua orang. Jenis Perawatan ini mengijinkan peralatan-peralatan untuk beroperasi hingga rusak total. Kegiatan ini tidak bisa ditentukan atau direncanakan sebelumnya, maka aktivitas ini juga dikenal dengan sebutan *Unscheduled Maintenance*. Ciri-ciri jenis Perawatan ini adalah alat-alat mesin dioperasikan sampai rusak dan ketika rusak barulah tenaga kerja dikerahkan untuk memperbaiki dengan cara penggantian suku cadang yang rusak.

Kelemahan dari sistem ini adalah :

- a) Karena tidak bisa diketahui kapan akan terjadi kerusakan, maka jika waktu terjadi kerusakan adalah pada saat kapal beroperasi, maka akan mengakibatkan tidak tercapainya target waktu pengiriman barang.
- b) Jika suku cadang untuk perbaikan ternyata sulit untuk dipenuhi berarti dibutuhkan waktu tambahan untuk membeli atau memperoleh dengan cara lain suku cadang tersebut.
- c) Karena perbaikan seperti ini sifatnya mendadak, maka ABK mesin bekerja di bawah tekanan, maka akan berakibat :
  - (1) Rendahnya efisiensi dan efektivitas pekerja.
  - (2) Tidak optimalnya mutu hasil pekerjaan perbaikan atau Perawatan dan biaya relative lebih besar.

## d. Tujuan Perawatan



Berikut ini penulis uraikan beberapa tujuan kegiatan perawatan menurut NSOS (2016:25), yaitu :

- 1) Untuk memperoleh pengoperasi`an kapal yang teratur dan lancar serta meningkatkan keselamatan anak buah kapal dan perlengkapannya.
- 2) Untuk membantu para perwira kapal dalam merencanakan dan menata kegiatan dengan lebih baik yang berarti meningkatkan kemampuan kapal dan membantu mereka mencapai sasaran yang telah ditentukan oleh manajer operasi.
- 3) Memelihara peralatan dalam rangka untuk mencapai *target voyage* yang telah ditentukan.
- 4) Untuk meminimumkan waktu nganggur (*down time*) dari kemungkinan terjadi kerusakan.
- 5) Mengadakan suatu kerjasama yang erat dengan fungsi-fungsi utama lainnya dari suatu perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan yaitu tingkat keuntungan yang diperoleh sebaik mungkin dengan total biaya serendah mungkin.
- 6) Memperhatikan jenis-jenis pekerjaan yang paling mahal yang menyangkut perawatan dapat dilaksanakan secara teliti sehingga dapat mengendalikan biaya perawatan secara efisien.
- 7) Sebagai informasi umpan balik yang akurat bagi kantor pusat dalam meningkatkan pelayanan.

## 2. Mesin Induk

Mesin Induk (*Main Propulsion Engine*) yaitu suatu instalasi mesin yang terdiri dari berbagai unit/sistem pendukung dan berfungsi untuk menghasilkan daya dorong terhadap kapal, sehingga kapal dapat berjalan maju atau mundur, di kapal tempat penulis bekerja menggunakan motor diesel sebagai mesin penggerak utama kapal. (<http://www.maritimworld.web.id>)

Mesin diesel adalah pesawat pembakaran dalam (*Internal Combustion Engine*), karena didalam mendapatkan energi potensial (berupa panas) untuk kerja mekaniknya diperoleh dari pembakaran bahan bakar yang dilaksanakan di dalam pesawat itu sendiri, yaitu di dalam silindernya. Sebagai mesin induk, mesin diesel lebih menonjol dibandingkan jenis mesin induk Kapal lainnya, terutama konsumsi bahan bakar lebih hemat dan lebih mudah dalam mengoperasikannya (<http://www.maritimworld.web.id>)

Menurut Jusak johan Handoyo, (2015:34), dalam buku Mesin diesel penggerak utama kapal, menyatakan bahwa Mesin diesel adalah satu pesawat yang mengubah energy potensial panas langsung menjadi energy mekanik, atau juga disebut *Combustion Engine System*. Pembakaran (*Combustion Engine*) dibagi dua yaitu:

- a. Mesin pembakaran dalam (*internal combustion*) adalah pesawat tenaga, yang pembakarannya dilaksanakan di dalam pesawat itu sendiri. Contoh : mesin diesel, mesin bensin, turbin gas dan lain lainya.
- b. Mesin pembakar luar (*external combustion*) adalah pesawat tenaga, dimana pembakarannya dilaksanakan di luar pesawat itu sendiri. Contoh: turbin uap.

### 3. Komponen Dasar Pada Mesin Induk

Suatu pemahaman dari operasi atau kegunaan berbagai bagian berguna untuk pemahaman sepenuhnya dari seluruhi mesin. Setiap bagian atau unit mempunyai fungsi khusus masing-masing yang harus dilakukan dan bekerja sama dengan bagian yang lain membentuk mesin diesel. Orang yang ingin mengoperasikan, memperbaiki atau menservis mesin disel, harus mampu mengenal bagian yang berbeda dengan pandangan dan mengetahui apa fungsi khusus masing-masing. Pengetahuan tentang bagian-bagian mesin akan diperoleh edikit demi sedikit, pertama kali dengan membaca secara penuh perhatian yang berikut, dan kemudian dengan melihat daftar istilah pada akhir buku ini setiap istilah yang belum dapat anda mengerti. Adapun bagian bekerja utama adalah :

- a. Silinder

Jantung mesin adalah silindernya, yaitu tempat bahan bakar dibakar dan daya ditimbulkan. Bagian dalam silinder dibentuk dengan lapisan (*liner*) atau selongsong (*sleeve*). Diameter dalam silinder disebut lubang ( *bore*).

- b. Kepala silinder (*Cylinder head*)

Menutup satu ujung silinder dan sering berisikan katup tempat udara dan bahan bakar diisikan dan gas buang dikeluarkan.

- c. Torak (*Piston*)

Ujung lain dari ruang kerja silinder ditutup oleh torak yang meneruskan kepada poros daya yang ditimbulkanoleh pembakaran bahan bakar. Cincin torak (piston ring) yang dilumasi dengan minyak mesin menghasilkan (*seal*) kerrapatan gas antara torak dan lapisan silinder. Jarak perjalanan torak dari ujung silinder ke ujung yang lain disebut langkah (*stroke*).

- d. Batang Torak (*Piston Rod*)

Suatu komponen utama mesin yang berfungsi untuk menghubungkan piston ke poros engkol dan selanjutnya menerima tenaga dari piston yang diperoleh dari pembakaran dan meneruskannya ke poros engkol.

**e. Cross Head (Kepala Sling)**

Bagian yang menghubungkan antara *piston rod* dengan *connecting rod* dan terbuat dari baja tempa. Cross ini bergerak keatas dan kebawah yang diatur oleh sepatu antar yang terbuat dari coest steel untuk permukaan yang bergesekan dilapisi dengan logam putih.

**f. Batang Engkol (*Connecting rod*)**

Satu ujung, yang disebut ujung kecil dari batang engkol, dipasangkan kepada pena pergelangan (*wrist pin*) atau pena tora (*piston pin*) yang terletak didalam torak. Ujung yang lain atau ujung besar mempunyai bantalan untuk pen engkol. Batang engkol mengubah dan meneruskan gerak ulak-alik (*reciprocating*) dari torak menjadi putaran kontinu pena engkol selama langkah kerja dan sebaliknya selama langkah yang lain.

**g. Poros engkol (*Crankshaft*)**

Poros engkol berputar dibawah aksi torak melalui batang engkol dan pena engkol yang terletak diantara pipi engkol (*crankweb*), dan meneruskan daya dari torak kepada poros yang digerakkan. Bagian dari poros engkol yang didukung oleh bantalan utama dan berputar didalamnya di sebut tap (*journal*).

**h. Roda Gila ( *Flywheel* )**

Dengan berat yang cukup dikuncikan kepada poros engkol dan menyimpan energi kinetik selama langkah daya dan mengembalikanya selama langkah yang lain. Roda gila membantu menstart mesin dan juga bertugas membuat putaran poros engkol kira-kira seragam.

**i. Poros Nok (*Camshaft*)**

Yang digerakkan oleh poros engkol oleh penggerak rantai atau oleh roda gigi pengatur waktu mengoperasikan katup pemasukan dan katup buang melalui nok, pengikut nok, batang dorong dan lengan ayun. Pegas katup berfungsi menutup katup.

**j. Karter (*Crankcase*)**

Berfungsi menyatukan silinder, torak dan poros engkol,melindungi semua bagian yang bergerak dan bantalanya dan merupakan reservoir bagi minyak pelumas. Disebut sebuah blok silinder kalau lapisan silinder disisipkan didalamnya. Bagian bawah dari karter disebut pelat landasan (*bed plat*).

**k. Sistem Bahan Bakar**

Bahan bakar dimasukan kedalam ruang bakar oleh sistem injeksi yang terdiri atas saluran bahan bakar, dan injektor yang juga disebut *nozzle* injeksi bahan bakar atau *nozzle* semprot.

#### 4. Suku Cadang

Suku cadang (*sparepart*) mempunyai pengertian yang luas sebagaimana dijelaskan dalam <http://www.kamusbesar.com> mendeskripsikan suku cadang sebagai alat-alat (di peralatan teknik) yang merupakan bagian dari mesin. Atau Suku cadang adalah komponen duplikat atau pengganti untuk peralatan mesin atau lainnya. Disisi lain suku cadang dapat juga didefinisikan sebagai komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan atau penggantian bagian unit/komponen yang mengalami kerusakan. Berbagai perlengkapan, suku cadang, dan kemudahan pencarian, keaslian, dan harga yang terjangkau, ketersediaan suku cadang dimaksudkan untuk memberi sinyal akan kemudahan pasca penjualan dari seorang penjual atau distributor.

Suku cadang merupakan bagian penting manajemen logistik dan manajemen pengaturan suku cadang di kapal merupakan bagian yang sangat penting yang disediakan untuk penggantian dari komponen atau bagian mesin yang telah rusak. Suku cadang (*Spare part*) adalah suatu barang yang terdiri atas beberapa komponen yang membentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu.

##### a. Material Habis Pakai (*Running Store / Consumable*)

Menurut Jusak johan Handoyo (2015:128) Material Habis Pakai, adalah material yang dipersiapkan untuk menunjang kelancaran pekerjaan harian/setiap hari dalam pengoperasian kapal. Cara penyimpanan Material Habis Pakai, sebenarnya sama juga dengan cara penyimpanan Suku Cadang Material Permesinan, perbedaannya adalah:

- 1) Harga/nilai material habis pakai pada umumnya "tidak mahal", sehingga cara penyimpanannya cukup sederhana saja, aman, rapi, namun untuk per-item material kurang terkontrol.
- 2) Karena pemakaian material ini umunya langsung habis terpakai dalam satu hari itu juga, dan setiap hari selalu ada pemakaian, contoh : Kain lap (majun), Sarung tangan, kwas untuk cat, Lampu-lampu, amplas, packing, dan lain-lainnya. .

Dalam hal persyaratan dokumen (*Filling*) untuk material habis pakai ini, tidaklah selengkap dan sebanyak pada suku cadang permesinan, antara lain:

- a) Surat Bukti permintaan material dari kapal (*Materil Requisition*).
- b) Surat Bukti Pengiriman (*supply*) dari kantor-supplier, yang memuat daftar isi material yang dikirimkan.
- c) Daftar inventories yang rapi, jelas, dan yang memuat riwayat perjalanan material tersebut, mulai dan pengiriman sampai terpakai habis.

- d) Surat Bukti Pemakaian Material per item material, yang harus ditanda tangani oleh minimal 3 (tiga) orang yang berbeda, diketahui oleh Kepala departemen masing-masing dan Nakhoda.

**b. Perencanaan Permintaan Material (Material Requisition)**

Permintaan Material adalah salah-satu bagian dari tanggung jawab manajemen perawatan dan Perbaikan Kapal, yang dalam hal ini adalah peranan Kepala Kamar Mesin dan Mualim I untuk merencanakan dan mengajukan permintaan material kepada Manajemen kantor pusat.

Permintaan Material harus dapat dibaca dan dipahami oleh Manajemen kantor Pusat dengan jelas, tanpa ada pertanyaan lagi dan bahkan Manajemen merespon dan *mensupport* untuk segera dilaksanakan dengan cepat. Permintaan Material yang benar selalu dilengkapi administrasi sebagai berikut:

- 1) Surat Pengantar dari Nakhoda (*Master memo*)
- 2) Permintaan Material dengan Nomor (*Material Requisition*)

Lampiran :

- 1) Berita Acara yang berkaitan (*Statement of Fact*)
- 2) Laporan Kerusakan + (Foto) (*Damage Report*)
- 3) Laporan Perbaikan + (*Record*) (*Remedial Report*)
- 4) Laporan Kondisi Suku-Cadang (*Spare part/Material List*)
- 5) Bukti Pemakaian Suku-Cadang (*Spare part Consumption*)
- 6) *Copy* halaman Buku Material terkait (*Minimum Stock Level*)

**c. Pengontrolan Suku Cadang**

- 1) Ruang penyimpanan suku-cadang harus dapat dilihat secara menyeluruh dan mudah dioperasikan.
- 2) Buku suku-cadang harus tersusun rapi sesuai "urutan indek" permesinan, mulai dari Mesin Penggerak Utama, Motor Listrik, dst.
- 3) Bukti-bukti surat pemakaian suku-cadang tersimpan/terdokumentasi dengan baik sesuai urutan indek, dan mudah untuk diperiksa.
- 4) Bukti-bukti surat pemasokan suku-cadang tersimpan/terdokumentasi dengan baik. Bukti-bukti surat pemesanan dan penerimaan suku-cadang harus jelas, material mana yang sudah dimintakan dan yang belum diminta.

- 5) Apakah ada material yang direkondisi dan atau dikirimkan ke Bengkel darat untuk diperbaiki.
- 6) Koreksi formulir-formulir suku-cadang yang dipersiapkan akan dipakai, dan atau masuk rencana kerja jangka-pendek.
- 7) Label-label yang memberikan informasi data material dan yang diikatkan pada setiap komponen suku-cadang.
- 8) Sistim Lemari Kabinet untuk menyimpan kartu-kartu material, yaitu:
  - a) Lemari dilengkapi dengan laci-laci sesuai penyimpanan kartu.
  - b) Penyimpanan berbagai kartu data teknis, pemakaian dan persediaan.
  - c) Penyimpanan kartu penerimaan.
  - d) Label-label untuk mengenali suku cadang
  - e) Buku catatan pengeluaran tersendiri
    - a. Pemberian tanda suku-cadang yang sudah dipesan.

## 5. Koordinasi

### a. Definisi Koordinasi

Hasibuan (2016:85) berpendapat bahwa Koordinasi adalah kegiatan mengarahkan, mengintegrasikan, dan mengkoordinasikan unsur-unsur manajemen dan pekerjaan-pekerjaan para bawahan dalam mencapai tujuan organisasi”.

Menurut G.R Terry dalam Hasibuan (2016 : 85) berpendapat bahwa koordinasi adalah suatu usaha yang sinkron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat, dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan.

Berdasarkan definisi di atas maka dapat disebutkan bahwa koordinasi memiliki syarat-syarat yakni :

- 1) *Sense of Cooperation*, perasaan untuk saling bekerja sama, dilihat per bagian.
- 2) *Rivalry*, dalam organisasi besar, sering diadakan persaingan antar bagian, agar saling berlomba
- 3) *Team Spirit*, satu sama lain per bagian harus saling menghargai.
- 4) *Esprit de Corps*, bagian yang saling menghargai akan makin bersemangat.

### b. Faktor – Faktor yang mempengaruhi koordinasi

Hasibuan (2016:88), berpendapat bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi koordinasi sebagai berikut :

a) Kesatuan Tindakan

Pada hakekatnya koordinasi memerlukan kesadaran setiap anggota organisasi atau satuan organisasi untuk saling menyesuaikan diri atau tugasnya dengan anggota atau satuan organisasi lainnya agar anggota atau satuan organisasi tersebut tidak berjalan sendiri-sendiri. Oleh sebab itu konsep kesatuan tindakan adalah inti dari pada koordinasi. Kesatuan dari pada usaha, berarti bahwa pemimpin harus mengatur sedemikian rupa usaha-usaha dari pada tiap kegiatan individu sehingga terdapat adanya keserasian di dalam mencapai hasil.

2) Komunikasi

Komunikasi tidak dapat dipisahkan dari koordinasi, karena komunikasi, sejumlah unit dalam organisasi akan dapat dikoordinasikan berdasarkan rentang dimana sebagian besar ditentukan oleh adanya komunikasi.

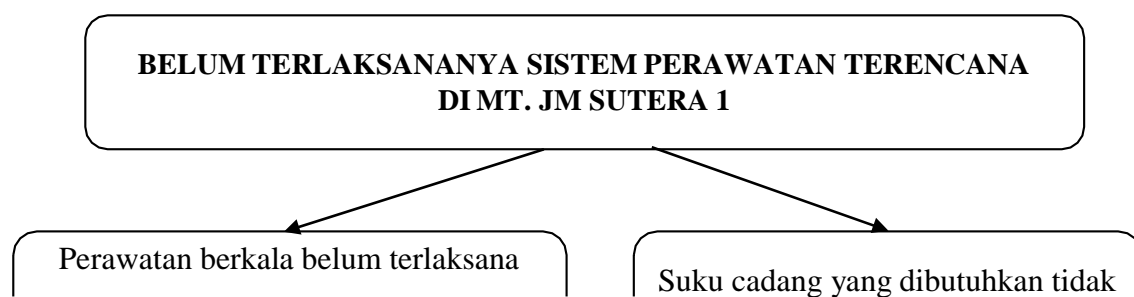
3) Pembagian Kerja

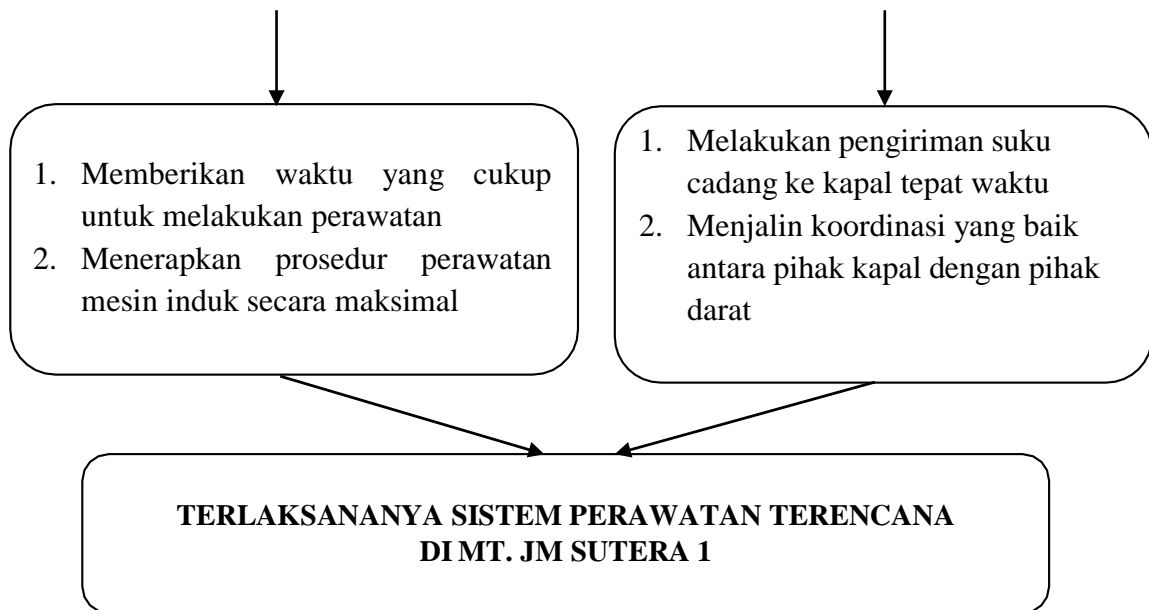
Secara teoritis tujuan dalam suatu organisasi adalah untuk mencapai tujuan bersama dimana individu tidak dapat mencapainya sendiri. Kelompok dua atau lebih orang yang berkeja bersama secara kooperatif dan dikoordinasikan dapat mencapai hasil lebih daripada dilakukan perseorangan.

4) Disiplin

Pada setiap organisasi yang kompleks, setiap bagian harus bekerja secara terkoordinasi, agar masing-masing dapat menghasilkan hasil yang diharapkan.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN





### **BAB III**

## **ANALISIS DAN PERMASALAHAN**

### **A. DESKRIPSI DATA**



Fakta yang terjadi di atas kapal MT. JM SUTERA 1 selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai *Second Engineer* periode 20 Juni 2018 sampai dengan 18 Januari 2019, diantaranya yaitu :

### **1. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)***

Pada tanggal 15 Desember 2021 sebagai diberitakan kapal akan sandar di pelabuhan Malaysia, pada saat persiapan satu jam kapal ingin berolah gerak terjadi kerusakan pada pada pengabut bahan bakar (*injector*) mesin induk, ditemukan bahwa *nozzle* telah rusak, sehingga performa mesin induk menurun dan berakibat pada tidak lancarnya operasional kapal. Setelah dilakukan pengecekan, ternyata masalah tersebut disebabkan karena perawatan untuk pengabut bahan bakar (*injector*) tidak dilaksanakan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*, yang seharusnya harus dilakukan perawatan namun belum dilaksanakan.

Selain itu, penulis juga menemukan ada beberapa permesinan yang sudah melampaui batas jam kerja untuk dilakukan perawatan atau pengecekan secara keseluruhan namun tetap dioperasikan. Hal ini disebabkan jadwal operasional kapal yang sangat padat dan juga saat akan dilakukan perbaikan yang membutuhkan penggantian suku cadang, akan tetapi suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di atas kapal.

### **2. Suku Cadang yang Dibutuhkan Tidak Tersedia di Atas Kapal**

Kejadian pada tanggal 15 Desember 2021 tersebut diatas, dimana terjadi kerusakan pada pengabut bahan bakar mesin induk disebabkan karena perawatan berkala tidak terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*. Setelah dianalisa lebih jauh, perawatan tidak terlaksana disebabkan karena suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di atas kapal. Hal ini diuketahui saat sebelum mengganti pengabut bahan bakar mesin induk, terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan daftar *inventory list* suku cadang tersebut tersedia, akan tetapi setelah diperiksa ternyata suku cadangnya tidak ada di gudang penyimpanan. Dalam hal ini pada saat penggunaan suku cadang yang terpakai tidak segera diperbaharui di daftar *inventory list*, apabila suku cadang tidak ada, maka perawatan mesin induk dan mesin pendukung lainnya akan tertunda dan menimbulkan kerusakan yang fatal. Dengan demikian mengakibatkan pengoperasian kapal mengalami keterlambatan dan menimbulkan performa mesin induk yang kurang baik karena dalam mengadakan perbaikan diperlukan waktu lama.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Perawatan berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)***

Penyebabnya adalah :

#### **a. Padatnya Jadwal Operasional Kapal**

Jadwal operasional MT. JM SUTERA 1 mengakibatkan perencanaan perawatan yang telah ditentukan tidak dapat dilakukan tepat waktu. Hal ini disebabkan jadwal operasional kapal (pelayaran) yang menempuh 300 hari perjalanan dalam setahun, juga menjadi salah satu penyebab tidak terimplementasikannya prosedur sistem perawatan terencana (PMS) yang sudah terjadwal dalam periode waktu tertentu, ditambah lagi dengan sistem di mana dalam suatu perusahaan pengoperasian kapal di atur oleh pihak penyewa. Waktu yang tersedia untuk melakukan perawatan dan perbaikan di pelabuhan sangat sedikit, sedangkan jadwal perawatan sudah seharusnya dilakukan.

Untuk perawatan permesinan di atas kapal sudah tercatat dalam petunjuk buku manual, sedangkan untuk mengimplmentasikannya setidaknya diperlukan waktu sehari untuk melakukan perawatan tersebut, sementara fakta yang ada di lapangan pelaksanaan perawatan telah melampaui batas, namun pelaksanaan perawatan tak dapat dilakukan karena waktu yang sedikit dan kapal masih beroperasi.

#### **b. Belum Maksimalnya MELAKSANAKAN Prosedur Perawatan Mesin Induk**

Dalam MELAKSANAKAN prosedur perawatan mesin induk, yaitu karena tidak dilakukannya perawatan secara teratur, terencana dan menyeluruh terhadap permesinan di kapal karena biaya perawatan yang sangat tinggi dan sebagian dari pemeliharaan perbaikan di kapal hanya ditulis pelaporan sudah dikerjakan sedangkan faktanya belum.

Belum maksimalnya MELAKSANAKAN prosedur perawatan mesin induk disebabkan beberapa faktor yaitu seperti kegiatan pekerjaan perawatan tidak dikerjakan sesuai rencana pekerjaan. Para masinis khususnya Kepala Kamar Mesin (KKM) sebagai pengambil keputusan berperan penting di kamar mesin dalam menghadapi setiap masalah yang terjadi. Keputusan-keputusan yang diambil dapat mempengaruhi operasional kapal. Kepala Kamar Mesin (KKM) juga melihat dari segi biaya yang tinggi untuk semua perawatan karena atas intruksi dari perusahaan sehingga, Kepala Kamar Mesin (KKM) mengurangi atau bahkan meniadakan kegiatan mengerjakan perawatan untuk mengontrol biaya-biaya yang tinggi, dikarenakan banyak sebagian rencana perawatan ditunda atau menunggu perusahaan sudah ada biaya untuk perawatan maka kegiatan perawatan dikurangi sehingga pengoperasian mesin induk menjadi kurang maksimal. Dikarenakan data harus dilaporkan setiap waktunya maka Kepala Kamar Mesin (KKM) atau masinis terkadang hanya mencatat bahwa pekerjaan perawatan telah dikerjakan tetapi dalam kenyataannya belum dikerjakan.

Dikarenakan biaya perawatan permesinan kapal cukup tinggi juga biaya pemeliharaan kapal yang mempunyai biaya yang besar. Maka kebijakan *owner* atau perusahaan dalam untuk mengurangi biaya-biaya atau menekan biaya maka sebagian perusahaan akan mencari tenaga

kerja yang murah demi mendapat keuntungan yang sangat besar. Dimulai dari mencari tenaga kerja pelaut yang berasal dari negara yang mempunyai perekonomian kecil atau negara miskin sampai mencari tenaga kerja pelaut dengan sertifikasi rendah untuk mengemban tanggung jawab yang besar. Selaku Kepala Kamar Mesin (KKM) ataupun masinis dalam pemeliharaan prawatan disamping mengedepankan PMS tetapi masinis harus tunduk dan taat atas kebijakan perusahaan yang terkadang malah membuat terhambatnya pengoperasian kapal, seperti mengurangi biaya-biaya perawatan kapal.

## **2. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Tidak Tersedia Di Atas Kapal**

Penyebabnya adalah :

### **a. Pengiriman Suku Cadang Terlambat**

Lambatnya pengiriman suku cadang mesin induk disebabkan komunikasi pihak darat dengan pihak kapal dalam pengadaan suku cadang mesin induk yang kurang baik. Permintaan suku cadang mesin induk di perusahaan biasanya dilaksanakan dalam 3 (tiga) bulan sekali. Pihak-pihak yang berhubungan dengan pengadaan suku cadang diesel ini yaitu pihak kapal dengan perusahaan. Diperlukan konsultasi bagian teknik untuk pemesanan suku cadang padan umumnya dan suku cadang mesin induk yang tepat dengan harga pantas.

ABK yang bertanggung jawab dalam pengadaan suku cadang belum menjalin komunikasi yang baik (melaporkan) dengan *Chief Enginner* atau *Second Engineer* sebagai pimpinan di kamar mesin. Hal ini seringkali mengakibatkan keterlambatan dalam pengiriman suku cadang ke kapal.

Selain itu, pemesanan suku cadang mesin induk memerlukan persetujuan dari manajer, atau kalau lebih mahal lagi memerlukan persetujuan Direktur Utama atau melalui rapat terbatas. Pemesanan barang biasanya dipesan dari tempat pembuat mesin yang jauh, baru dikirim lewat Agen atau Kantor sebelum ke kapal. Ini adalah prosedur yang berlaku di perusahaan.

Sumber daya manusia yang rendah dan kurang berpengalaman, terutama orang-orang yang berada di Kantor yang terlibat dalam pengadaan suku cadang mesin induk, merupakan salah satu hambatan besar di dalam kelancaran penyediaan suku cadang mesin induk di atas kapal. Selain itu, penempatan orang yang tidak sesuai pada jabatannya dengan latar belakang pendidikan yang dimilikinya juga dapat menimbulkan sejumlah masalah, seperti kesalahan memesan suku cadang mesin induk, keterlambatan pengiriman, dan kecerobohan di dalam penanganan suku cadang mesin induk.

### **b. Koordinasi antara Pihak Kapal dengan Pihak Darat Belum Terjalin dengan Baik**

Pada saat melakukan perawatan dan perbaikan tidak terlepas dari suku cadang yang akan digunakan untuk mengganti bagian yang telah rusak, namun sering terjadi suku cadang yang dikirim perusahaan tidak sesuai dengan standar kualitas suku cadang asli sehingga keandalan suku cadang tersebut tidak sama dalam menahan laju keausan/kerusakan. Hal ini dikarenakan perusahaan kesulitan dalam mencari suku cadang yang berkualitas bagus sesuai standar *maker*. Biasanya suku cadang berkualitas bagus dipesan langsung ke pabriknya sehingga dibutuhkan waktu yang lama untuk sampai ke kapal.

Di dalam *instruction manual book* juga terdapat daftar suku cadang sebagai panduan *engineer* dalam memesan suku cadang yang dibutuhkan, namun pada kenyataannya perusahaan mengirimkan suku cadang yang tidak asli, ditunjukkan dengan tidak adanya sertifikat mutu dari suku cadang tersebut. Malah pada sebagian suku cadang tidak terdapat merk yang sesuai pada *instruction manual book*, bahkan sering perusahaan mengirimkan suku cadang hasil rekondisi.

Selain murah suku cadang yang tiruan lebih mudah didapat, sedangkan suku cadang asli harus dipesan ke pabriknya langsung yang mungkin memakan waktu yang lama. Sementara permintaan suku cadang dari kapal bersifat mendesak. Pada akhirnya cara tersebut dipilih untuk menyiasati keadaan di atas.

Tetapi pada akhirnya tujuan penghematan suku cadang tidak tercapai karena suku cadang tiruan tersebut bila di pasang pada permesinan tidak akan bertahan lama, yang pada akhirnya terjadi pemborosan pemakaian suku cadang.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

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

#### **a. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)***

Alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

##### **1) Memberikan Waktu Yang Cukup Untuk Melakukan Perawatan**

Terbatasnya waktu yang tersedia untuk melakukan perawatan dikarenakan jadwal operasional kapal yang sangat padat. Sebagaimana telah dijelaskan pada analisis data di atas bahwa MT. JM SUTERA 1 dituntut untuk selalu siap beroperasi. Hal ini mengakibatkan jadwal perawatan terencana yang telah direncanakan tidak dapat dilaksanakan tepat waktu.

Perawatan sangat menunjang kelancaran pengoperasian kapal selanjutnya untuk menghindari setiap kendala dan masalah yang menghambat. Dilakukan penyusunan

perencanaan kerja berdasarkan buku petunjuk perawatan (*PMS*), pada setiap bagian dari mesin ada jadwal perawatan, namun kendala waktu yang minim sangat mempengaruhi tercapainya pelaksanaan perencanaan perawatan. Untuk itu pada pelabuhan-pelabuhan tertentu terkadang kapal dapat berlabuh jangkar cukup lama dilakukanlah perawatan utamanya jadwal perawatan permesinan yang telah melampaui batas maksimal sehingga dapat mencegah timbulnya masalah di masa mendatang.

Untuk mengatasi permasalahan yang terjadi seperti ketika *starting air reducing valve* pada mesin induk tidak bekerja maka para masinis mengadakan perawatan sesuai prosedur, yaitu :

- a) Melapor kepada Nakhoda bahwa Mesin Induk akan diperbaiki dan kapal akan delay untuk jangka waktu tertentu (diperkirakan lamanya).
- b) Menentukan permasalahan/kerusakan yang terjadi pada mesin dan data-data serta pengukuran yang lengkap dan jelas
- c) Melaksanakan pertemuan persiapan keselamatan kerja (*Pre Job safety meeting*), yang berkaitan dengan semua aspek keselamatan kerja.
- d) Membagi tugas kepada setiap Masinis dalam group kerja, rincian pekerjaan dan dengan pengarahan yang jelas.
- e) Mempersiapkan suku-cadang yang diperlukan
- f) Mempersiapkan peralatan untuk perbaikan dan semua *Special Tools*.
- g) Mengukur semua parts dengan teliti, sambil dianalisa, dan dicatat semua hasil pengukuran tersebut.
- h) Selesai perbaikan dilaksanakan pengetesan sampai batas maksimum normal.
- i) Pastikan hasil *running test* bekerja dengan baik, normal dan siap untuk meneruskan pelayaran.
- j) Segera melaporkan kondisi Mesin Induk kepada Nakhoda, bahwa kapal sudah siap untuk meneruskan pelayaran.
- k) Membuat berita acara kerusakan dan perbaikan mesin.

Setelah kejadian itu maka KKM atau masinis 1 harus membuat berita acara kerusakan untuk meminta suku cadang yang baru kepada perusahaan dan harus membuat rencana kerja kedepan untuk pencegahan kerusakan-kerusakan yang lain seperti memeriksa permesinan yang ada di kamar mesin ataupun di seluruh bagian kapal yang masa kerjanya sudah habis atau memeriksa permesinan yang lain yang belum pernah diadakan

perawatan dengan cara meneliti dan dengan cara manual (dengan melihat atau mendengar) permesinan yang tidak sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* dan menerapkan perencanaan kerja seperti kerja harian / mingguan / bulanan / triwulan / 6 bulan (*semi annual*) / tahunan (*annual*) secara terus menerus.

## 2) Menerapkan Prosedur Perawatan Mesin Induk Secara Maksimal

Agar perawatan terencana (PMS) dikatatan maksimal, maka harus menerapkan prosedur perawatan mesin induk dengan mengedepankan perawatan secara rutin dan berkala, seperti :

- a) Perawatan rutin yaitu perawatan secara rutin yang dilakukan setiap hari seperti *check oil amount* pada *Lub oil sump* *check pressure* pada *starting air reservoir*.
- b) Perawatan periodik yaitu perawatan yang dilakukan berdasarkan jam kerjanya (*running hours*), seperti :
  - (1) Perawatan tiap 100 jam kerja seperti *discharge drain* pada *Starting air reservoir*.
  - (2) Perawatan tiap 250 jam kerja seperti *checked position rack scale* pada *fuel injection pump* dan *check amount of oil for valves*.
  - (3) Perawatan tiap 500 jam kerja seperti *disassemble and clean* pada *Fuel oil filter*, *Check and adjust* pada *Governor link*.
  - (4) Perawatan tiap 1000 jam kerja seperti *checked injection pressure* dan *atomization remove carbon* pada *Fuel injection valve*, *Exchange lub oil*, *Adjust and confirm opening and closing timings* pada *Suction and exhaust valves*

Dalam melaksanakan perawatan yang telah dijadwalkan sesuai dengan *Planned maintenance system (PMS)*, pertimbangan pertama kali yang harus diketahui yaitu mengenai jam kerja mesin induk (*Running Hours*), kemudian diketahui kapan mesin induk terakhir diperbaiki dan masalah apa yang sering ditimbulkan oleh mesin induk tersebut, jika kita sudah mengetahui permasalahan yang ditimbulkan oleh mesin induk dan data tidak sesuai dengan parameter yang ada pada buku manualnya maka harus dilakukan perawatan yang sesuai dengan prosedur dengan mengacu pada *Manual Instruction Book*.

Agar terbentuk disiplinnya ilmu tentang perawatan di kapal maka ABK juga harus dibekali dengan pengetahuan, peraturan, pemahaman yang sesuai dengan kondisi yang ada di kapal begitupun masalah sumber daya manusianya juga harus ditingkatkan agar kemauan bekerja ABK tersebut sangat optimal sehingga keadaan seperti malas dapat

dihindari. Untuk dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusia di kapal supaya mencapai tujuan agar Anak Buah Kapal (ABK) bagian mesin yang bekerja melaksanakan pekerjaan sesuai prosedur atau dapat memahami dan mengimplimentasikan prosedur kerja, contohnya bagi *crew* kapal atau perwira kapal bagian mesin dan dek yang diberi tugas dan tanggung jawab untuk melaksanakan atau menulis kegiatan pekerjaan, perawatan, perbaikan agar terlebih dahulu dibekali atau *training* tentang tata cara penulisan atau pelaporan yang terbaru yang diterapkan oleh tiap-tiap manajemen perusahaan dalam melaksanakan *planned maintenance system* (PMS).

#### **b. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Tidak Tersedia Di Atas Kapal**

Alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

##### **1) Melakukan Pengiriman Suku Cadang Ke Kapal Tepat Waktu**

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 suku cadang 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 suku cadang. Oleh sebab itu seluruh Perwira Mesin yang berhubungan langsung dengan suku cadang, pihak pembelian dan bagian tehnik di darat harus sadar akan tanggung jawab yang diberikan kepada dirinya masing-masing, terutama dalam pengadaan dan pengawasan suku cadang tersebut.

Agar tidak terjadi kesalahan dan keterlambatan suku cadang ke kapal maka perlu adanya komunikasi yang sinergi antara pihak kapal dengan pihak darat dalam pengadaan suku cadang. 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 suku cadang, mengingat faktor waktu dan anggaran yang besar maka perlu suatu komunikasi yang efektif baik berupa :

Skema sistem komunikasi terlampir pada :

- 1) Komunikasi kebawah (*Downward Communication*) yaitu komunikasi pimpinan kepada bawahan, berupa petunjuk.
- 2) Komunikasi keatas (*Upward Communication*) yaitu komunikasi kepada atasan dari bawahan, berupa laporan keluhan atau saran.
- 3) Komunikasi horizontal (*Horizontal Communication*) yaitu komunikasi sesama awak.

Dengan demikian setiap pihak harus dapat menempatkan posisinya masing-masing sesuai fungsinya dan birokrasi yang panjang dalam pengadaan suku cadang harus dapat dipotong yaitu salah satunya dengan cara menerapkan sistem Manajemen Desentralisasi, terlebih lagi sistem ini cocok untuk kapal-kapal yang berada diluar jangkauan staff darat dalam waktu yang lama.

Segala kebutuhan suku cadang harus dicatat oleh KKM atau masinis dikapal agar kesalahan pendataan mengenai ketersediaan suku cadang yang ada dikapal tidak terjadi, sehingga tidak dapat menimbulkan ketidaksamaan hasil data material suku cadang antara pihak perusahaan maupun pihak dikapal, maka pihak kapal harus membuat kearsipan yang baik, antara lain:

- a) Sekali dalam sebulan KKM harus mencatat setiap pemakaian suku-cadang dan barang-umum dalam Buku Material atau dalam Buku "Stock In/Out", sesuai pemakaian berdasarkan Label-label dan Buku catatan pengeluaran suku-cadang dan barang-umum.
- b) Jika setiap barang yang dipakai telah mencapai titik pemesanan / permintaan, sebagaimana yang tercantum dalam formulirnya suku-cadang dan barang umum, harus segera di pesankan agar tetap dalam tingkat "Stock" atau persediaan normal.
- c) Setiap suku-cadang dan barang-umum yang dipesan / diminta harus dicatat dan dimasukkan dalam formulir "dipesan / diterima". Jika pesanan sudah diterima agar di tuliskan dalam kolom penerimaan.
- d) Setiap permintaan material dan pemakaian material harus dibuatkan Nomer Surat masing-masing sesuai urutan pengeluaran surat yang telah diketahui / ditanda-tangani oleh Nakhoda, dengan maksud agar mempermudah mencari Data-data dokumen tersebut. Misalkan:



- e) Surat permintaan material (*Material requisition*).
- f) Surat pemakaian material (*Material consumption*),

## **2) Menjalinkan Koordinasi Yang Baik Antara Pihak Kapal Dengan Pihak Darat**

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

- a) Berapa banyak jumlah suku cadang 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 suku cadang yang benar dan mudah untuk pengontrolan, seperti dibutuhkan adanya pengelompokan jenis suku cadang dan lain sebagainya.
- c) Dalam hal penyimpanan agar direncanakan supaya mudah untuk mencari seperti penataan yang rapi, dikelompokkan menurut jenis suku cadang, 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 suku cadang yang akan digunakan.

Setiap kali memesan suku cadang, perlu dipertimbangkan dan pengaturan yang mendekati tepat-guna, yaitu agar suku cadang tidak kehabisan pada saat yang dipesan belum datang, akan tetapi suku cadang juga jangan sampai berlebihan di atas kapal yang menyebabkan modal- mati (*idle money*), karena modal tersebut dapat digunakan untuk orang lain.

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

### **a. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)***

**1) Memberikan Waktu Yang Cukup Untuk Melakukan Perawatan**

Keuntungannya :

Dengan tersedianya waktu untuk perawatan mesin induk sehingga jadwal perawatan dapat terlaksana sesuai dengan *planned maintenance system (PMS)*

Kerugiannya :

Terkendala dengan jadwal operasional kapal yang padat.

**2) Menerapkan Prosedur Perawatan Mesin Induk Secara Maksimal**

Keuntungannya :

Perawatan mesin induk dilaksanakan sesuai dengan prosedur sehingga hasilnya maksimal.

Kerugiannya :

Diperlukan pemahaman dan kedisiplinan ABK Mesin dalam melaksanakan tugas perawatan.

**b. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Tidak Tersedia Di Atas Kapal**

**1) Melakukan Pengiriman Suku Cadang Ke Kapal Tepat Waktu**

Keuntungannya :

Suku cadang untuk perawatan mesin induk tersedia di atas kapal sehingga jika terjadi kerusakan komponen pada mesin induk segera dapat dilakukan penggantian dengan suku cadang baru.

Kerugiannya :

Terkadang respon perusahaan dalam pengiriman suku cadang lambat.

**2) Menjalinkan Koordinasi Yang Baik Antara Pihak Kapal Dengan Pihak Darat**

Keuntungannya :

Pengadaan suku cadang terlaksana dengan baik sehingga tidak terjadi kesalahan dalam pengiriman suku cadang.

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari kedua pihak yaitu pihak kapal dan pihak pelayaran.

### **3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

#### **a. Perawatan Berkala Belum Terlaksana Sesuai *Planned Maintenance System (PMS)***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu menerapkan prosedur perawatan mesin induk secara maksimal.

#### **b. Suku Cadang Yang Dibutuhkan Tidak Tersedia Di Atas Kapal**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan pengiriman suku cadang ke kapal tepat waktu.

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari apa yang sudah disampaikan pada bab sebelumnya, maka penulis menyimpulkan bahwa sempitnya waktu untuk melakukan perawatan perawatan atau perbaikan terhadap permesinan serta kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) bagian mesin mengenai prosedur dan manfaat kerja serta sistem perencanaan perawatan atau *Planned Maintenance System (PMS)*, penyebabnya adalah sebagai berikut :

1. Padatnya jadwal operasional kapal menyebabkan perawatan terencana terhadap mesin induk di atas MT. JM SUTERA 1 tidak terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS)*.
2. MELAKSANAKAN Prosedur perawatan mesin induk belum maksimal sehingga *Planned Maintenance System (PMS)* tidak terlaksana dengan baik.
3. Pengiriman suku cadang ke kapal mengalami keterlambatan menyebabkan suku cadang yang dibutuhkan tidak tersedia di atas kapal.
4. Koordinasi antara pihak yang terkait dengan pihak darat belum terjalin dengan baik sehingga pengadaan suku cadang terhambat.
5. Pihak pencharter wajib memberikan waktu khusus untuk melaksanakan perawatan berkala.

## **B. SARAN**

Dari uraian kesimpulan di atas, penulis memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Perusahaan bekerja sama dengan pihak penyewa (*charterer*) dapat memberikan waktu yang cukup untuk melakukan perawatan agar perencanaan perawatan perbaikan permesinan dapat berjalan dengan baik.
2. Memberikan familiarisasi kepada ABK bagian mesin mengenai prosedur perawatan mesin induk agar MELAKSANAKAN prosedur perawatan mesin induk berjalan maksimal.
3. Pihak kapal mengajukan permohonan pengiriman suku cadang ke perusahaan dengan tepat waktu sesuai permintaan agar perawatan terencana mesin induk dapat terlaksana sesuai jadwal yang telah ditentukan.
4. Pihak kapal menjalin koordinasi yang baik antara pihak terkait dengan pihak darat dalam pengadaan suku cadang sehingga *spare part minimal class* tersedia di atas kapal.
5. Pihak terkait harus dilibatkan dalam kegiatan perawatan permesinan di atas kapal.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Anthony, (1992). *Dasar-dasar Manajemen*. Cetakan 16. Yogyakarta : Gadjah Mada

Hasibuan, Malayu SP, (2016), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Rineka Cipta

Jusak, Johan Handoyo. (2015). *Sistim Perawatan Permesinan Kapal*, Ahli Teknik Tingkat III, Ed.3, Jakarta ; EGC

Jusak, Johan Handoyo. (2014). *Mesin Diesel Penggerak Utama Kapal*, Jakarta ; EGC

Jusak, Johan Handoyo (2015), *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal*, Jakarta, Deepublish.

Lindley R. Higgs and Keith Mobley (2015) *Maintenance engineering handbook, sixth edition*, McGraw-hill

M. Manullang (2015 ; 5) adalah : Dasar-dasar Manajemen. Cetakan 16. Yogyakarta : Gajah Mada

M.S Sehwarat dan J.S Narang, (2015), Production Manajemen, Jakarta, Erlangga

Nawawi. (2015) Manajemen Sumber Daya Manusia. Bumi Aksara. Jakarta. Hadari

NSOS. (2016), Manajemen Perawatan Dan Perbaikan, Jakarta, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Sutrisno, Edy. 2015. *Manajemen Sumber Daya Manusia (Cetakan ke tujuh)*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

<http://www.maritimworld.web.id> Definisi Mesin Induk, diakses pada tanggal 01 Mei 2019

<http://www.kamusbesar.com> Definisi Suk Cadang, diakses pada tanggal 01 Mei 2019



**REQUEST SPARE PART URGENT**

Vessel Name : **JM SUTERA 1**

Type of Works : **CRITICAL ITEM**

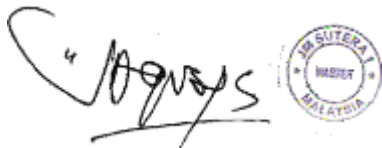
Status : **URGENT**

Date : **10 February 2022**

Dear Sir ,

Please Attach This file Request Spare for Main Engine Find By Request urgent, For more details please contact Chief Engineer .This Spare no spare onboard and next voyage please supply under request.

Thanks Best Regards

The image shows a handwritten signature in black ink, which appears to read 'Agus Hermawan'. To the right of the signature is a circular official stamp. The stamp has a purple border and contains the text 'JM SUTERA 1' at the top, 'MASTER' in the center, and 'MALAYSIA' at the bottom.

CAPT. AGUS HERMAWAN

MASTER OF JM SUTERA 1

# REQUISITION FORM

|              |             |                     |                  |
|--------------|-------------|---------------------|------------------|
| VESSEL NAME  | JM SUTERA 1 | REQUISITION NO      | JMS1-21-051-DD-E |
| EQUIPMENT    | MAIN ENGINE | ITEM GROUP          | SPARE            |
| MANUFACTURER | DAIHATSU    | REQUESTED DATE      | 6/6/2021         |
| TYPE / MODEL | 6DKM-36     | PRIORITY            | URGENT           |
| SERIAL NO.   | DK636Z0117  | ANY SUPPORTING DOCS | NO               |
| CREATED BY   | 2/E         | REVIEWED/ ACK BY    | C/E              |

| IMPA |              |  |      |     | QTY  |         |
|------|--------------|--|------|-----|------|---------|
| NO.  | NO           | ITEM DESCRIPTION   | UNIT | ROB | REQD | REMARKS |
|      |              | <b>ITEM 5. ENGINE FRAME SAFETY VALVE</b>                   |      |     |      |         |
| 1    | E720302060   | ORING  | PCS  | 0   | 6    |         |
|      |              | <b>ITEM 2.4 ENGINE FRAME (REAR VIEW)</b>                   |      |     |      |         |
| 1    | E720200490   | SEAL ,INTAKE MANIFOLD BEND                                 | PCS  | 1   | 4    |         |
|      |              | <b>ITEM12. CYLINDER HEAD</b>                               |      |     |      |         |
| 1    | E365600100   | SEAT (NCX) IN VALVE  | PCS  | 1   | 12   |         |
| 2    | Z560211031DZ | ORING  | PCS  | NIL | 10   |         |
| 3    | E365600230   | INLET VALVE GUIGE  | PCS  | 4   | 8    |         |
| 4    | E365600250   | EX.VALVE GUIDE   | PCS  | 4   | 8    |         |
| 5    | E366300160   | ORING  | PC   | NIL | 6    |         |
|      |              | <b>ITEM 13 ,14 &amp;18. EXHAUST VALVE&amp; INLET VALVE</b> |      |     |      |         |
| 1    | E365800060   | EX.VALVE (HNP)   | PCS  | 2   | 12   |         |
| 2    | E365800180   | VALVE STEAM SEAL ( Exh)                                    | PCS  | 2   | 12   |         |
| 3    | E365700020   | IN.VALVE1-1237T  | PCS  | 2   | 12   |         |
| 4    | E365700150   | VALVE STEAM SEAL (IN)                                      | PCS  | 2   | 12   |         |
|      |              | <b>ITEM 21.1.1 FO INJECTION BLOCK</b>                      |      |     |      |         |
| 1    | E366200350   | GASKET   | PCS  | 2   | 10   |         |
| 2    | E366200390   | ORING  | PCS  | NIL | 10   |         |
| 3    | E366200410   | ORING  | PCS  | NIL | 10   |         |



|  |                    |                          |     |     |    |
|--|--------------------|--------------------------|-----|-----|----|
| 4  | E366200400         | ORING                    | PCS | NIL | 10 |
| <b>ITEM 21.2 FO<br/>INJECTION DEVICE</b> |                    |                          |     |     |    |
| 1  | E36620/145VE5611N6 | NOZZLE (COOLING)<br>DLV  | PCS | 0   | 0  |
| 2  | E366203090         | SPRING,NOZZLE            | PCS | 0   | 0  |
| <b>ITEM 10 .PISTON</b>                   |                    |                          |     |     |    |
| 1  | E365100200         | PISTON RING (EB)         | PCS | 2   | 2  |
| 2  | E365100210         | PISTON RING (BF)         | PCS | 2   | 2  |
| 3  | E365100230         | PISTON RING (TP)         | PCS | 2   | 2  |
| 4  | E365100240         | PISTON OIL<br>RING(UPR)  | PCS | 2   | 2  |
| 5  | E365100270         | PISTON OIL RING<br>(UDR) | PCS | 2   | 2  |
| 6  | E365100080         | PISTON PIN               | PC  | 1   | 2  |

## PLANING MAINTANANCE SYSTEM

### FOR FUEL INJEKTOR TESTING AND PRESSURE TEST 330 BAR

#### BEFORE

| NO | PRESSURE TEST | RNHS  | RNHS REMAIND |
|----|---------------|-------|--------------|
| 1  | 330 Bar       | 4550  | 5450         |
| 2  | 320 Bar       | 4550  | 5450         |
| 3  | 330 Bar       | 6450  | 3550         |
| 4  | 270 Bar       | 10300 | -300         |
| 5  | 320 Bar       | 8300  | 1700         |
| 6  | 330 Bar       | 9300  | 700          |

#### AFTER

| NO | PRESSURE TEST | RNHS | RNHS REMAIND |
|----|---------------|------|--------------|
| 1  | 330 Bar       | 4550 | 5450         |
| 2  | 320 Bar       | 4550 | 5450         |
| 3  | 330 Bar       | 6450 | 3550         |
| 4  | 330 Bar       | 86   | 9914         |
| 5  | 320 Bar       | 8300 | 1700         |
| 6  | 330 Bar       | 9300 | 700          |

By. 2 E \_SUZUKI

CE TAHAN SURATMAN SIBURIAN



## RECORD OF MAINTENANCE, INSPECTION AND TESTING

|                                    |                 |                     |        |
|------------------------------------|-----------------|---------------------|--------|
| Vessel's name:                     | MT. JM SUTERA 1 | Department:         | ENGINE |
| Machinery / Equipment / Structure: | MAIN ENGINE     |                     |        |
| Date of Maintenance / Inspection   |                 | 30.02.22            |        |
| location                           |                 | At sea              |        |
| Type Of Maintenance                |                 | FUEL INJECTOR VALVE |        |

Dear sir,

Please be informed the Main engine abnormalities

On the 30 July 2021, during ship En-route from Fujairah to Singapore found main engine exhaust gas abnormalities,

We observed exhaust gas cylinder no. 2 is 270°C too lowest t and found cylinder no.5 is 420°C Is too high, and other cylinder is normal 390°C

For normal Exhaust gas temperature on 500 Rpm is not exceed 400°C

We analyzes the main engine exhaust gas abnormalities suspected due to one of Fuel injection valve (Injector) is malfunction

As per management permitted we are carried out checks on investigated and we found Fuel injection valve (Injector) no.2 is malfunction.

Currently Ship no available Fuel injection valve spare onboard and for temporary we are use the old previously Fuel injection valve

Please note and kindly supply Fuel injection valve REQ. JMS1-21-051-E

Thanks and best regards



## RECORD OF MAINTENANCE, INSPECTION AND TESTING



Master's / Chief Engineer's Signature:

CE TAHAN SURATMAN SIBURIAN



\*Form TM 9.7A – to be utilised for maintenance of LSA, FFA or any deck and engine room equipment.

Note: Master and/ or Chief Engineer are authorized to amend the format to suit the record-keeping needs of certain machinery or equipment.

Rev 1 / 2014-04-30  
Page 2 of 5

### 3-MONTHLY CRITICAL SPARES INVENTORY

| 3-MONTH CRITERIA   |   |   |                               |  |
|--|---|---|-------------------------------|--|
| MAX FLOW PB 3BT EN 853 25N DN-10<br>WP 330 BAR SAE 100 R2AT 3/8" 4785<br>PSI 2Q/2014 | 1 | 2 | ER<br>Consum<br>able<br>Store |  |
| RIVALIT DIN/EN 853 25N DN-6 SAE<br>100 R2AT 1/4" WP 40 BAR DN 1000 BAR<br>2Q16       | 2 | 3 | ER<br>Consum<br>able<br>Store |  |
| DIN/EN 853 25N DN-12 SAE 100 R2AT<br>1/2" WP 275 BAR/4000 PSI 140515                 | 7 | 9 | ER<br>Consum<br>able<br>Store |  |
|  |   |   |                               |  |
|  |   |   |                               |  |
|  |   |   |                               |  |

| AUX ENGINE- DAIHATSU -<br>SDC-17                                      | STOCK               |     |              | EMERGENCY GENERATOR<br>GENERATOR- GOTSCHKE  | STOCK               |     |        |
|---|---------------------|-----|--------------|---|---------------------|-----|--------|
|   | MINIMUM<br>QUANTITY | ROB | BOX NO       |   | MINIMUM<br>QUANTITY | ROB | BOX NO |
| Cylinder liner  | 1                   | 1   | ER Store     | Motor Starter                               | 1                   | 1   | EG R   |
| O ring Cyl Liner  | 2                   | 2   | ER Store     | Alternator                                  | 1                   | 1   | EG R   |
| Cylinder Head Assy  | 1                   | 1   | ER 2nd<br>Dk | Fuel Pump Set                               | 1                   | 1   | EG R   |
| O ring Cyl head   | 2                   | 2   | ER Store     | Fuel Oil Filter                             | 1                   | 1   | EG R   |
| Gasket Cylinder head  | 2                   | 2   | ER Store     | Motor Starter                               | 1                   | 1   | EG R   |
| Gasket Cylinder head  | 2                   | 2   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Exhaust valve assy  | 2                   | 2   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Suction valve assy  | 2                   | 2   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Piston  | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Cod rod assy  | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Pin Piston  | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Piston Ring - 1   | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Piston Ring   | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Oil Piston Ring   | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Crankpin bearing  | 1                   | 1   | ER Store     | PURIFIER- GEA Westfalia<br>OSD 6-0136-067/5 | STOCK               |     |        |
| Crankpin bot assy   | 1                   | 1   | ER Store     |   | MINIMUM<br>QUANTITY | ROB | BOX NO |
| Main bearing  | 1                   | 1   | ER Store     | INTERMEDIATE SERVICE KIT                    | 1                   | 1   |        |
| Thrust bearing  | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Fuel Injector Assy  | 1                   | 1   | Workshop     |   |                     |     |        |
| FO Injection Pump   | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
| Air Start Motor Assy  | 1                   | 1   | ER Store     |   |                     |     |        |
|   |                     |     |              |   |                     |     |        |
|   |                     |     |              |   |                     |     |        |
| Life Boat Engine Spare - 380J-<br>J ZHENJIANG SIYANG DIESEL<br>ENGINE | STOCK               |     |              |   |                     |     |        |
|   | MINIMUM<br>QUANTITY | ROB | BOX NO       |   |                     |     |        |

\* - Expensive spares which may require owner approval before order and / or may be placed as common stock.

File no. E4/E6