KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

MEMPERKECIL DEFICIENCY "OIL MAJOR" BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM

Oleh:

YULIUS SAPTO PUTRANTO
NIS. 02132 /-N I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2017

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

MAKALAH

MEMPERKECIL DEFICIENCY "OIL MAJOR" BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I

Oleh:

YULIUS SAPTO PUTRANTO
NIS. 02132 /-N

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2017

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama	:	YULIUS SAPTO PUTRANTO
No. Induk Siswa	:	02132 / N
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT – I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM

Jakarta, 26 Juli 2017

Pembimbing I,

Capt. Supendi, M.MTr.
Penata Tk.I (III/c)
NIP. 19760707 199808 1 001

Pembimbing II,

Arif Hidayat, Spel.,MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19740717 199803 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19720908 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama	:	YULIUS SAPTO PUTRANTO
No. Induk Siswa	:	02132 / N
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT – I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM

Jakarta, Oktober 2017

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Capt. Drs. Kemal Syarif, Sp.1, M.Mar	Capt. Saidal Siburian, MM, M.Mar	Drs. Bambang Istidjab, MM
Pembina (IV/a)		
NIP. 19630509 199809 1 002		

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Suhartini, M.MTr
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama	:	YULIUS SAPTO PUTRANTO
No. Induk Siswa	:	02132 / N
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT – I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM

Jakarta, 26 Juli 2017

Pembimbing I,

Capt. Supendi, M.MTr.
Penata Tk.I (III/c)
NIP. 19760707 199808 1 001

Pembimbing II,

Arif Hidayat, Spel.,MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP.19740717 199803 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Irfan Faozun MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19720908 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama	:	YULIUS SAPTO PUTRANTO
No. Induk Siswa	:	02132 / N
Program Pendidikan	:	DIKLAT PELAUT – I
Jurusan	:	NAUTIKA
Judul	:	MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM

Jakarta, Oktober 2017

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Capt. Drs. Kemal Syarif, Sp.1, M.Mar	Capt. Saidal Siburian, MM, M.Mar	Drs. Bambang Istidjab, MM
	Pembina (IV/a)	
	NIP. 19630509 199809 1 002	

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Suhartini, M.MTr
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat Rahmat, Taufik dan Hidayah-Nya, penulis 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 -l) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini, penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang judul : "MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL MT. SINAR BUKOM." Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi llmu 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 Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Sahattua P. Simatupang, MM., MH., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Abdul Rachman, MM., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha
3. Ibu Suhartini, M.MTr, selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Capt. Supendi, MMtr selaku Dosen Pembirnbing Materi Makalah.

5. Bapak Arif Hidayat, S.Pel., MM selaku Dosen Pembimbing Penulisan Makalah.
6. Seluruh Dosen dan Staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan makalah ini.
7. Orang tua dan keluarga saya yang telah memberikan doa sehingga makalah ini dapat diselesaikan.
8. Rekan-rekan Pcrwira Siswa Diklat Pelaut ANT-I Angkatan XXXXVII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

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

Jakarta, Oktober 2017

Penulis,

Yulius Sapto Putranto

NlS. 02132/ N-1

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i
HALAMAN PERSETUJUAN ii
HALAMAN PENGESAHAN iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI..... v
DAFTAR BAGAN vi
DAFTAR LAMPIRAN..... vii

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 Makalah..... 6

BAB II LANDASAN TEORI
A. Tinjauan Pustaka 8
B. Kerangka Pemikiran..... 26

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN
A. Deskrifsi Masalah..... 28
B. Analisis Data 30
C. Pemecahan Masalah 35

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN
A. Kesimpulan..... 42
B. Saran..... 42

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN
DAFTAR ISTILAH

DAFTAR BAGAN

Halaman

Bagan 1 Kerangka Pemikiran 27

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Teknologi industri tidak lepas dari bahan cair kimia, untuk mengangkut bahan cair tersebut dibutuhkan sarana angkut khusus yang salah satunya adalah kapal tanker chemical, ditempat penulis bekerja adalah kapal chemical yang sering mengangkut zat kimia berat (heavy chemical) karena sifat bahan cair kimia tersebut berbahaya bagi kesehatan/keselamatan manusia serta berbahaya terhadap kapal dan lingkungan maka dibutuhkan suatu aturan keselamatan khusus bagi kapal tanker *chemical* tersebut.

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 Guidence 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, seperti Shell, British Petrolomium, Mobil, Total, Petronas dan lainnya yang biasanya petugas pemeriksa keselamatan kapal (Inspector) masing-masing pemilik muatan tersebut akan memberikan *deficiency* dan apabila *deficiency* tersebut termasuk dalam kategori resiko tinggi (high risk) maka kapal tidak diperbolehkan muat sehingga ini suatu kerugian besar bagi pemilik kapal. Sebagaimana fakta yang terjadi di

MT. Sinar Bukom pada tanggal 26 April 2016 di Belawan yaitu ditemukan *cargo hatch cover* di tangki no. 5 kanan yang berlubang dan beberapa master *level cargo tank* yang tidak berfungsi.

Untuk itu penulis membuat makalah dengan judul **"MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM"**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

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

a. Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*
b. Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah.
c. Tidak adanya *sample cargo* yang terakhir dari pelabuhan muat.
d. Tidak adanya *Risk assesment* pada waktu kapal sedang sandar.
e. Ditemukannya pompa bilge di pump room yang tidak berfungsi.
f. Ditemukannya 2 (dua) *cargo tank hatch* yang terbuka pada saat bongkar muatan di pelabuhan.

2. Batasan Masalah

Agar masalah dalam penulisan ini tidak membesar maka penulis sengaja membatasi pada lingkup bahasan yang menyangkut pelaksanaan *Oil Major* pada kapal *chemical* yang dilaksanakan pada tanggal 26 – 27 April 2016 di Belawan, sebagai berikut :

1. Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*
2. Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah.

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. Mengapa perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* dan bagaimana cara mengatasinya ?
b. Mengapa kualitas kerja Awak Kapal masih rendah dan upaya apa yang dapat dilakukan untuk meningkatkannya ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

a. Untuk mengetahui penyebab perawatan kapal tidak dilakukan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* dan mencarikan solusi yang tepat untuk mengatasinya.
b. Untuk mengetahui penyebab rendahnya kualitas kerja awak kapal dan mencari solusi yang tepat untuk meningkatkan kualitas awak kapal tersebut.

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 chemical.

b. Aspek Praktis

1) Diharapakan makalah ini dapat dijadikan pedoman bagi para ABK yang akan bekerja di kapal chemical, khususnya dalam mengatasi *Oil Major*.
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. Sinar Bukom dalam inspeksi dari *Oil Major Company* 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. Sinar Bukom 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. Sinar Bukom 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 Komunikasi Langsung (Wawancara)

Sebagai bahan perbandingan dan untuk tambahan perbendaharaan bahan dalarn pembuatan makalah ini. penulis melakukan tanya jawab dengan rekan-rekan perwira siswa ANT 1 yang berkompeten dan mempunyai pengalaman yang bekerja jadi atas kapal tanker.

c. 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. Sinar Bukom 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-fakor 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. Sinar Bukom sebagai Mualim I pada tanggal 30 Maret 2016 sampai dengan 12 Maret 2017. Dan pada saat dilaksanakan Inspeksi oleh CDI pada tanggal 26 – 27 April 2016 di pelabuhan Belawan, Indonesia

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah di atas kapal MT. Sinar Bukom yang beroperasi di kawasan Indonesia dan Asia Tenggara

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah dalam pembahasan makalah ini, maka penulis memuat sistematika penyusunan makalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang pengambilan judul makalah *"Memperkecil Deficiency Oil Major bagian Deck pada kapal chemical MT. Sinar Bukom"* Kemudian dilanjutkan dengan identifikasi, batasan dan rumusan masalah. Juga dijelaskan tentang tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian serta waktu dan tempat penelitian.

BAB II PENDAHULUAN

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 pemyataan 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. *Vetting Inspection*

Vetting inspection adalah proses penilian resiko yang dilakukan oleh penyewa terminal operator untuk menghindari resiko pada saat barang atau muatan diangkut melalui transportasi darat atau pun laut (http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/Best Practice Guidelines).

2. Perawatan

a. Pengertian Perawatan

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

Perawatan menurut Situmorang (2000:4) adalah Memelihara kapal agar selalu dalam keadaan yang siap operasional dan dapat memenuhi jadwal pelayaran kapal yang telah ditentukan tepat pada waktunya.

Selanjutnya, menurut Prijo Soebandono (2006:29) perawatan adalah Gabungan dari suatu kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi seperti sediakala pada kondisi yang baik untuk dapat dipergunakan kembali.

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

b. Tujuan Perawatan

Menurut NSOS (2003:13-20) tujuan utama perawatan adalah sebagaimana berikut:

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

   Cara klasik dapat di uraikan sebagai berikut :

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

c. Prinsip dasar perawatan adalah sebagai berikut :

1) Perencanaan

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

2) Pelaksanaan pekerjaan

Hendaknya dilaksanakan pekerjaan tersebut sesuai perawatan rutin. Kumpulkan alat-alat dan bahan-bahan yang di butuhkan dan lakukanlah pekerjaan penvatan.

3) Pencatatan atau pelaporan

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

d. Pekerjaan perawatan dibagi dua yaitu :

1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil, namun waktu beroperasinya besar atau lama. Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

a) Perawatan Korektif

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

b) Perawatan Pencegahan

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

2) Perawatan insidentil

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

a) Tes saat pemeriksaan

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

b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah dites tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

c) Pemeriksaan dalam penggunaan

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

d) Pemeriksaan setelah penggunaan

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

e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan

Peralatan cadangan yang jarang digunakan sering kali disimpan dalam gudang. Orang yang bertanggung jawab harus selalu memeriksa peralatan tersebut baik dari jumlah maupun kualitas.

Hal ini bertujuan dapat memperkecil terjadinya kerusakan pada saat alat tersebut di gunakan.

f) Siapa penanggung jawabnya

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

g) Pencatatan hasil pemeriksaan

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

e. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam perawatan

Dalam melaksanakan perawatan perlu diperhatikan langkah-langkah sebagai berikut, guna menunjang kelancaran dari sistem perawatan di atas kapal:

1) Perawatan insidentil terhadap perawatan berencana.
2) Perawatan periodik terhadap pemantauan kondisi.
3) Perawatan pencegahan terhadap perawatan perbaikan.
4) Perawatan korektif.
5) Proses permintaan suku cadang.

Langkah-langkah ini merupakan siklus yang berkesinambungan yang cenderung lebih menekankan analisis dan perencanaan dengan memperhitungkan berbagai hambatan operasional.

3. Kualitas Kerja

a. Definisi Kualitas Kerja

Kualitas kerja memiliki definisi yang sama dengan kinerja yaitu merupakan suatu tingkat pencapaian hasil ataas pelaksanaan tugas tertentu. Dalam konteks pengembangan sumber daya manusia, kinerja seorang karyawan dalam sebuah perusahaan sangat dibutuhkan untuk mencapai prestasi kerja bagi karyawan itu sendiri dan juga untuk keberhasilan perusahaan.

Istilah kinerja berasal dari *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang), atau juga hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang ingin dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. (Anwar Prabu Mangkunegara, 2007:67).

Berdasarkan defenisi diatas bahwa kinerja merupakan suatu konsep yang strategis dalam rangka menjalin hubungan kerja sama antara pihak manajemen dengan ABK untuk mencapai kinerja yang baik, unsur yang paling dominan adalah sumber daya manusia, walaupun perencanaan telah tersusun dengan baik dan rapi tetapi apabila orang atau personil yang melaksanakan tidak berkualitas dengan tidak memiliki semangat kerja yang tinggi, maka perencanaan yang telah disusun tersebut akan sia-sia.

Kinerja adalah melakukan suatu kegiatan dan menyempurnakan sesuai dengan tanggung jawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan. Sementara itu dalam praktek manajemen sumber daya manusia banyak terminologi yang muncul dengan kata kinerja yaitu evaluasi kinerja pada dasarnya merupakan proses yang digunakan perusahaan untuk mengevaluasi *job performance*.

Arti penting dari kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai

tujuan organisasi bersangkutan secara legal, tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral maupun etika (Sedarmayanti, 2007:260)

Unit sumber daya manusia dalam suatu organisasi seharusnya berperan untuk menganalisis dan membantu memperbaiki masalah-masalah dalam pencapaian kinerja. Apa yang sesungguhnya menjadi peranan unit sumber daya manusia dalam suatu organisasi ini seharusnya tergantung pada apa yang diharapkan manajemen tingkat atas, seperti fungsi manajemen manapun, kegiatan manajemen sumber daya manusia harus dievaluasi dan direkayasa sedemikian sehingga mereka dapat memberikan kontribusi untuk kinerja yang kompetitif dari organisasi dan individu pada pekerjaan.

Hasil kerja yang dicapai oleh ABK juga haruslah dapat memberikan kontribusi yang penting bagi perusahaan yang dilihat dari segi kualitas yang dirasakan oleh perusahaan dan sangat besar manfaatnya dimasa yang akan datang.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kualitas Kerja

Berikut faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kualitas kerja berdasarkan pendapat para ahli :

1) Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2007:67), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

   a) Faktor Kemampuan

      Secara psikologis, kemampuan terdiri dari kemampuan potensi (IQ) dan kemampuan realita, artinya karyawan yang memiliki IQ yang rata-rata (IQ 110-120) dengan memadai untuk jabatannya dan terampil dalam mengerjakan pekerjaannya sehari-hari, maka ia akan lebih mudah mencapai kinerja yang diharapkan oleh karena itu karyawan perlu ditempatkan pada pekerjaan yang sesuai dengan keahliannya.

b) Faktor Motivasi

Motivasi terbentuk dari sikap (*Attitude*) seorang karyawan dalam menghadapi situasi kerja. Motivasi merupakan kondisi yang menggerakkan diri karyawan yang terarah untuk mencapai tujuan organisasi (tujuan kerja). Sikap mental merupakan kondisi mental yang mendorong diri pegawai untuk berusaha mencapai prestasi kerja secara maksimal. (Sikap mental yang siap secara *psikofisik*) artinya, seorang karyawan harus siap mental, mampu secara fisik, memahami tujuan utama dan target kerja yang akan dicapai, mampu memanfaatkan dalam mencapai situasi kerja.

2) Kualitas kerja mengacu pada kualitas sumber daya manusia menurut Matutina, kualitas sumber daya manusia mengacu pada :

a) Pengetahuan (*Knowledge*) yaitu kemampuan yang dimiliki karyawan yang lebih berorientasi pada intelejensi dan daya fikir serta penguasaan ilmu yang luas yang dimiliki karyawan.

b) Keterampilan (*Skill*), kemampuan dan penguasaan teknis operasional di bidang tertentu yang dimiliki karyawan.

c) *Abilities* yaitu kemampuan yang terbentuk dari sejumlah kompetensi yang dimiliki seorang karyawan yang mencakup loyalitas, kedisiplinan, kerjasama dan tanggung jawab.

Dua hal yang dievaluasi dalam menilai kinerja karyawan berdasarkan definisi diatas yaitu perilaku dan kualitas kerja karyawan. Yang dimaksud dengan penilaian perilaku yaitu kesetiaan, kejujuran, kepemimpinan, kerjasama, loyalitas, dedikasi dan partisipasi karyawan. Sedangkan kualitas kerja adalah suatu standar fisik yang diukur karena hasil kerja yang dilakukan atau dilaksanakan karyawan atas tugas-tugasnya. Meskipun setiap organisasi berbeda pandangan tentang standar dari kualitas kerja pegawai, tetapi pada intinya efektifitas dan efisiensi menjadi ukuran yang umum."

Bertitik tolak dari definisi yang di atas tersebut maka dapat dikatakan bahwa inti dari kualitas kerja adalah suatu hasil yang dapat diukur dengan efektifitas dan efisiensi suatu pekerjaan yang dilakukan oleh sumber daya manusia atau sumber daya lainnya dalam pencapaian tujuan atau sasaran perusahaan dengan baik dan berdaya guna.

c. Manfaat Kualitas Kerja

Kualitas sumber daya manusia memiliki manfaat ditinjau dari pengembangan perusahaan yaitu:

1) Perbaikan kinerja.
2) Penyesuaian kompensasi.
3) Keputusan penempatan.
4) Kebutuhan pelatihan.
5) Perencanaan dan pengembangan karier.
6) Efisiensi proses penempatan staf.
7) Kesempatan kerja yang sama.

Meningkatkan performance quality (kualitas kerja) ada beberapa cara yang dapat dilakukan oleh perusahaan yaitu dengan memberikan pelatihan atau training, memberikan insentive atau bonus dan mengaplikasikan atau menerapkan teknologi yang dapat membantu meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja.

Berbicara mengenai ABK sama halnya berbicara mengenai sumber daya manusia (SDM) secara umum yaitu aktivitas–aktivitas yang mencoba memfasilitasi orang–orang didalam organisasi untuk berkontribusi dalam pencapaian rencana strategis organisasi (Dewi Hanggraeni, 2012:4). Kualitas dari ABK harus benar-benar siap dari pengetahuan dasar dan juga skillnya sebelum bekerja di atas kapal, kesiapan ABK untuk mendukung kerja secara efektif dan efisien. Hambatan dalam pengoperasian kapal yang disebabkan karena sumber daya manusia yang belum memadai.

Untuk kelancaran pengoperasian kapal yang aman dapat tercapai secara optimal sangat tergantung pada kualitas sumber daya manusia yang melaksanakan tugas-tugas di atas kapal. Dimana memerlukan adanya motivasi, koordinasi, pelatihan dan keterampilan. Kata motivasi (*motivation*) seperti dikatakan Hadari Nawawi dalam buku "Manajemen SDM" bahwa kata dasarnya adalah motif (*motive*) yang berarti dorongan, sebab atau alasan seseorang melakukan sesuatu. Sedangkan koordinasi adalah proses penyatu-paduan berbagai sasaran dan berbagai kegiatan dari berbagai unit yang terpisah (bagian atau bidang fungsional) dari suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Kemudian pelatihan diartikan sebagai proses melatih pekerja menjadi ahli untuk membantunya mengerjakan pekerjaannya yang sekarang sehingga dia bisa berkinerja dengan optimal, kata keterampilan sama artinya dengan kata kecekatan. Terampil atau cekatan adalah kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

4. Awak Kapal / Anak Buah Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Pasal 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

a. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.
b. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
c. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda, yang tercantum dalam sijil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai Anak Buah Kapal antara lain:

a. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat keterampilan pelaut
b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.

5. *International Safety Management Code (ISM Code)*

Menurut International Maritime Organiztion (IMO) International Safety Management Code (ISM Code) adalah Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan. Dalam pendahuluan buku International Safety Management atau ISM Code (1993 : 01) dikemukakan bahwa :

"The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters at safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation qf individuals at all levels that determines the end result"

yang artinya bahwa yang menjadi ujung tombak dari pelaksanaan manajemen keselamatan yang baik adalah dari pihak. atasannya dan mengenai masalah keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan hidup adalah komitmen, kompetensi, sikap perilaku dan motivasi dari masing-masing individu di atas Kapal yang mencerminkan hasil akhirnya.

Dirumuskan dan ditetapkan oleh IMO sebagai Resolusi No.A741 (18) pada tanggal 4 November 1993 dan bersifat wajib (Mandatory) dengan diberlakukannya Bab IX konvensi SOLAS 1974 pada mei 1994. Diharapkan dengan ISM Code akan ada suatu keseragaman managemen sebagai standar pengoperasian kapal secara international Karenanya dalam ISM *Code (As amended in 2002 elemen 1.4)* dinyatakan, bahwa setiap perusahaan pelayaran harus membuat suatu sistem manajemen keselamatan (SMS) yang didalamnya mencakup hal-hal sebagai berikut :

a. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
b. Instruksi dan prosedur untuk menjamin pengoperasian kapal yang aman dan perlindungan lingkungan sesuai dengan peraturan internasional dan nasional yang berlaku.
c. Menentukan tingkat kewenangan dan jalur komunikasi antara personil didarat dan di kapal
d. Prosedur pelaporan dan penyimpangan terhadap persyaratan peraturan
e. Prosedur untuk persiapan dan penanggulangan keadaan darurat.
f. Prosedur audit intern dan tinjauan manajemen.

Lebih lanjut pemerintah di mana bendera kapal dikibarkan akan melakukan audit terhadap perusahaan pelayaran dan kapalnya tersebut terhadap sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat dan pelaksanaannya Jika pada akhirnya ditemukan bahwa prosedur yang ada dan pelaksanaannya dilapangan berjalan baik, oleh pemerintah bendera kapal akan mengeluarkan suatu sertifikat baik untuk perusahaan pelayaran tersebut yaitu :

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

ISM Code sendiri terdiri dari dari 2 Bab dan 16 elemen. salah satunya adalah elemen 10 yang membahas pemeliharaan kapal dan pcrlengkapannya (PMS). Disebutkan dalam elemen l 0. l ISM Code *(ISM code As Amended in 2002 elemen 10.1)* bahwa item-item yang harus ada didalam penyusunan prosedur rencana pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS) antara lain:

a. Struktur bangunan kapal
b. Alat keselamatan, pemadam kebakaran dan anti polusi.
c. Alat navigasi
d. Kemudi

e. Alat Jangkar dan tali
f. Mesin utama dan mesin pembantu
g. Pipeline and valve
h. Alat memuat / bongkar muatan
i. Sistem innert
j. Sistem pemisah, got, dan pompa ballast
k. Alat Komunikasi
l. Sistem Pembuangan
m. Sistem Pendeteksi gas panas dan kebakaran

Jelas sekali bahwa nantinya dengan adanya *Planned Maintenance System* (PMS) akan membuat pemeliharaan dan perawatan terhadap perlengkapan di atas kapal menjadi lebih terarah dan terencana lebih jauh dalam elemen yang sama (ISM *Code as Amended in 2002, elemen* 10) dinyatakan bahwa "pihak perusahaan harus menunjuk orang dikantor yang melakukan monitoring dan evaluasi hasil perawatan kapal".

Pelaksanaan dari *Planned Maintenance System* (PMS) tersebut di kapal harus senantiasa di monitor untuk mengetahui keadaan riil dilapangan mengenai kemajuan ataupun hambatan yang ditemui, suku cadang yang diperlukan dan pemakainannya termasuk daftar perusahaan rekanan yang melaksanakan perawatan dan bagian suku cadang. *Planned Maintenance System* (PMS)

"is a paper/software-based system which allows ship manuvers or operators to carry out. Maintenance intervals according to manufacturers and class/Classification society requirements." yang mempunyai arti bahwa *Planned Maintanace System* (PMS) adalah sistem berbasis software/kertas yang memungkinkan pemilik kapal atau operator untuk melaksanakan perbaikan. atau perawatan secara interval menurut pembangunan kapal dan persyaratan klasifikasi (wv w.enwikipida.org/wiki Pianned_Maintanace)

Selanjutnya disebutkan dalam ISM *Code elemen 10 (ISM Code as Amended in 2002, code 10. I)* disebutkan :

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

Dalam membuat rencana pemeliharaan kapal (PMS) maka mempertimbangkan hal-hal berikut :

1) Peraturan dari negara bendera *(Flag State)*
2) Peraturan dari Biro Klasifikasi kapal.
3) Riwayat pemeliharaan sebelumnya.
4) Kondisi kapal saat ini.
5) Umur kapal.
6) Syarat operasi kapal yang mempengaruhi *life time* peralatan.
7) Guide lines dari industri maritime intemasional.
8) *Maker* / *Manufactures*.

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

a. lnspeksi perawatan dilakukan pada interval yang sesuai.
b. Pelaporan kerusakan yang ditemukan pada saatpemeliharaan.
c. Melakukan perbaikan yang diperlukan.
d. Menjaga record pemeliharaan.

Dalam hal ini yang sangat memegang peranan paling penting adalah Nahkoda dan menurut *Resolution IMO A.741(18) adopted on 4 November 1993 as amended by Resolution MSC.104(73) adopted on 5 December 2000 and as amended by Resolution WSC 273(85) adopted on 4 December 2008 ISM* Code (2010: 4) *Master's Responsibility And Authority:*

a. *The Company should clearly define and document the masler's responsibility with regard to implementing the safety and environmental- protection policy of the Company;*
b. *Motivating the crew in the observation of that policy;*
c. *Issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;*
d. *Verifying that specified requirements are observed; and*
e. *Periodicall}' reviewing the safety management system and reporting its deficiencies to the shore-based management.*

Yang berarti dalam bahasa indonesia adalah bahwa tanggung jawab dan wewenang nahkoda adalah meliputi:

a. Perusahaan harus dengan tegas menjelaskan dan mendokumentasikan tanggung jawab Nahkoda dalam hubungan dengan implementasi
b. Memberikan motivasi terhadap Awak Kapal dalam mengobservasi kebijakan tersebut
c. Mengeluarkan perintah dan instruksi yang jelas dan sederhana
d. Memverifikasi persyaratan-persyaratan tertentu yang ditemukan di atas Kapal
e. Meninjau ulang secara berkala sistem manajemen keselamatan dan melaporkan setiap ada ketidaksesuaian di atas Kapal kepada pihak manajemen di darat.

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 di ikuti oleh setiap Awak Kapal demi tercapainya pengoperasian Kapal yang aman dan efektif.

Menurut Capt William Suryagama (http://ezinearticles.com/?Ship-Inspection And-Vetting-Guidelines&id=6379914) *The onboard inspection can only besuccess if the tanker is preparedfor the inspection and an effective w«v of administering this is to introduce a se!fassessment form covering the*

relevant areas according to Ships Inspection Report gudlines yang artinya dalam bahasa indonesia adalah "lnspeksi di atas Kapal hanya bisa berhasil jika kapan itu sendiri melakukan persiapan dengan cara dan pengaturan yang efektif terutama mengevaluasi sendiri bagian-bagian di atas kapal yang ak:an di inspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Inspection Report* atau SIRE".

Dan untuk pencapaian semua teori di atas tentu diperlukan kemampuan untuk mengaturnya yaitu manajemen untuk pencapaian operasional kapal yang aman menurut SOLAS 74178 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 familiarisasi dalam hal keamanan maupun familiarisasi peralatan dan prosedur keselamatan keija di atas kapal yang berhubungan dengan pengoperasian dan pera\vatan 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 kapai pada hari pertama join kadang maksimal sampai satu bulan atau yang belum berada didalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior. Pemeliharaan dan perawatan kapal menurut SMS Revisi.4 (Chapter.10) yaitu:

a. Memastikan pemiliharaan diselenggarakan sesuai dengan peraturan yang berlaku dan kebijaksanaan perusahan.
b. Masinis yang melakukan dan mengawasi semua pemiliharaan kapal dan Nakhoda bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pengecekan diadakan sesuai dengan kebutuhan.
c. Pemeliharaan kapal dilakukan sesuai dengan Rencana Pemeliharaan Kapal *Planned Maintenance System* (PMS), departemen operasi harus

diberitahu segera untuk setiap kerusakan dengan *Non Conformity Report* Pemeliharaan kapal dan peralatannya disusun dengan standar tinggi dan secara terencana menmut SMS Revisi 4 Chapter 10 (10.2.5) bertujuan sebagai berikut:

d. Untuk memastikan pemeliharannya mesin kapal dan peralatan kapal berjalan efisien dan siap di operasikan secara aman.
e. Untuk menjaga kapal selalu layak laut
f. Untuk mematuhi ketentuan baik nasional dan intemasional maupun peraturan dari Negara Bendera

Selain perawatan untuk operasional kapal sehari-hari juga menurut *Resolution IMO A. 741(18) adopted on 4 November 1993 as amended by Resolution MSC.104(73) adopted on 5 December 2000 and as amended by Resolwion NISC 273(85) Lulopted on 7 December 2008 ISM Code (2010: G) Maintenance Of The Ship And Equipment* meliputi:

a. *The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions qf the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company*.
b. *in meeling these requirements the Company should ensure that*:
    1) insvections are held at appropriate intervals.
    2) any non-confimnity is reported with its possible cause, if known
    3) appropriate corrective action is taken; and.
    4) records of these activities are maintained

Yang berarti dalam bahasa indonesia adalah menurut resolusi IMO dalam ISM Code dikatakan bahwa perawatan kapal dan peralatannya mencakup hal-hal berikut ini :

a. Perusahaan harus membuat prosedur untuk memastikan kapal terawat sesuai dengan kebijakan-kebijakan yang ada dalam peraturan-peraturan yang berlaku dengan persyaratan tambahan yang mungkin dibuat oleh perusahaan
b. Untuk dapat memenuhi persyaratan perusahaan harus memastikan bahwa:

1) Inspeksi diadakan dalam interval waktu tertentu.
2) Jika ada ketidaksesuaian segera dilaporkan dan jika memungkinkan beserta penyebabnya jika diketahui.
3) Segera diambillangkah untuk melakukan tindakan koreksi.
4) Semua pekerjaan tersebut dicatat dan di pertahankan.

Berdasarkan pengertian tersebut di atas maka dapat kita ketahui bahwa proses persiapan yang harus dilakukan awak kapal MT. Sinar Bukom dalam menghadapi internal audit atau inspeksi *pre-vetting* tidaklah mudah dan setiap langkah harus sesuai dengan rencana, jadwal dan prosedur kerja yang telah ditetapkan dalam ISM Code.

6. *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (ISGOTT)

ISGOTT adalah acuan standar pengopersian kapal *tanker* dan terminal muat atau bongkar secara aman. Kapal *chemical tanker* harus memenuhi persyaratan *International Bulk Chemical Code* (IBC Code), disurvei dan disertifikasi. *IBC Code* adalah aturan internasional mengenai konstruksi dan kelengkapan kapal yang mengangkut bahan kimia cair curah yang digunakan oleh *Maritime Safety Committe* (MSC) *International Maritime Organization* (IMO). Membawa muatan *chemical* membutuhkan penanganan dan pengaturan khusus dikarenakan sifat dan tingkat bahaya muatan *chemical* tersebut serta melibatkan berbagai pihak.

Berikut aturan ISGOTT Chapter 12.7 tentang Hatch Cover :

a. Poin 12.7.1 Sealing (Penyegelan)

Hatch cover memiliki tugas yang jauh lebih berat untuk dilakukan saat kapal-kapal ini membawa muatan cair daripada saat membawa kargo curah kering karena mereka harus tetap berada dalam kondisi gas dan cairan yang ketat setiap saat, bahkan saat kapal tersebut bekerja di tempat penyeberangan laut.

Perhatian rutin harus diberikan pada *Hatch cover*, misalnya dengan menyesuaikannya secara merata dan dengan pelumasan benang ulir.

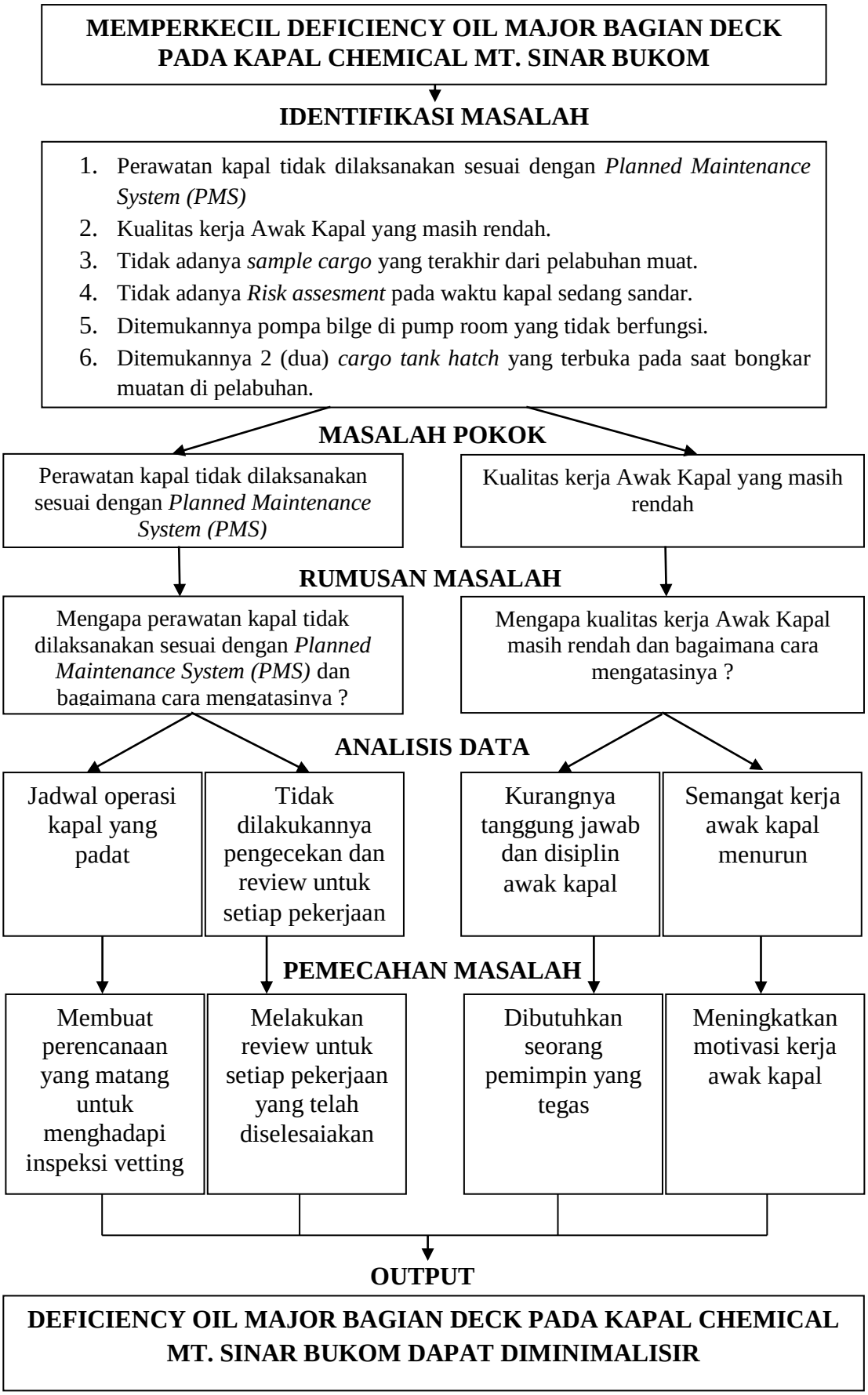
Saat menutup *Hatch cover*, perangkat penutup harus merata dan ditarik secara progresif dalam urutan yang benar sesuai dengan petunjuk pabriknya.

b. Poin 12.7.2 Rubbing in a Seaway (Menggosok di Seaway)

Hatch covers di ember-ember kombinasi secara umum bekerja saat sebuah kapal berada dalam jarak jauh dan oleh karena itu memungkinkan tutup menetas baja digosok pada baja. Investigasi telah menunjukkan bahwa ini tidak mungkin untuk menyediakan sumber pengapian. Namun, persendian antara penutup hatch dan hatch coaming harus dibersihkan sebelum menutup penetasan, terutama setelah kargo curah kering telah dilakukan. Setelah mengenakan peralatan pelindung personel yang sesuai, selang udara bertekanan dengan nosel yang sesuai dapat digunakan untuk tujuan ini.

B. KERANGKA PEMİKIRAN

Penulis membuat kerangka pemikiran makalah dengan judul "Memperkecil *Deficiency Oil Major* Bagian *Deck* Pada Kapal *Chemical MT*. Sinar Bukom" sebagai berikut :


MEMPERKECIL DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM
IDENTIFIKASI MASALAH
1. Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan Planned Maintenance System (PMS)
2. Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah.
3. Tidak adanya sample cargo yang terakhir dari pelabuhan muat.
4. Tidak adanya Risk assesment pada waktu kapal sedang sandar.
5. Ditemukannya pompa bilge di pump room yang tidak berfungsi.
6. Ditemukannya 2 (dua) cargo tank hatch yang terbuka pada saat bongkar muatan di pelabuhan.
MASALAH POKOK
Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan Planned Maintenance System (PMS)
Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah
RUMUSAN MASALAH
Mengapa perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan Planned Maintenance System (PMS) dan bagaimana cara mengatasinya ?
Mengapa kualitas kerja Awak Kapal masih rendah dan bagaimana cara mengatasinya ?
ANALISIS DATA
Jadwal operasi kapal yang padat
Tidak dilakukannya pengecekan dan review untuk setiap pekerjaan
Kurangnya tanggung jawab dan disiplin awak kapal
Semangat kerja awak kapal menurun
PEMECAHAN MASALAH
Membuat perencanaan yang matang untuk menghadapi inspeksi vetting
Melakukan review untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaiakan
Dibutuhkan seorang pemimpin yang tegas
Meningkatkan motivasi kerja awak kapal
OUTPUT
DEFICIENCY OIL MAJOR BAGIAN DECK PADA KAPAL CHEMICAL MT. SINAR BUKOM DAPAT DIMINIMALISIR

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan masalah pokok yang diambil, fakta kondisi yang penulis alami selama bekerja di MT. Sinar Bukom sebagai Mualim I, diantaranya yaitu :

1. Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*

Planned Maintenance System (PMS) adalah suatu system perawatan yang terencana untuk perawatan kapal dan alat-alat keselamatan / instrumen-instrumen di kapal yang mana PMS tersebut dibuat dan disyahkan oleh Perusahaan sesuai aturan yang telah ditetapkan dalam ISM Code 10.1 bahwa perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa kapal terpelihara sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari peraturan-peraturan dan ketetapan-ketetapan yang relevan dan setiap persyaratan-persyaratan tambahan mana saja yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.

Sebagai contoh pada tanggal 21 April 2016 pukul 10.45 LT di Merak, crew kapal melakukan cek pengetesan terhadap kondisi high level alarm dan ternyata ada beberapa yang rusak / tidak berfungsi. Seharusnya pengetesan tersebut dilakukan setiap awal bulan sekitar tanggal 1 - 7 di setiap bulannya. Dengan waktu pengetesan yang tidak sesuai PMS maka perusahaan akan kesulitan untuk mebantu pihak kapal dalam perbaikan tersebut, karena waktu yang terlalu pendek dengan jadwal dilaksanakannya *Oil Major*.

Pelaksanaan pembuatan PMS tersebut biasanya perusahaan/*technical superintendent* bekerja sama dengan pihak kapal. Dengan perawatan yang baik dan terencana maka kondisi dari alat-alat/intrumen-instrumen di kapal

tersebut akan terjamin selalu dalam kondisi yang baik. Perawatan yang baik dan terencana adalah perawatan yang dilaksanakan mengikuti *Planned Maintenance System*.

2. Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah

Pada tanggal 26 - 27 April 2016 di pelabuhan Belawan, Indonesia diadakan inspeksi dari CDI pada kapal MT. Sinar Bukom. 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 anak buah kapal (ABK) terhadap 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 inspector* mengginakan 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 ketidaklancaran berkomunikasi terhadap inspector sehingga pelaksanaan *Oil Major* akan berjalan tidak lancar dan ini harus dihindari.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan rumusan masalah pada Bab I, maka penulis menganalisis penyebab dari permasalahan perawatan kapal yang tidak dilakukan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* dan kualitas kerja awak kapal yang masih rendah, sebagai berikut :

1. Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*

Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)* disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya yaitu :

c. Jadwal operasi kapal yang padat

Jadwal operasi yang padat mengakibatkan perencanaan perawatan kapal yang telah ditentukan tidak dapat dilakukan tepat waktu. Tidak terimplementasikannya prosedur sistem perawatan terencana (PMS) yang sudah terjadwal dalam periode waktu tertentu, sehingga saat dilakukan inspeksi terdapat beberapa penemuan *Deficiency Report*.

Selain dari jadwal operasi yang padat, sumber daya manusia dalam hal ini awak kapal yang kurang bertanggung jawab juga dapat menyebabkan perawatan kapal tidak terlaksana sesuai *Planned Maintenance System (PMS).* Sangat tidak diinginkan kalau Sumber Daya Manusia menjadi penyebab timbulnya masalah karena Sumber Daya Manusia seharusnya menjadi pencegah timbulnya masalah, tetapi

dalam kenyataan factor manusia justru menjadi penyebab walaupun secara tidak langsung dan tanpa disadari.

d. Tidak dilakukannya pengecekan dan review untuk setiap pekerjaan

Banyak awak kapal yang kurang memperhatikan perawatan kapal khususnya alat-alat yang berhubungan dengan pelaksanaan *Oil Major* atau yang disebut perawatan insidentil yaitu perawatan dimana menunggu ketahuan kerusakan baru diperbaiki. Dalam sistem ini komponen-komponen yang seharusnya mendapat perhatian khusus apalagi yang bukan orisinil akan luput dari pemeriksaan. Yang sangat tidak diharapkan ialah apabila komponen tersebut rusak disaat-saat yang penting yang dapat menyebabkan terlibatnya pihak luar seperti pada saat pelaksanaan *Oil Major*. Masalah seperti ini harus dihindari oleh karena akan merugikan bukan hanya perusahaan tetapi juga merugikan personil kapal sendiri.

Pada saat mengadakan kegiatan bongkar/muat dipelabuhan pihak Terminal atau Pengawas Pelabuhan setempat (*Safety Officer* Pelabuhan) sangat tidak mengijinkan pihak kapal melakukan pekerjaan mesin ataupun perawatan lainnya yang dapat menghalangi kapal melakukan olah gerak, karena kapal harus setiap saat siap untuk olah gerak. Hal ini untuk mengantisipasi jika terjadi sesuatu yang membahayakan kapal atau terminal, maka kapal haus dapat bergerak keluar dermaga. Pada umumnya Terminal atau Pelabuhan untuk kapal-kapal yang membawa muatan berbahaya seperti bahan bakar minyak, gas, dan kimia,akan memberlakukan peraturan ini. Jika dilanggar oleh pihak kapal maka sangsinya cukup berat seperti kegiatan bongkar muat dihentikan, atau kapal yang melanggar tidak boleh lagi singgah di pelabuhan tersebut. Sehingga untuk melaksanakan perawatan alat-alat keselamatan secara otomatis juga terbatas.

Pada kondisi tersebut adalah hal yang sering dijumpai di kapal *chemical tanker* ditambah cuaca yang kadang tidak bersahabat saat ombak besar, bahkan penulis pernah mengalami Nakhoda kapal menyisihkan waktu

anchorage di tengah laut untuk perawatan alat-alat keselamatan serta melaksanakan drill penurunan sekoci, kebakaran, emergency steering dan lainnya karena terbatasnya waktu pada saat kapal berada di pelabuhan. Dengan waktu yang sedikit tersebut awak kapal dituntut untuk melaksanakan perbaikan/perawatan alat-alat keselamatan.

2. Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah

Permasalahan tersebut disebabkan :

a. Kurangnya tanggung jawab dan disiplin awak kapal

Awak kapal yang sebaik dan seterampil apapun tanpa dilandasi dengan tanggung jawab dan disiplin kerja akan menghasilkan suatu kerja yang tidak baik, apalagi yang menyangkut mengenai alat-alat keselamatan.

Kurang disiplin dan tanggung jawab awak kapal tersebut bisa disebabkan antara lain:

1) Terbatasnya waktu untuk beristirahat, seperti telah disinggung di depan bahwa kebanyakkan kapal *tanker chemical* hanya mempunyai waktu yang untuk mengadakan perawatan, sehingga waktu untuk beristirahat juga sedikit dan bisa mempengaruhi kedisiplinan personil kapal untuk perawatan alat-alat keselamatan.
2) Kurang tegasnya pimpinan di atas kapal, yang mana akan berpengaruh terhadap tanggung jawab/disiplin awak kapal dalam melaksanakan pekerjaannya.
3) Budaya kita yang memang susah untuk diajak berdisiplin, penulis sebenarnya kurang setuju pendapat tersebut tetapi kenyataan dilapangan kita sering mendapatkan personil tersebut.

Disiplin adalah tindakan dari ABK dalam melaksanakan kegiatan atau pekerjaan sesuai dengan peraturan yang telah ditentukan. Disiplin yang dimaksud disini disiplin waktu, disiplin menerapkan ilmu pengetahuan yang benar dan disiplin dalam hal melaksanakan aturan yang telah ditetapkan dan perintah-perintah atasan di kapal.

Ketidakdisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melakukan tugas dan tanggung jawabnya sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal itu sendiri. Perwira maupun Anak Buah Kapal (ABK) jaga dek harus tanggap dalam menghadapi masalah-masalah yang ada khususnya yang berkaitan dengan keselamatan kerja di atas kapal.

Awak kapal adalah sebagai ujung tombak dari pada perusahaan, jadi para awak kapalah yang paling berkepentingan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab di atas kapal dengan memperhatikan sistem manajemen yang telah dibuat oleh perusahaan. Sehingga keikut sertaan dan keterlibatan awak kapal akan menentukan keberhasilan dalam pengoperasian kapal dengan melaksanakan sistem manajemen keselamatan tersebut seperti tercantum pada :

a) ISM Code 6.1

   Mengenal sumber daya dan personil yang mana perusahaan harus menjamin bahwa Nakhoda adalah benar-benar mampu untuk memegang jabatan pimpinan utama di kapal serta mengenal sepenuhnya sistem manajemen perusahaan.

b) ISM Code 6.2

   Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualifikasi serta memiliki sertifikat dan sehat sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional.

c) ISM Code 6.4

   Perusahaan harus menjamin bahwa personil yang terlibat dalam sistem manajemen keselamatan memiliki pengertian yang memadai akan peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, code-code dan pedoman-pedoman yang terkait.

Dengan banyaknya *deficiency* yang telah diuraikan di belakang bisa dikatakan bahwa personil kapal kurang berkualifikasi sesuai *ISM Code 6.1, ISM Code 6.2,* dan *6.4* khususnya bekerja di kapal *tanker chemical*.

b. Semangat kerja awak kapal menurun

Setiap individu sudah pasti mempunyai tujuan, yaitu untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang mungkin dapat dicapai melalui usaha sendiri ataupun berkelompok. Untuk mencapai tujuan organisasi diatas kapal maka Perwira harus dapat meningkatkan kinerja ABK untuk dapat mencapai tujuan ini.

Dalam upaya meningkatkan kinerja ABK, maka sangatlah penting bagi seorang pemimpin organisasi (Perwira) untuk memahami perilaku individu-individu yang mendorong mereka untuk bekerja. Hal ini di sebabkan karena organisasi diatas kapal adalah merupakan kumpulan individu-individu (pribadi-pribadi) yang memiliki ciri masing-masing.

Dari pernyataan diatas dapatlah dikatakan bahwa individu yang satu tidaklah sama dengan individu yang lain. Dalam satu kapal yang terdiri dari sekumpulan individu dapat juga dikatakan terdiri dari berbagai macam kepribadian yang unik yang tidak sama satu dengan yang lainnya.

Dengan mengetahui hal ini maka dalam memecahkan masalah dan bagaimana memotivasi ABK untuk meningkatkan kinerjanya mereka, haruslah dilakukan pendekatan-pendekatan pribadi atau pendekatan-pendekatan personal.

Selain faktor dari dalam diri Perwira yaitu kurangnya pemahaman Perwira tentang motivasi, hal-hal yang menjadi penyebab menurunnya motivasi kerja ABK, yaitu situasi kerja. Aspek yang mempengaruhi seseorang dalam bekerja salah satunya adalah situasi atau lingkungan kerja. Akan tetapi secara praktis hal ini tidak mempunyai kaitan atau pengaruh langsung terhadap moral yang rendah dari buruh dan pegawai atau terhadap sikap menolak pekerjaannya. Dengan lingkungan kerja yang tidak memuaskan seseorang dapat menimbulkan suatu hubungan sosial di atas kapal menjadi tidak harmonis bahkan menjadikan seseorang tidak betah pada kerjaannya. Bila awak kapal sudah tidak betah di atas kapal, pasti akan terjadi gangguan-gangguan psikis yang dapat mempengaruhi kualitas kerjanya hingga tidak mengindahkan lagi

komitmen dan motivasi kerjanya. Gangguan tersebut tidak hanya berpengaruh pada dirinya sendiri, tapi juga akan mempengaruhi awak kapal lain. Sehingga keselamatan dan keamanan pengoperasian kapal akan terancam, yang pasti juga akan mengancam keselamatan para awak kapal yang lain.

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 *chemical* MT. Sinar Bukom, diantaranya yaitu :

1. Perawatan kapal tidak dilaksanakan sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*

Permsalahan tersebut dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

a. Membuat perencanaan yang matang untuk menghadapi inspeksi vetting

1) Perencanaan

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

Hal-hal yang perlu direncanakan dalam hal perawatan adalah:

a) Perawatan yang dilaksanakan oleh awak kapal bagian mesin, adalah menambah atau mengganti mengganti pipa-pipa yang sudah berkarat yang sudah bocor.

b) Perawatan pada alat pemadam kebakaran dalam hal pemberian *grease* pada tempat-tempat tertentu seperti engsel, roda-roda dan sebagainya.

2) Pelaksanaan pekerjaan perawatan

Pelaksanaan perawatan tersebut dilaksanakan sesuai dengan perawatan 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.

Mualim I melaksanakan jadwal perawatan kapal berdasarkan *Plan Maintenance Schedule* atau jadwal perencanaan perawatan yang telah dipelajari dan di teliti oleh pihak departement teknis pada perusahaan dan mengatur sedemikian rupa jadwal tersebut yang telah disesuaikan dengan kondisi kapal sehingga perawatan yang dilakukan bisa sesuai dengan yang dibutuhkan oleh bagian-bagian kapal yang memang membutuhkan perawatan dan tepat waktu sebelum terjadinya kerusakan yang lebih fatal dan memerlukan lebih banyak biaya sehingga ketika inspeksi diadakan bagian-bagian tersebut bisa berfungsi normal kembali dan Kapal dinyatakan lulus dalam menghadapi inspeksi.

b. Melakukan review untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaiakan

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

Mualim I sebagai manajer bagian dek di atas kapal waiib mengadakan pengecekan ulang atau review untuk setiap pekerjaan yang diiakukan Awak Kapal segera setelah adanya laporan dari Bosun atau kepala kerja yang menyatakan bahwa pekerjaan tersebut telah selesai dilaksanakan sehingga Mualim I sebegai manajer bisa mengetahui secara pasti dan menilai hasil pekerjaan yang dilakukan oleh Awak Kapal apakah sudah

sesuai dengan *Plan Maintenance Shchedule* dan bagian yang dilakukan pekerjaaan itu dapat berfungsi normal kembali, apabula dari hasil pengecekan ulang atau review tersebut masih ditemukan ketidak sesuaian maka kita dapat mengetahuinya secara langsung dan dilakukan kembali tindakan koreksi untuk menutup ketidaksesuaian tersebut.

Apabila hal-hal tersebut di atas telah dilaksanakan secara benar dan sesuai maka proses persiapan yang dilakukan Awak Kapal akan lebih sistematis dan dengan perencanaan yang sesuai, melakukan tindakan koreksi untuk setiap ketidak sesuaian dan melakukan pengecekan ulang atau review untuk proses pekerjaan yang Awak Kapal lakukan akan menghasilkan sebuah persiapan yang optimal sehingga pada saat di adakannya internal audit atau inspeksi pre-vetting pihak internal auditor tidak menemukan hal-hal yang dianggap bisa menghambat operasional Kapal dan Kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

2. Kualitas kerja Awak Kapal yang masih rendah

Masalah tersebut dapat diatasi dengan cara sebagai berikut :

a. Dibutuhkan seorang pimpinan tegas

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:
    a) Sebagai sumber informasi, mungkin lebih tahu secara mendetail
    b) 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 setidak-tidaknya memperkecil kemungkinan-kemungkinan akan timbulnya masalah khususnya dalam penyelenggaraan *Oil Major*. 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.

Adapun ciri-ciri seorang pemimpin yang baik antara lain:

1) Berpengetahuan dan berpengalaman serta kreatif.
2) Percaya diri, tidak otoriter, bersedia menanggapi pendapat bawahan.
3) Memahami kesulitan yang dialami perusahaan.
4) Obyektif dan rasional dalam menilai sesuatu.
5) Dapat membina kerjasama yang baik.

Berikut penulis uraiakan 4 (empat) sifat penting yang harus dimiliki seorang pemimpin sebagaimana dikutip dari buku Manajemen Personalia Untuk Kapal Niaga, karangan Max. T. Dompas (2001 : 23-24), yaitu :

1) Kemampuan untuk mengambil keputusan

   Seorang pemimpin harus menjamin bahwa ia senantiasa mengetahui secara lengkap tentang segala sesuatu yang sedang berlangsung, ia harus memegang semua tali kendali usaha, namun setelah mempertimbangkan semua fakta penting, ia harus mengambil keputusan dan meneruskannya kepada bawahannya.

2) Harus konsisten

   Pemimpin harus tegas dan adil, namun yang terpenting konsisten dalam arti pendiriannya tidak berubah-ubah.

3) Harus dapat dihubungi oleh semua

   Para Perwira dan ABK adalah pribadi-pribadi yang dari waktu ke waktu menghadapi masalah-masalah pribadi yang mana mereka memerlukan bantuan dan nasehat. Perwira harus memberikan bantuan kepada ABK apabila diperlukan. Perwira harus memberi kemungkinan untuk dihubungi pada setiap waktu yang wajar oleh awak kapal, dengan masalah pribadi tanpa mereka harus menunggu-nunggu pada saat Perwira berada dalam "suasana baik". Perwira harus menunjukkan sikap senasib dan sepenanggungan.

4) Harus merupakan seorang pemikir

   Seorang pemimpin harus menghadapi masalah-masalah secara bijaksana jangan bertindak secara terburu-buru secara emosional. Pertimbangan dan penilaian yang baik sangat diperlukan sebelum mengambil keputusan.

Sumber Daya Manusia adalah orang-orang yang bertanggung jawab penuh atas terlaksananya perawatan yang baik di atas kapal, yaitu *Chief Officer, Second Officer, Third Officer* serta para anak buah kapal lainnya seperti Bosun, Juru Mudi dan Kadet. *Chief Officer* sebagai Kepala Departemen *Deck* harus menerima masukan-masukan dari para bawahannya dan kemudian menindak lanjuti laporan-laporan yang diberikan kepadanya. Sekecil apapun masalah yang ditemukan harus segera di atasi karena menunda perbaikan akan menyebabkan kerusakan yang lebih parah. Seperti dalam dunia kesehatan ada motto yang mengatakan *"mencegah lebih baik dari mengobati"*, maka demikian juga dalam hal perawaan alat-alat keselamatan. Memperbaiki kerusakan kecil jauh lebih baik dari pada memperbaiki kerusakan yang sudah menjadi parah. Kepala Departemen yang tidak tanggap atas laporan-laporan yang disampaikan adalah awal dari munculnya masalah. Mengabaikan gejala-gejala awal sangat tidak dianjurkan.

Dalam buku instruksi sudah ada acuan-acuan yang harus dilaksanakan dalam perawatan tetapi personil-personil yang bertanggung jawab sering lalai bahkan cenderung tidak mengabaikan apa yang sudah ditetapkan

oleh aturan-aturan yang telah dibuat. Disaat sudah menjadi masalah selalu saling menyalahkan antara satu dengan lainnya. Personil yang bertanggung jawab harus mempunyai rencana kerja yang disusun sesuai urgensinya. Di atas kapal sudah ada PMS *(Plan Maintenance Schedule)* atau perawatan berencana yang apabila betul-betul dilaksanakan akan sangat bermanfaat karena sistem pemeriksaan berkala akan berjalan dengan baik.

b. Meningkatkan motivasi kerja awak kapal

Motivasi perlu diberikan kepada personil kapal sedemikian rupa sehingga mereka mau bekerja dengan ikhlas, bekerja dengan penuh tanggung jawab dan disiplin, adapun cara memberikan motivasi antarta lain:

1) Menciptakan lingkungan kerja yang harmonis.
2) Memberikan kepastian kerja.
3) Memberikan kenaikan pangkat bagi yang berprestasi.
4) Memberikan kenaikan gaji berkala.
5) Meningkatkan kesejahteraan keluarga personil kapal.

Seseorang termotivasi bekerja giat / rajin, karena dia berharap, bahwa hanya dengan bekerja giat kebutuhannya dapat terpenuhi, seperti mendapat pujian dari Perwira, promosi, upah yang tinggi dan lain-lainya. Kemudian ada juga yang lebih banyak bicara daripada bekerja, karena dia termotivasi agar dia dapat diterima oleh rekan-rekan kerjanya, dan menunjukkan keberadaannya (eksistensinya) sebagai ABK. Kebutuhan manusia tersusun dalam suatu hirarki. Tingkat kebutuhan yang paling rendah adalah kebutuhan fisiologis dan tingkat yang tertinggi adalah kebutuhan akan perwujudan diri.

Dengan mengetahui teori kepuasan yang memotivasi untuk menghasilkan kinerja yang baik, maka Perwira dapat meningkatkan kinerja ABK dengan cara pemenuhan kebutuhan dalam diri ABK, seperti pujian atas pekerjaan ABK, pengakuan atau promosi. Selain itu

Perwira juga dapat mengambil tindakan dengan cara berkomunikasi yang baik dalam membimbing ABK dengan arahan-arahan supaya ABK mau belajar bekerja dengan cepat, sedikit bicara banyak bekerja, sehingga pada akhirnya dia dapat merasakan bahwa ia mempunyai suatu fungsi dan status yang baik, ia harus merasakan bahwa dengan peningkatan kinerja yang dilakukannya sangat membantu operasional kapal.

Adapun menurut teori motivasi sebagai harapan, bahwa kinerja yang baik dihasilkan dari motivasi kerja yang tinggi dan didukung juga oleh adanya kemampuan dari ABK itu sendiri.

Dibandingkan dengan teori yang terdahulu, teori ini jauh lebih lengkap, karena ditambahkannya fungsi kemampuan *(Ability)* di dalam proses terjadinya kinerja yang tinggi.

Contoh : Seorang ABK yang baru pertama bekerja di kapal, ABK ini sebenarnya mempunyai motivasi untuk bekerja dengan baik, namun karena dia belum mengetahui prosedur yang benar tentang suatu pekerjaan, maka bila kita membandingkan antara dia dengan ABK lain yang berpengalaman (mampu) mengerjakan pekerjaan tersebut, maka akan terlihat hasil yang berbeda.

Untuk meningkatkan kinerja ABK, maka Perwira dapat mengambil tindakan pelatihan (*training*) terhadap ABK yang baru dan pembagian tugas yang benar, yaitu dengan cara memberikan suatu pekerjaan yang sesuai dengan kemampuan ABK tersebut untuk dapat menyelesaikan pekerjaannya.

Dari uraian diatas, dapatlah dilihat bahwa penyebab menurunnya motivasi ABK dapat dipecahkan dengan pendekatan-pendekatan personil, yang penerapannya akan berbeda antara satu dan yang lainnya.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa dan permasalahan serta pembahasan yang telah penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya, maka sesuai judul yang dibuat yaitu "Memperkecil *Deficiency Oil Major* Bagian *Deck* di kapal MT. Sinar Bukom" maka penulis memberikan kesimpulan mengenai faktor yang mempengaruhi banyaknya *deficiency* pada saat penyelenggaraan *Oil Major* adalah sebagai berikut:

1. Perawatan kapal tidak dilakukan sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* disbeabkan jadwal operasi kapal yang padat dan tidak dilakukannya pengecekan dan review untuk setiap pekerjaan.

2. Kualitas kerja awak kapal yang masih rendah dikarenakan kurangnya tanggung jawab dan disiplin awak kapal dan semangat kerja awak kapal menurun.

B. SARAN-SARAN

Berdasarkan kesimpulan-kesimpulan yang telah diuraikan, penulis mencoba memberikan saran-saran yang berhubungan dengan penulisan makalah ini, adapun saran-saran tersebut adalah:

1. Untuk meningkatkan perawatan kapal sessuai dengan *Planned Maintenance System (PMS),* hendaknya Nakhoda membuat perencanaan yang matang untuk menghadapi inspeksi vetting, dan Perwira melakukan review untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaiakan.

2. Untuk meningkatkan kualitas kerja awak kapal dibutuhkan seorang pemimpin yang tegas dan disarankan kepada Nakhoda untuk meningkatkan motivasi kerja awak kapal Anak Buah Kapal (ABK).

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

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 Amandement 2010, IMO Publicationt

Undang-Undang Republik Indonesia Pasal 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran