

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI  
SIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL  
MT MARINE HONOUR**

Oleh :

**JAN HENRI WARDINSON PURBA**

**NIS. 02628/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022**

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI  
SIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL  
MT. MARINE HONOUR**

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

**Oleh :**

**JAN HENRI WARDINSON PURBA**

**NIS. 02628/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2022**

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



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : JAN HENRI WARDINSON PURBA  
No. Induk Siwa : 02628/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE  
INSPECTION DI ATAS KAPAL MT MARINE HONOUR

Jakarta, Mei 2022

Pembimbing I,

Capt. Renta Novaliana, S.Si.T.,M.A

Pembina (IV/a)

NIP. 19781106 200502 2 001

Pembimbing II,

Drs. Purnomo, MM

Pembina (IV/a)

NIP.19590612 198003 1 002

Mengetahui

Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, MM

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

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



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : JAN HENRI WARDINSON PURBA  
No. Induk Siwa : 02628/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE  
INSPECTION DI ATAS KAPAL MT MARINE HONOUR

Penguji I

**Dr. April Gunawan Malau, MM**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

Penguji II

**Capt. Fauzi, S.Sos, MM**

Penguji III

**Capt. Renta Novaliana, S.Si.T., M.M**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19781106 200502 2 001

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

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

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur kami panjatkan kepada TUHAN YESUS KRISTUS atas Berkat Penyertaan dan Kasih Karunia-NYA sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan Judul :

### **“OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL MT MARINE HONOUR”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT - 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. Capt. Bhima Siswo Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Capt. Renta Novaliana, S.Si.T.,M.A, selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Drs. Purnomo, MM, 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 sumbangsib 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, Mei 2022

Penulis,

JAN HENRI WARDINSON PURBA  
NIS. 02628/N-1

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran .....	22
<b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	24
B. Analisis Data .....	25
C. Pemecahan Masalah .....	29
<b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	43
B. Saran .....	43
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	45
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. *List of Observation*
- Lampiran 4. *Closing Report – Sire Observation*
- Lampiran 5. Gambar Kapal MT. Marine Honour

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan moda angkutan yang ekonomis dan memiliki peranan penting untuk pengangkutan di laut khususnya kapal tanker dapat mengangkut beberapa jenis muatan cair. Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal tanker juga mengalami perubahan, sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu kapal tanker harus memenuhi persyaratan yang di isyaratkan oleh IMO ataupun aturan lainnya. Demikian juga dengan sumber daya manusia (operator) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW 1978.

OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*) atau Forum international Perusahaan Minyak yang dibentuk pada April 1970 sebagai tanggapan terhadap berkembangnya kekhawatiran masyarakat tentang pencemaran laut, terutama dengan minyak, setelah insiden Torrey Canyon pada tahun 1967. Perusahaan Minyak International Marine Forum (OCIMF) adalah asosiasi bersifat sukarela dari perusahaan minyak yang memiliki kepentingan dalam pengiriman dan pelabuhan minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas.

Salah satu inisiatif keselamatan yang paling signifikan diperkenalkan oleh OCIMF adalah Kapal Laporan Pemeriksaan Programme (Sire). Program ini awalnya diluncurkan pada tahun 1993 untuk secara khusus mengatasi kekhawatiran tentang pengiriman sub-standar. *The Sire* Program adalah alat penilaian risiko tanker unik bernilai bagi penyewa, operator kapal, operator terminal dan badan-badan pemerintah yang bersangkutan dengan keselamatan kapal.

*Sistem Sire* adalah database yang sangat besar informasi up-to-date tentang tanker dan tongkang. Pada dasarnya, *Sire* telah memfokuskan kesadaran industri tanker tentang pentingnya memenuhi standar kualitas dan keselamatan kapal tanker yang memuaskan. Sejak diperkenalkan, Program Sire telah menerima industri-lebar penerimaan dan partisipasi oleh kedua OCIMF Anggota, penerima Program dan

oleh Operator kapal. Perluasan Barges dan kapal kecil ke Sire diresmikan pada akhir 2004.

Walaupun perusahaan telah menerapkan sistem manajemen di atas kapal yang berisi peraturan-peraturan yang berlaku di atas kapal seperti *International Safety Management Code* (ISM Code), *Safety of life at sea* (SOLAS 1974), *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF), *Ship Inspection Report Programme* (SIRE), dan lain-lain. Selain itu manajemen perusahaan selalu melaksanakan internal audit atau *pre-vetting inspection* sebelum pelaksanaan inspeksi dari perusahaan minyak yang akan menyewa.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas MT. MARINE HONOUR dimana terjadi hambatan dalam persiapan menghadapi inspeksi sire yaitu masih ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*. Hasil inspeksi mengalami kegagalan karena banyaknya temuan dari hasil inspeksi tersebut adalah pipa pemadam api di dekat COT no.5 dan tangga yang sudah keropos. Pada saat pemeriksaan alat pemadam jenis busa tim inspeksi menyuruh Mualim I untuk mencoba alat tersebut.

Dari faktor sumber daya manusia yaitu pemahaman ABK yang masih rendah dikarenakan familiarisasi yang belum maksimal. Begitu juga dengan kedisiplinan ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection* yang kurang maksimal. Hal ini menyebabkan ABK dalam melaksanakan tugas untuk mempersiapkan *sire inspection* kurang maksimal.

Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal oleh ABK dikarenakan pengawasan oleh Perwira yang tidak konsisten. Dan juga kurang baiknya koordinasi antar ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*. Oleh karena permasalahan-permasalahan tersebut harus diatasi agar kapal siap dalam menghadapi inspeksi *vetting*.

Oleh karena persiapan sebelum inspeksi sangatlah penting, maka penulis tertarik pada makalah ini dengan mengambil judul : **"OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI SIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL MT. MARINE HONOUR"**.

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

### **1. Identifikasi Masalah**

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang maka dapatlah diidentifikasi masalah tentang *SIRE/vetting inspection* di atas MT. MARINE HONOUR yang menyebabkan gagal dalam menghadapi inspeksi yang dilakukan inspeksi sire antara lain sebagai berikut:

- a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*
- b. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*
- c. Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal
- d. Kurang baiknya koordinasi antar ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*
- e. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*.

### **2. Batasan Masalah**

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi inspeksi *vetting* maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas MT. MARINE HONOUR, sebagai berikut :

- a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*
- b. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*

### **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 masih ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur eksternal audit ?
- b. Mengapa pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)* masih rendah ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN**

### **1. Tujuan Penulisan**

- a. Untuk mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan kurang optimalnya persiapan *SIRE / vetting inspection* di atas MT. MARINE HONOUR
- b. Untuk menganalisa fakta-fakta yang terjadi di atas kapal yang berkaitan dengan persiapan *SIRE / vetting inspection*.
- c. Untuk mengevaluasi alternatif pemecahan masalah sehingga ditemukan solusinya.

### **2. Manfaat Penulisan**

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

#### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi pembaca maupun calon pelaut yang akan bekerja di atas kapal.
- 2) Diharapkan dapat dijadikan untuk menambah bahan bacaan di perpustakaan STIP Jakarta.

#### **b. Aspek Praktis**

- 1) Diharapkan dapat dijadikan sebagai pedoman bagi pelaut yang akan bekerja di atas kapal tanker.
- 2) Diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pihak perusahaan pelayaran yang mengoperasikan MT. MARINE HONOUR.

## **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 pelaksanaan tentang *vetting inspection* di atas MT. MARINE HONOUR.

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

Dalam penulisan makalah ini dimana penulisan memecahkan masalah kurangnya persiapan yang dilakukm oleh awak kapal MT. MARINE HONOUR dalam menghadapi *vetting inspection*. Dimana penulis mengatasi pemecahan masalahnya berdasarkan pengamatan langsung terhadap kurang persiapan yang dilakukan oleh awak kapal dan dari referensi buku - buku pendukung perpustakaan yang ada hubungan dengan perencanaan perawatan dalam menghadapi *vetting inspection*.

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

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

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

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas MT. MARINE HONOUR terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal.

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

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

### **3. Subjek Penelitian**

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil kapal MT. MARINE HONOUR sebagai subjek pada penelitian dilakukan dengan kaitannya dengan persiapan dalam menghadapi *vetting inspection*.

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

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskripsi kualitatif, yaitu dimana penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kegagalan, seperti tidak dilaksanakan perencanaan perawatan yang tidak teratur dan sistem *ISM code* yang tidak berjalan dengan baik di atas MT. MARINE HONOUR.

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

### **1. Waktu Penelitian**

Pelaksanaan pengambilan data dilakukan pada saat penulis bekerja sebagai Master di atas MT. MARINE HONOUR dengan kontrak kerja selama 2 (dua) tahun.

### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah di atas kapal MT. MARINE HONOUR berbendera Singapore milik perusahaan VBunkers Tankers Pte. Ltd yang beroperasi di perairan Singapura.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

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

## BAB I PENDAHULUAN

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

## BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Juga dari aturan ISM Code Manual sebagai data penunjang dan disebutkan pula visi misi perusahaan pemilik MARINE HONOUR. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

## BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan kesimpulan hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya yang mengemukakan kesimpulan dari rumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi alternatif pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

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

##### **1. *SIRE/Vetting Inspection***

Menurut Capt. William Suryagama (2015:34) bahwa *The on board inspection can only be success if the tanker is prepared for the inspection and an effective way of administering this is to introduce a self assessment form covering the relevant areas according to Ships Inspection Report guidelines* yang artinya dalam bahasa indonesia adalah "Inspeksi di atas kapal hanya bisa berhasil jika kapnl itu sendiri melakukan persiapan dengan cara dan pengaturan yang efektif terutama mengevaluasi sendiri bagian-bagian di atas kapal yang akan diinspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Inspection Report (SIRE)*".

Program penyelenggaraan inspeksi vetting secara sistematis mempunyai beberapa tujuan dan sasaran yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Inspeksi Vetting secara sistematis mempunyai peran penting di dalam upaya melakukan pengendalian dan pengawasan terhadap sumber-sumber bahaya. Permasalahan - permasalahan dapat dideteksi secara lebih awal untuk resolusi sebelum kecelakaan dan penyakit akibat kerja benar-benar terjadi.
- b. Inspeksi dilakukan untuk menjamin agar setiap tempat kerja berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, standar, norma, maupun petunjuk teknis yang berkaitan dengan bidang yang ditetapkan baik oleh pemerintah maupun kebijakan perusahaan.

- c. Inspeksi secara regular dan khusus akan dapat digunakan sebagai bahan diskusi awak kapal terhadap yang sedang dihadapi. Awak kapal merupakan orang yang paling mengenal terhadap aspek kerja, peralatan, mesin-mesin dan proses operasional di tempat kerja, sehingga mereka merupakan sumber informasi yang sangat berharga. Dengan adanya komunikasi dan koordinasi yang lancar antara manajemen dan tenaga kerja akan dapat memperbaiki performansi di perusahaan.

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

Table 2.1

Pentingnya *Major Vetting Inspection* dan *Large Inspection*

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

## 2. *Non Conformity* atau Ketidaksesuaian Eksternal Audit

Definisi dari ketidaksesuaian menurut ISO 9000:2015 adalah sebuah ketidakmampuan dalam memenuhi persyaratan. Ada dua jenis ketidaksesuaian yaitu minor dan mayor.

### a. Ketidaksesuaian Kecil (Minor)

Ketidaksesuaian Minor adalah suatu kegagalan untuk memenuhi salah satu persyaratan dari subklausul sistem manajemen atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam implementasi suatu persyaratan dari prosedur sistem manajemen mutu yang ditetapkan oleh perusahaan.

Beberapa kategori minor dapat berpotensi mengakibatkan rusaknya sistem dan mungkin dapat berkontribusi menjadi kategori mayor. Sebuah temuan termasuk ketidaksesuaian Minor jika tidak mempunyai dampak serius terhadap sistem manajemen dan sering kali disebabkan adanya human error dan diberikan batas waktu tertentu untuk memperbaikinya.

### b. Ketidaksesuaian Besar (Mayor)

Sebuah temuan audit dikatakan kategori *major*, apabila tidak sesuai dengan persyaratan Sistem Manajemen yang seharusnya dijalankan dan harus dilakukan tindakan perbaikan segera. Pada kategori ini biasanya organisasi/perusahaan yang bersangkutan tidak direkomendasikan mendapatkan pengakuan lulus akreditasi pada sistem manajemennya.

## 3. Perawatan

### a. Definisi Perawatan

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

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:14) bahwa 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.

Menurut Situmorang (2015:4) bahwa perawatan adalah memelihara kapal agar selalu dalam keadaan yang siap operasional dan dapat memenuhi jadwal pelayaran kapal yang telah ditentukan tepat pada waktunya.

Menurut Prijo Soebandono (2016:29) bahwa perawatan adalah gabungan dari suatu kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi seperti sedia kala pada kondisi yang baik untuk dapat dipergunakan kembali merupakan kegiatan perawatan".

Menurut Daryanto (2016:29) bahwa perawatan adalah suatu usaha kegiatan untuk merawat suatu materil atau mesin agar supaya materil atau mesin itu dapat dipakai secara produktif dari mempunyai umur yang lama.

#### **b. Tujuan Perawatan**

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:13-20) bahwa tujuan utama perawatan adalah sebagaimana berikut :

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

### **c. Prinsip dasar perawatan**

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:16) bahwa prinsip dasar perawatan yaitu :

#### 1) Perencanaan

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

#### 2) Pelaksanaan pekerjaan

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

#### 3) Pencatatan atau pelaporan

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

### **d. Jenis-Jenis Perawatan**

#### 1) Perawatan secara berencana

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

Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

##### a) Perawatan korektif

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

b) Perawatan Pencegahan

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

2) Perawatan insidental

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

a) Tes saat pemeriksaan

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

b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah dites tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

c) Pemeriksaan dalam penggunaan

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

d) Pemeriksaan setelah penggunaan

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

e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan

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

f) Siapa penanggung jawabnya

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

g) Pencatatan hasil pemeriksaan

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

#### **4. Familiarisasi**

Menurut H. Malayu S.P Hasibuan (2006:16), bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Pengarahan dan pengenalan dalam sebuah familiarisasi bertujuan agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik. Para ahli banyak berpendapat kalau suatu pengarahan merupakan fungsi terpenting dalam manajemen. Karena merupakan fungsi terpenting maka hendaknya pengarahan ini benar-benar dilakukan dengan baik oleh seorang pemimpin atau atasan diatas kapal. Konsep dasar dari familiarisasi adalah suatu proses pengenalan, pembimbingan, pemberian petunjuk, dan instruksi kepada bawahan agar mereka bekerja sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam melakukan familiarisasi, perwira memberikan pengarahan melalui beberapa proses standar dibantu dengan pedoman dan buku panduan.

Terdapat tiga bidang kemampuan yang diperlukan untuk melaksanakan proses manajemen bahwa:

- a. Kemampuan teknis (*technical and skill*), kemampuan menggunakan pengetahuan, metode, teknik, dan peralatan yang diperlukan untuk melaksanakan tugas tertentu yang diperoleh dari pengalaman, pendidikan dan *training*.
- b. Kemampuan sosial (*human atau social skill*), kemampuan dalam bekerja dengan melalui orang lain, yang mencakup pemahaman tentang motivasi dan penerapan kepemimpinan yang efektif.
- c. Kemampuan konseptual (*conceptual skill*), yaitu kemampuan untuk memahami kompleksitas organisasi dan penyesuaian bidang gerak unit kerja masing-masing ke dalam bidang operasi secara menyeluruh. Kemampuan ini memungkinkan seseorang bertindak selaras dengan tujuan organisasi secara menyeluruh dari pada hanya atas dasar tujuan kebutuhan keluarga sendiri. Tujuan-tujuan tersebut diatas tidak dapat dilaksanakan atau dicapai, kecuali apabila pimpinan menyadari akan pentingnya latihan yang sistematis dan karyawan-karyawan sendiri percaya bahwa mereka akan memperoleh keuntungan. Tujuan pengembangan pegawai jelas bermanfaat atau berfungsi baik bagi organisasi maupun karyawan sendiri.

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

Menurut *International Maritime Organization (IMO)* dalam *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 of 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.

Pelaksanaan dari *Planned Maintenance System* (PMS) tersebut di kapal harus senantiasa di monitor untuk mengetahui keadaan nyata di lapangan mengenai kemajuan ataupun hambatan yang ditemui, suku cadang yang diperlukan dan pemakainannya termasuk daftar perusahaan rekanan yang melaksanakan perawatan dan bagian suku cadang. *Planned Maintenance System (PMS) is a paper/software-based system which allows ship manuevers 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 ([www.enwikipida.org/wiki/Planned Maintanance](http://www.enwikipida.org/wiki/Planned_Maintanance))

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

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

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

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

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

manajemen keselamatan internasional yang dibuat oleh perusahaan yang akan di aplikasikan di atas kapal-kapalnya telah memuat perencanaan kerja berupa *Planned Maintenance System* (PMS) atau jadwal perencanaan perawatan yang harus diikuti oleh setiap Awak Kapal demi tercapainya pengoperasian Kapal yang aman dan efektif.

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

Disamping itu salah satu faktor pendukung yang sangat penting juga adalah familiarisasi untuk mempermudah pekerjaan di atas kapal tanker. Familiarisasi awak kapal sangat penting diperlukan baik familiarisasi dalam hal keamanan maupun familiarisasi peralatan dan prosedur keselamatan kerja di atas kapal yang berhubungan dengan pengoperasian dan perawatan kapal. Familiarisasi menurut SMS Revisi.4 Chapter 6 (6.1.8) dari Lilly Maritime Private limited adalah pengenalan kapal dilakukan untuk semua kru yang baru join di atas 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.

## **6. Keselamatan Kapal**

Peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974 adalah peraturan yang mengatur keselamatan kapal paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim lebih efektif.

Pada tahun 1978 dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSP) (1978)*" yang merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974 yang menekankan pada perencanaan atau desain dan penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan

tambahan peraturan pada tahun 1981 dan 1983 yang diberlakukan bulan September 1984 dan Juli 1986.

## 7. Kompetensi Anak Buah Kapal (ABK)

Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi STCW, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi STCW dan STCW code. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut dikenal sebagai Amandemen Manila adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut. Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru, memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi. Selain itu meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi STCW oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, serta pencegahan penyalahgunaan.

### a. STCW Bab II Level Dukungan

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan Pelaut Terampil *Able Seafarers* atau *deck rating*. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja dikapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafarers* sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*). Ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

- b. Section B-II / 1 Poin 7 tentang Program Pelatihan Di Atas Kapal
- 1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).
  - 2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

Pada setiap waktu, peserta pelatihan harus menyadari dua individu diidentifikasi yang segera bertanggung jawab atas pengelolaan program pelatihan di atas kapal. Yang pertama adalah petugas berlayar di laut berkualitas, disebut sebagai "petugas pelatihan kapal", yang di bawah otoritas master, harus mengatur dan mengawasi program pelatihan. Kedua harus menjadi orang yang dinominasikan oleh perusahaan, disebut sebagai "petugas pelatihan perusahaan" yang harus memiliki tanggung jawab keseluruhan untuk program pelatihan dan koordinasi dengan organisasi

## 8. *Safety Management System (SMS)*

*Safety Management System (SMS)* menyediakan cara sistematis untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan resiko dengan tetap mempertahankan jaminan pengendalian resiko yang efektif. SMS dapat didefinisikan sebagai : Proses yang sistematis, jelas dan lengkap untuk mengelola resiko keselamatan. Seperti dengan semua sistem manajemen, sistem manajemen keselamatan menyediakan penetapan tujuan, perencanaan, dan pengukuran kinerja. Sebuah sistem manajemen keselamatan ditunun menjadi kain dari sebuah organisasi. Tujuannya untuk pengurangan resiko kecelakaan kerja dengan cara yang praktis.

Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

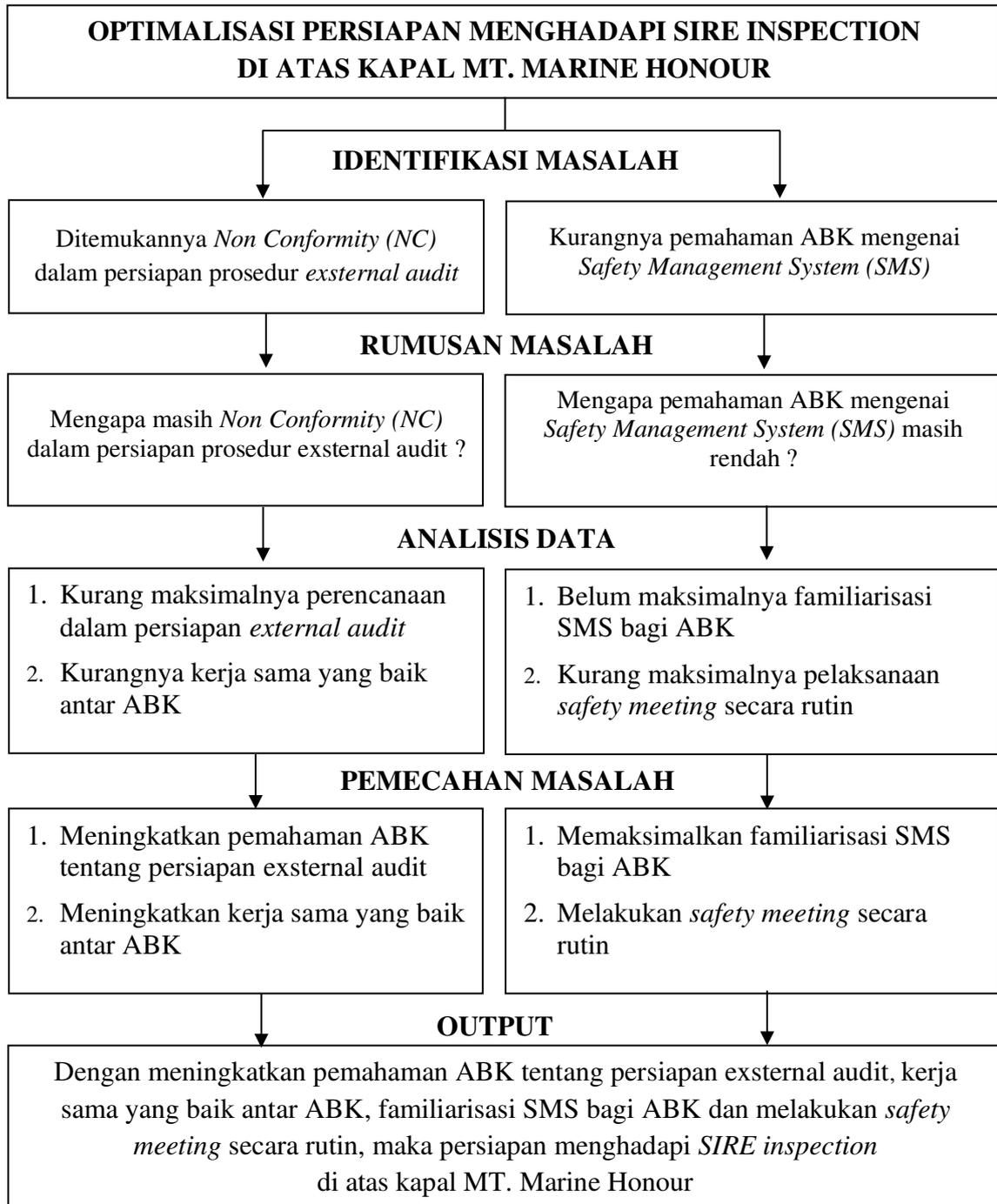
- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.

- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Sistem manajemen keselamatan harus memastikan ketaatan pada kewajiban atas aturan dan peraturan bahwa aturan, petunjuk dan standar yang di rekomendasikan oleh IMO, pemerintah, lembaga klasifikasi dan organisasi industri maritim di masukan dalam pertimbangan dan dapat di berlakukan.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam mempelajari makalah ini, Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk blok diagram sehingga terlihat keterkaitan antara variable yang diteliti dengan teori-teori yang ada sehingga ditemukan solusi dari permasalahan yang ada. (kerangka pemikiran terlampir)



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

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

Ketika akan menghadapi inspeksi vetting, para awak kapal MT. MARINE HONOUR melakukan sebuah pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana. Sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan temuan-temuan pada saat inspeksi berlangsung dan pada akhirnya kapal gagal dalam menghadapi inspeksi dari perusahaan minyak.

Adapun fakta yang terjadi di atas MT. MARINE HONOUR selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Nakhoda diantaranya yaitu :

##### **1. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit***

Pada tanggal 3 October 2021 diadakan inspeksi dari pihak perusahaan minyak pada kapal MT. MARINE HONOUR. Hasil inspeksi tersebut mengalami kegagalan karena banyaknya temuan dari hasil inspeksi tersebut adalah pipa pemadam api di dekat COT no.5 dan tangga yang sudah keropos. Pada saat pemeriksaan alat pemadam jenis busa tim inspeksi menyuruh Muallim I untuk mencoba alat tersebut. Pada saat mengetes alat pemadam tersebut air yang keluar sangatlah kecil dengan tekanan bar yang tidak mencapai 2 bar, akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan alat pemadaman api jenis busa di dek tidak dapat berfungsi dengan baik. Selain itu pada tangga akomodasi ditemukan tangga yang sudah keropos yang tidak diganti dengan plat baru, tangga tersebut hanya di cat ulang sehingga secara visual tampak kelihatan bagus namun secara fisik kondisi plat tersebut dapat membahayakan awak kapal yang melewati tangga tersebut.

Menurut jadwal yang ada dalam *Planned Maintenance System (PMS)* sebelum inspeksi seharusnya sudah diadakan pengecekan tekanan ulang pada semua

pipa pemadam api karena ditakutkan ada kebocoran pada pipa tersebut akibat karat ataupun ada penyumbatan pada alat tembak pemadam jenis busa di dek, akan tetapi pada hari sebelum diadakan inspeksi, bosun memberikan laporan kepada Mualim I bahwa kondisi tangga di luar akomodasi banyak yang sudah berkarat.

Akhirnya pada hari itu Mualim I memerintahkan bosun untuk melakukan perawatan dan perbaikan pada tangga tersebut. Juga diberikan penandaan yang sesuai untuk warna tangga tanpa *safety meeting* terdahulu. Pada hari itu juga selesailah pekerjaan bosun untuk memperbaiki tangga sampai habis waktu bekerja pada hari itu dan Mualim I mempercayakan sepenuhnya perawatan tangga tersebut tanpa memeriksa ulang setelah pekerjaan selesai dan mengerjakan pekerjaan lain yang tidak sesuai dengan PMS keesokan harinya.

## **2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)***

Pada tanggal 10 November 2021 diadakan inspeksi dari pihak perusahaan penyewa atau Eksternal audit atau SIRE Inspection pada kapal MT. MARINE HONOUR. Hasil inspeksi tersebut mengalami kegagalan karena adanya temuan dari hasil inspeksi tersebut adalah beberapa brake lining winch belakang sudah tipis dan tidak bekerja dengan sempurna serta pada ujung lining sudah habis . Pada saat pemeriksaan winch belakang tim inspeksi memeriksa dengan seksama alat tersebut. Pada saat pengujian winch belakang tersebut tidak bekerja sempurna di khawatirkan apabila digunakan saat mooring operation tali kapal tidak terikat dengan sempurna, akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan break lining pada winch belakang tidak dapat berfungsi dengan baik. Selain itu pada saat pemeriksaan di pump room ditemukan Flooding damper yang ada di ruang pompa pada posisi terbuka dan tidak bisa ditutup dan di buka.

Menurut jadwal yang ada dalam Planned Maintenance System (PMS) sebelum inspeksi seharusnya sudah diadakan pengecekan ulang pada semua flooding damper karena dikhawatirkan ada kemacetan pada wire tersebut akibat karat ataupun kurangnya pemeliharaan di ruang pompa, akan tetapi pada hari

sebelum diadakan inspeksi, bosun memberikan laporan kepada Mualim I bahwa kondisi flooding damper dalam keadaan baik.

## **B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan deskripsi data diatas, Penulis menganalisis bahwa penyebab kejadian-kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana, akibatnya persiapan yang dilakukan sangat tidak optimal sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor alam maupun oleh faktor mesin, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya. Dalam hal ini awak kapal MT. MARINE HONOUR.

Walaupun peraturan, prosedur, dan ISM yang ada di atas kapal sudah cukup memadai sebagai pedoman persiapan dalam menghadapi inspeksi vetting namun masih ditemukan persiapan yang dilakukan oleh awak kapal kurang optimal sehingga menyebabkan temuan-temuan kelemahan di dek yang ditemukan oleh internal auditor yang akan menyebabkan kapal tidak lulus inspeksi. Berdasarkan hal tersebut diatas, maka berdasarkan hasil penelitian timbul suatu permasalahan yaitu cara untuk mengoptimalkan persiapan yang dilakukan awak kapal MT. MARINE HONOUR dalam menghadapi inspeksi vetting. Berdasarkan fakta-fakta tersebut Penulis menemukan beberapa masalah MT. MARINE HONOUR tidak lulus dalam inspeksi sebagai berikut :

### **1. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* Dalam Persiapan Prosedur External Audit**

Seperti pada kasus sebelumnya Mualim I menerima ide yang disampaikan oleh bosun mengenai pekerjaan yang tidak begitu *urgent* dan belum waktunya untuk melakukan perawatan di tangga luar akomodasi. Akibatnya, Mualim I membuat perencanaan yang tidak sesuai dengan PMS yang telah dibuat oleh perusahaan sebelum memeriksa kondisi yang sebenarnya di lapangan terhadap pipa aliran pemadam kebakaran busa tersebut yang kondisinya sudah sangat memprihatinkan akibatnya pekerjaan yang seharusnya dilakukan perawatan karena kondisinya yang sudah rusak dan sudah tiba pada waktu perawatannya menjadi terbengkalai dan sehingga pada saat inspeksi alat pemadam kebakaran

busa tersebut ditemukan dalam keadaan yang tidak dapat berfungsi. Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan bahwa :

**a. Kurang Maksimalnya Perencanaan Dalam Persiapan External Audit**

Mualim I melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah di buat perusahaan berupa *Planned Maintenance System* atau jadwal perencanaan perawatan dan membuat perencanaan lain diluar itu yang belum jelas penting atau tidaknya dilakukan pekerjaan itu sekarang dan seberapa perlunya kondisi pekerjaan yang akan dilakukan tersebut akibatnya pekerjaan yang dilakukan tanpa perencanaan dan tidak sesuai jadwal menyebabkan terbengkalai pekerjaan lain yang sudah sesuai dengan perencanaan dan sudah sampai masa perawatannya, akibatnya pada saat dilakukan audit pihak auditor menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai kelemahan yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan tidak lulus inspeksi vetting.

**b. Kurangnya Kerja Sama yang Baik Antar ABK**

Mualim I sebagai pimpinan kerja di dek tidak pernah memeriksa peralatan operasional yang utama di dek terutama untuk alat pemadam kebakaran busa sehingga alat tembak pemadam kebakaran jenis busa tersebut tidak dapat berfungsi dengan baik. Mualim I tidak mengetahui secara persis bagaimana kondisi sebenarnya di lapangan dan Mualim I tidak langsung mengadakan tindakan koreksi dengan melakukan perbaikan pada keesokan hari setelah melakukan perawatan tangga akomodasi.

Mualim I tidak melakukan review terhadap pekerjaan yang telah dilakukan Awak Kapal seperti pekerjaan yang di perintakkannya kepada bosun. Hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan pkerjaan yang telah diselesaikan Mualim I dapat mengetahui berapa persentase selesainya pekerjaan tersebut. Hal ini dipaparkan ketika ditemukan oleh auditor pada tangga akomodasi sebagai temuan minor. Mualim I hanya mempercayakan sepenuh pekerjaan kepada bosun tanpa memeriksa kembali setelah menyelesaikan pekerjaan.

## **2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)***

Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan penyebabnya yaitu :

### **a. Belum Maksimalnya Familiarisasi SMS Bagi ABK**

Mualim sebagai manajer di dek tidak melakukan pengarahan langsung kepada Awak Kapal sebelum mengeijakan perawatan sehingga Awak Kapal yang akan melakukan pekerjaan perawatan tersebut dapat sepenuhnya memahami pekerjaan yang akan mereka hadapi baik dari apa saja persiapan yang harus dilakukan, hal keselamatan apa saja yang harus diperhatikan, proses pengerjaan yang sesuai dengan prosedur seperti halnya pada data diatas, yakni, pada saat perawatan pada tangga akomodasi yang tidak dilakukan *safety meeting* terdahulu yang dikarenakan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan hal biasa dan tidak dapat membahayakan.

Pengarahan harus diberikan setiap saat kepada awak kapal untuk mensosialisasikan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat. Dan ini harus dibiasakan, sebab tidak gampang mengubah kebiasaan pengarahan yang biasanya tidak maksimal. Kebanyakan ABK menganggap remeh kebiasaan pengarahan yang dilakukan setiap hari, padahal sebetulnya pengarahan sangat penting agar aturan ISM Code dapat diterima dengan cepat. Tak perlu menjadi soal mengenai materi pengarahan yang dilakukan setiap hari, bahkan jika tidak ada materi pun setidaknya membiasakan berkumpul bersama di setiap sebelum memulai pekerjaan. Dan jika sudah terbiasa, maka apabila ada informasi yang sangat penting Mualim I atau Perwira deck tidak perlu susah lagi untuk mengumpulkan para ABK. Bahkan hanya dari berkumpul bersama biasanya suatu ide akan muncul secara tak terduga.

Pengarahan dilakukan dalam waktu yang bervariasi tergantung kebutuhan. Bisa 10 menit, bahkan mungkin pula selama 1 jam. Lama atau tidaknya suatu pengarahan tergantung dari faktor urgensi materi yang dibahas. Namun harus diingat bahwa kunci pengarahan adalah singkat, padat, dan

jas. Jangan membuang-buang waktu dengan membahas sesuatu hal yang sebenarnya tidak membutuhkan banyak waktu. Hal ini tujuannya adalah agar pekerjaan yang akan dilakukan tidak tertunda pelaksanaannya, dan menghindari kebosanan para bawahan yang menyebabkan mereka menjadi malas untuk mengikuti pengarahan di hari-hari selanjutnya.

Ada beberapa hal yang menyebabkan pengarahan gagal dilakukan, yaitu:

- 1) Pemimpin kerja dan bawahan sama-sama tidak berdisiplin dalam menerapkan kebiasaan pengarahan.
- 2) Pemimpin terlalu percaya diri dengan kemampuannya sehingga merasa tidak perlu melakukan pengarahan.
- 3) Pemimpin merasa kurang percaya diri dan kehilangan ide/materi yang akan disampaikan dalam *briefing*, sehingga untuk melindungi ketidakpercayaan dirinya tersebut maka pengarahan ditiadakan.
- 4) Awak kapal menganggap pengarahan adalah tidak penting, dan merasa tidak ada manfaatnya dalam mengikuti pengarahan.

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting* Secara Rutin**

Nahkoda dalam hal ini yang bertanggung jawab atas implementasi *International Safety Management System* yang telah di buat perusahaan untuk diterapkan di atas kapal MT. MARINE HONOUR dan pada contoh kasus di atas terbukti bahwa pelaksanaan *International Safety Management System* yang ada di atas kapal tidak bejalan. Hal ini dapat diketahui dari data diatas dimana hasil temuan dari inspeksi, dimana ditemukannya salah seorang AB yang tidak mengetahui informasi yang di dapat dari *Material Safety Data Sheet* (MSDS).

Dalam aturan ISM Code elemen 10 dijelaskan tentang pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS). Disebutkan dalam elemen 10.1 ISM Code (ISM code As Amended in 2002 elemen 10.1) bahwa item-item yang harus ada didalam penyusunan prosedur rencana pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (PMS) antara lain:

- 1) Struktur bangunan kapal.

- 2) Alat keselamatan, pemadam kebakaran dan anti polusi.
- 3) Alat navigasi.
- 4) Kemudi.
- 5) Alat Jangkar dan tali.
- 6) Mesin utama dan mesin pembantu.
- 7) *Pipeline and valve.*
- 8) Alat memuat / bongkar muatan.
- 9) Sistem Inert.
- 10) Sistem pemisah, got, dan pompa ballast.
- 11) Alat komunikasi.
- 12) Sistem pembuangan.
- 13) Sistem pendeteksi gas panas dan kebakaran.

### **C. PEMECAHAN MASALAH**

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

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

##### **a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur eksternal audit**

Nahkoda dan Mualim I di atas kapal yang di dukung oleh Awak Kapal MT. MARINE HONOUR harus melakukan sebuah persiapan yang sistematis dengan perencanaan yang terjadwal dan sesuai dengan *Plan Maintenance Schedule* yang telah di tetapkan dalam *International Safety Management* yang dibuat perusahaan untuk diaplikasikan di atas armadanya dan perencanaan yang sistematis itu bisa kita rinci dalam beberapa hal berikut:

##### **1) Meningkatkan Pemahaman ABK Tentang Persiapan External Audit**

Mualim I melaksanakan jadwal perawatan 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.

Persiapan inspeksi yang baik harus selalu dimulai dengan sikap perilaku positif dan berfikir positif untuk keberhasilan tugas inspeksi, merencanakan inspeksi secara baik, menentukan apa-apa yang akan dilihat, mengetahui apa-apa yang akan dicari, membuat *checklist* yang relevan, mempelajari laporan inspeksi sebelumnya dan menyiapkan alat dan bahan untuk inspeksi.

a) Perencanaan Perawatan

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

(1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil. Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

(a) Perawatan korektif

Perawatan secara sadar membuat suatu pilihan dengan membiarkan adanya kerusakan-kerusakan, atau mendekati suatu kerusakan dengan dasar pertimbangan evaluasi biaya. Jadi di dalam perawatan ini, kerusakan dari peralatan masih ringan sehingga dipandang masih belum perlu diperbaiki. Sehingga kecenderungan dalam melakukan peningkatan analisa dan perencanaan perawatan.

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

(b) Perawatan Pencegahan

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

(2) Perawatan insidentil

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

(a) Tes saat pemeriksaan

Pada saat tersebut, dilakukan pengtesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak tmtuk dipakai.

(b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah di tes tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

(c) Pemeriksaan dalam penggunaan

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

- (d) Pemeriksaan setelah penggunaan  

Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat di gunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.
  - (e) Pemeriksaan alat yang sering di gunakan  

Peralatan cadangan yang jarang di gunakan sering kali di simpan dalam gudang. Orang yang bertanggung jawab harus selalu memeriksa peralatan tersebut baik dari jumlah maupun kualitas, hal ini bertujuan dapat memperkecil terjadinya kerusakan pada saat alat tersebut di gunakan
  - (f) Siapa penanggung jawabnya  

Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut, sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.
  - (g) Pencatatan hasil pemeriksaan  

Setelah proses pemeriksaan dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari pemeriksaan tersebut dilaporkan ke pihak yang berwenang agar bisa di evaluasi.
- (3) Hal-hal yang perlu direncanakan dalam hal perawatan adalah:
- (a) Perawatan yang dilaksanakan oleh 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.

b) Pelaksanaan pekerjaan perawatan

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

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

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

c) Pencatatan dan pelaporan

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

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

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

## 2) Meningkatkan Kerja Sama Yang Baik Antar ABK

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

Mualim I sebagai manajer bagian dek di atas kapal wajib mengadakan pengecekan ulang atau review untuk setiap pekerjaan yang dilakukan Awak Kapal MARINE HONOURa setelah adanya laporan dari Bosun atau kepala kerja yang menyatakan bahwa pekerjaan tersebut telah selesai dilaksanakan sehingga Mualim I sebagai manajer bisa mengetahui secara pasti dan menilai hasil pekerjaan yang dilakukan oleh Awak Kapal apakah sudah sesuai dengan *Plan Maintenance Schedule* dan bagian yang dilakukan pekerjaan itu dapat berfungsi normal kembali, apabila dari hasil pengecekan ulang atau review tersebut masih ditemukan ketidaksesuaian maka kita dapat mengetahuinya secara langsung dan dilakukan kembali tindakan koreksi untuk menutup ketidaksesuaian tersebut.

Apabila hal-hal tersebut di atas telah dilaksanakan secara benar dan sesuai maka proses persiapan yang dilakukan Awak Kapal akan lebih sistematis dan dengan perencanaan yang sesuai, melakukan tindakan koreksi untuk setiap ketidaksesuaian dan melakukan pengecekan ulang atau review untuk proses pekerjaan yang Awak Kapal lakukan akan menghasilkan sebuah persiapan yang optimal sehingga pada saat diadakannya 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.

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerjakannya memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan

apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak paham sama sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Mualim I sebagai manajer di dek memastikannya dengan terjun langsung kelapangan dengan melakukan beberapa hal berikut ini sehingga dapat dipastikan Awak Kapal dapat melakukan kerjanya dengan baik dan dengan hasil yang maksimal, beberapa hal tersebut adalah :

a) Memberikan arahan langsung ketika proses pengerjaan

Mualim I harus memberikan arahan langsung kepada para awak kapal MT. MARINE HONOUR yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut terutama bagi mereka yang belum begitu mengerti dan tidak mengerti sama sekali mengenai pekerjaan tersebut, arahan tersebut bisa dikemukakan dalam bentuk percakapan ataupun memberikan contoh langsung berupa memberikan contoh langsung bagaimana cara mengerjakannya dan memastikan kembali awak kapal tersebut menerima dan memahami sepenuhnya pengerahan yang kita berikan sehingga mereka akan mampu melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur dengan efektif sehingga hasil pekerjaan mereka bisa maksimal.

b) Melakukan pengecekan langsung ke dek lebih sering

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

- c) Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung

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

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

Khususnya pada kapal tanker inspeksi adalah menjadi hal yang paling utama karena pihak owner tidak akan mendapatkan charter apabila kapalnya tidak lulus ketika di inspeksi mengenai standar operasional yang mengutamakan manajemen keselamatan yang baik dan perlindungan lingkungan hidup yang tentunya sesuai dengan standar perusahaan-perusahaan minyak raksasa dunia seperti British Petroleum, Shell, Petronas, Pertamina dan yang lainnya dengan kapal dapat lulus dalam inspeksi vetting yang akan di adakan oleh perusahaan minyak tersebut kapal akan langsung di charter dan beroperasi kembali untuk menghasilkan laba bagi perusahaan yang menjadi pendukung utama bagi kelancaran operasional kapal.

**b. Kurangnya Pemahaman ABK Mengenai *Safety Management System* (SMS)**

Meningkatkan familiarisasi para awak kapal MT. MARINE HONOUR terhadap *International Safety Management* (ISM) atau manajemen keselamatan internasional yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk diaplikasikan di atas kapal MT. MARINE HONOUR sehingga bisa berjalan sebagaimana mestinya. dan pelaksanaan familiarisasi tersebut dapat kita laksanakan secara bertahap dan melalui proses dengan melakukan tahapan-tahapan seperti berikut ini :

**1) Memaksimalkan Familiarisasi SMS Bagi ABK**

Melakukan pengarahan yang dilakukan secara langsung oleh Muallim baik sebelum melakukan pekerjaan ataupun pada saat pengerjaan berlangsung apabila awak kapal masih belum faham dan diperlukan pengarahan dengan melakukan contoh yang dilakukan ketika proses pengerjaan berlangsung dan hal ini akan sangat berguna untuk proses pekerjaan yang tepat dan pekerjaan yang Awak Kapal lakukan akan sesuai dengan prosedur kerja dan hasil dari pekerjaan yang dilakukan akan maksimal dan semua ketidaksesuaian yang ada di dek akan dapat ditutupi sehingga ketika kapal menghadapi inspeksi internal audit kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Kedua hal tersebut, diatas merupakan faktor yang sangat utama dalam pelaksanaan *International Safety Management* di atas Kapal MT. MARINE HONOUR dan semua awak kapal MT. MARINE HONOUR dapat lebih familiar dengan *International Safety Management* perusahaan sehingga dapat sepenuhnya mendukung kegiatan operasional kapal sehingga lebih efektif dan aman termasuk memegang peranan yang sangat penting dalam proses persiapan yang akan dilakukan awak kapal MT. MARINE HONOUR dalam rangka menghadapi inspeksi baik internal audit, pre-vetting atau bahkan vetting sekalipun Kapal akan lulus menghadapi inspeksi tersebut

Dari semua pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas maka untuk memperoleh suatu hasil yang optimal dalam proses persiapan

dalam menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhi terutama dari pihak nahkoda dan awak kapal MT. MARINE HONOUR yang menjadi hal yang sangat utama. Dalam proses persiapan di butuhkan sebuah perencanaan yang matang dan dengan berdasarkan perencanaan tersebut kita dapat melakukan pada kerja yang sistematis dan terjadwal sehingga tidak terbentur satu sama lain dan pekerjaan demi pekerjaan dapat terselasaikan sesuai jadwal.

Ketika proses pengerjaan berlangsung dan tentunya disamping perencanaan yang matang juga kita harus mengetahui apakah awak kapal MT. MARINE HONOUR yang ada memahami pekerjaan yang akan dilakukan dan untuk memastikannya kita harus melakukan pengarahan kepada awak kapal MT. MARINE HONOUR setiap sebelum melakukan pekerjaan sehingga mereka akan sepenuhnya memahami dan semakin familiar dengan pekerjaan yang akan mereka hadapi mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan yang baik dan benar, setelah diberikan pengarahan tidak cukup hanya sampai disitu dan seterusnya kita harus pastikan ketika pelaksanaan kerjanya harus dengan pengawasan yang maksimal dan awak kapal MT. MARINE HONOUR akan lebih terpantau dan memeriksa setiap pekerjaan mereka sehingga mereka akan bekerja sesuai dengan prosedur.

Disamping hal tersebut di atas kita juga perlu memastikan setiap awak kapal MT. MARINE HONOUR yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut memiliki semangat untuk bekerja dan tidak bekerja karena terpaksa dan oleh karena itu sebagai pihak manajemen di atas kapal MT. MARINE HONOUR, kita harus memberikan motivasi kepada awak kapal yang bisa berupa penghargaan melalui ucapan terimakasih. pujian, atau bahkan hadiah untuk pekerjaan yang telah mereka lakukan dengan baik sehingga akan timbul semangat bekerja mereka dan mereka akan melakukan semua pekerjaan yang kita perintahkan tanpa ada perasaan terpaksa, dengan motivasi juga mereka akan dapat melakukan pekerjaan dengan lebih efektif dan efisien dengan hasil yang maksimal dan waktu yang relatif singkat

sehingga jadwal yang sesuai dengan perencanaan bisa kita ikuti dan target yang direncanakan akan dapat tercapai dengan baik.

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

Sebagaimana dijelaskan dalam konvensi STCW berkaitan dengan kompetensi awak kapal, sebagai berikut :

a) STCW Bab II Level Dukungan

Bab II adalah bagian Departemen Deck. Perubahan utama dalam Bab II adalah penambahan pelaut terampil, *Able Seafarers* (AB) atau deck rating. Ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi *Rating Forming Part of a Navigational Watch* (RFPNW).

Berdasarkan persyaratan untuk bekerja di kapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi RFPNW sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi *Able Seafers* (AB) sampai kualifikasi RFPNW telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*endorsement*) untuk AB. Ini akan

membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

b) Section B-I / 13 - Program Pelatihan Di Atas Kapal

(1) Peserta pelatihan harus dilakukan dalam kapasitas (peserta pelatihan akan memiliki tugas lain daripada melakukan program pelatihan dan tugas darurat).

(2) Program pelatihan *onboard*, harus dikelola dan dikoordinasikan oleh perusahaan yang mengelola kapal yang berlayar di laut layanan harus sedia dan akan kapal dinominasikan oleh perusahaan sebagai wadah pelatihan.

**2) Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin**

Nahkoda wajib melaksanakan *safety meeting* bulanan yang berfungsi sebagai media dalam penerapan *Internasional Safety Management* perusahaan, dalam *safety meeting* bulanan banyak hal dan manfaat yang bisa didapat dan yang paling utama adalah sebagai media yang paling tepat untuk familiarisasi *International Safety Management System* yang akan di terapkan di atas MT. MARINE HONOUR.

Selain hal tersebut *safety meeting* juga adalah sebagai media musyawarah dan review dari masing-masing awak kapal terhadap pelaksanaan *International Safety Management* selama satu bulan kebelakang juga untuk menerima masukan atau pendapat dari semua Awak Kapal mengenai kekurangan dan kelebihan pelaksanaan *International Safety Management* di atas kapal selama satu bulan kebelakang.

Dan yang paling penting adalah media penyampaian dan familiarisasi mengenai program *International Safety Management System* dan hal-hal yang terkandung dalam sistem tersebut yang diharapkan Awak Kapal akan lebih terbiasa dan tidak asing lagi sehingga para Awak Kapal sedikit banyak akan mengetahui isi dari *International Safety Management System* tersebut terutama mengenai prosedur

keselamatan dan pengerjaan di atas dek sehingga proses pengerjaan akan betjalan dengan aman, selamat dan efektif dan hasil dari pekerjaan tersebut akan maksimal dan kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi dari pihak audit.

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

## **2. Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur external audit**

#### **1) Meningkatkan Pemahaman ABK Tentang Persiapan Exsternal Audit**

Keuntungannya :

Perwira maupun rating lebih memahami tentang prosedur persiapan internal audit, sehingga masing-masing dapat melaksanakan tugasnya dengan baik.

Kerugiannya :

Diperlukan sosialisasi secara rutin

#### **2) Meningkatkan Kerja Sama Yang Baik Antar ABK**

Keuntungannya :

Dengan kerja sama maka persiapan dalam menghadapi external audit dapat terlaksana dengan baik.

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari semua pihak

**b. Kurangnya Pemahaman ABK Mengenai *Safety Management System* (SMS)**

**1) Memaksimalkan Familiarisasi SMS Bagi ABK**

Keuntungannya :

ABK dapat memahami *safety Management Code* (SMS) dari perusahaan sehingga mampu melaksanakan tugasnya dengan baik.

Kerugiannya :

Mebutuhkan peran perwira dalam pelaksanaan familiarisasi.

**2) Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin**

Keuntungannya :

Safety meeting dapat menambah pemahaman bagi ABK dan sebagai saran untuk merivew pekerjaan yang telah selesai dikerjakan.

Kerugiannya :

Terkadang ABK kurang serius dalam mengikuti *safety meeting*.

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

**a. Ditemukannya *Non Conformity* (NC) dalam persiapan prosedur eksternal audit**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih agar tidak ditemukan *Non Conformity* (NC) dalam persiapan prosedur external audit yaitu meningkatkan pemahaman ABK tentang persiapan external audit.

**b. Kurangnya Pemahaman ABK Mengenai *Safety Management System* (SMS)**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk meningkatkan pemahaman ABK yaitu dengan cara memaksimalkan familiarisasi SMS bagi ABK.

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya persiapan vetting di atas kapal MT. MARINE HONOUR sebagai berikut:

1. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* saat external audit disebabkan
  - a. Kurang maksimalnya perencanaan dalam persiapan sebelum dilaksanakannya *external audit*.
  - b. Kurangnya kerja sama yang baik antar ABK menyebabkan ditemukannya *Non Conformity (NC)* saat external audit.
2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)* yang telah dibuat di atas kapal disebabkan
  - a. Belum maksimalnya familiarisasi *Safety Management System (SMS)* bagi ABK.
  - b. Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* secara rutin menyebabkan pemahaman ABK mengenai *safety management system (SMS)* kurang.

#### B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, Penulis memberikan saran-saran untuk dapat lebih mengoptimalkan persiapan dalam menghadapi inspeksi external audit atau inspeksi vetting, yaitu:

1. Di tujukan kepada Mualim I agar melaksanakan perencanaan dan persiapan sebelum *external Audit*, Disarankan untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang persiapan external audit agar dapat dilakukan persiapan yang matang sebelum dilaksanakan external audit.

2. Disarankan untuk meningkatkan kerja sama yang baik antar ABK dalam persiapan *external audit* agar tidak ditemukan *Non Conformity (NC)* saat dilakukan *external audit*.
3. Seharusnya Perwira Senior memaksimalkan familiarisasi *Safety Management System (SMS)* bagi ABK untuk meningkatkan pemahaman mereka.
4. Hendaknya Perwira Senior melakukan *Safety Meeting* secara rutin untuk memberikan pemahaman kepada ABK tentang *Safety Management System (SMS)*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Daryanto. (2006). *Administrasi Pendidikan*. Jakarta : Rineka Cipta
- Guntur, Alex (2015). *Fungsi Strategi*. Jakarta : Gunung Agung.
- Habibie, JE dalam NSOS. (2018). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*. Jakarta : Departemen Perhubungan Laut
- Hasibuan, Malayu S.P. (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- International Maritime Organization. (2014). *International Safety Management (ISM) Code*. London : IMO Publication
- International Maritime Organization. (2010). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Amandement 2010*. London : IMO Publication
- International Maritime Organization. (2010). *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*. London : IMO Publication
- ILO. (2015). *ISO 9000 : 2015 Quality Management Systems – Fundamental And Vocabulary*
- Prijo Soebandono. (2016). *Perencanaan dan Perawatan*. Jakarta : Media Pustaka
- Situmorang. (2015). *Perawatan Alat-Alat Produksi*. Jakarta : Salemba Empat
- Suryagam, William. (2015). *Vetting Inspection*. Jakarta : Raja Grafindo

## Lampiran 1

VESSEL : MT MARINE HONOUR

### SHIP PARTICULAR

OWNERS :	EXCEL TANKERS PTE LTD	OPERATORS :	V-BUNKER TANKERS PTE LTD.
PORT OF REGISTRY :	SINGAPORE	MANAGEMENT DATE :	25 SEPTEMBER 2007
OFFICIAL NO :	393293	IMO NO :	9422811
CALL SIGN :	9VENB	CATEGORY :	"A" BUNKER BARGE
SB NO :	SB 596 F	MOBILE PHONE NO :	+65 9863 7125
CLASSIFICATION :	BUREAU VERITAS – 10070X	FAX NO :	+65 9464 2941
CLASS NOTATION :	+HULL+MACHINERY OIL TANKER ESP, UNRESTRICTED NAVIGATION	SATELLITE PHONE NO :	NA
TYPE :	OIL TANKER	INMARSAT 'C' NO :	NA
P & I :	SHIPOWNERS	E MAIL :	honour@sinanju.com.sg
WHEN BUILT :	07 DECEMBER 2006	MMJL NO :	565 574 000
WHERE BUILT :	YANGZHOU KEJIN SHIPYARD CO LTD SIMA TOWN,JIANG DU JIAN SU PROVINCE,CHINA	GMDSS :	YES (SEA AREA A1)
DELIVERY DATE :	10 SEPTEMBER 2007	CARGO TANK CAPACITY	m <sup>3</sup> (98%)
HULL :	DOUBLE HULL	NO.1 COT (P) & (S)	1683.356
GT :	4709.00 T	NO.2 COT (P) & (S)	1542.532
NRT :	2397.00 T	NO.3 COT (P) & (S)	1825.058
DWT :	8722.00 T	NO.4 COT (P) & (S)	1531.974
LOA :	103.00 M	NO.5 COT (P) & (S)	1400.192
LBP :	97.80 M	NO.6 COT (S)	278.251
BREADTH MOULDED:	18.60 M	CARGO TANK :	FULLY EPOXY COATED
DEPTH MOULDED :	10.00 M	BALLAST TANK:	FULLY EPOXY COATED
SUMMER DRAFT :	7.81 M	CARGO TANK CAPACITY:	8261363 m <sup>3</sup> (98%)
SUMMER DISPL :	11325.54 MT	F.O TANK :	328.70 m <sup>3</sup> (100%)
LIGHTSHIP DRAFT :	2.21 M	M.G.O TANK :	59.60 m <sup>3</sup> (100%)
LIGHTSHIP DISPL :	2700.00 MT	FRESH WATER TANK :	170 m <sup>3</sup> (100%)
MAXIMUM HEIGHT:	28.00 M	SLOP TANK (P):	278.251 m <sup>3</sup> (98%)
FWA @ SUMMER:	172.00 mm	TPC :	16.68 T
MAIN ENGINE :	2 x YANMAR DIESEL, MODEL 6EY26, Rated Power 1471 KW EACH AT 750 RPM.		
GENERATOR :	3 x CUMMINS, TYPE NTA 855-G2(M), 4 STROKE, TRUNK PISTON IN LINE TYPE MAIN DIESEL GENERATOR RATED AT 284 KW EACH AT MAX 1500 RPM. 1 x CUMMINS, 6BTA5.9-GM, 4STROKE, TRUNK PISTON, IN LINE TYPE EMERGENCY DIESEL GENERATOR RATED AT 100KW AT 1500 RPM.		
BOW THRUSTER :	1 x WUHAN KAWASAKI, INPUT POWER 315 KW.		
CARGO PUMP :	2 x 1000m <sup>3</sup> /hr F.O PUMP(TAIKO KIKAI CSE 1200PA) 1 x 350m <sup>3</sup> /hr G.O PUMP (TAIKO KIKAI CSL 400P)		
CARGO GEAR :	HYDRAULIC HOSE CRANE(FLOW BOOM) SWL 0.98 TONS x 1 No		
PROPELLER :	TWIN SCREW, FIXED PITCH PROPELLERS (FFP).		
BALLAST PUMP:	2 x ELECTRIC MOTOR DRIVEN, SELF PRIMING CENTRIFUGAL PUMP.		
MAX LOADING RATE:	880 m <sup>3</sup> /hr		
MAX VENTING RATE:	845 m <sup>3</sup> /hr		

## Lampiran 2

V-BUNKERS PTE LTD

TOGETHER WE CARE \_\_\_\_\_

### CREW LIST

**MT. MARINE HONOUR**

**CALL SIGN 9VEN8**

**MH**

S/N	RANK	NAME	SHIFT	PASSPORT/ FIN NO	NATIONALITY	DOB	SIGN ON
1	MASTER	JAN HENRI WARDINSON PURBA	-	G 7417636 X	INDONESIAN	04-May-75	27-May-21
2	CHIEF OFFICER	MUHAMMAD FAIZHAL BASYARUDDIN	6 - 12	G 2853504 Q	INDONESIAN	24-Jul-85	21-May-21
3	CHIEF OFFICER	MOHAMMED ALIFF	12 - 6	S 9208250 D	SINGAPOREAN	05-Mar-92	07-Oct-21
4	SECOND OFFICER	SIVALINGAM	12 - 6	S 7818560 J	SINGAPOREAN	03-Jul-78	02-Oct-21
5	CHIEF ENGINEER	SIDIK ALWASIN	6 - 12	C 7084255	INDONESIAN	16-Oct-79	27-Oct-21
6	CHIEF ENGINEER	MUHAMMAD ULUHA	12 - 6	S 2729373 F	INDONESIAN	18-Mar-64	04-Oct-21
7	2ND ENGINEER	MOHAMMAD MUSTAALA	12 - 6	S 9219353 E	SINGAPOREAN	16-May-92	01-Oct-21
8	BOSUN	DEDE SULAEMAN	-	G 6981774 U	INDONESIAN	28-Oct-80	27-Feb-21
9	AB 1	CASTIM ZENI	6 - 12	G 2913085 N	INDONESIAN	11-Feb-72	01-Mar-20
10	AB 2	AHMAD ZAINUL AZIS	12 - 6	G 6778222 X	INDONESIAN	23-Dec-86	24-Feb-21
11	AB 3	LUCKY PUTRA ANDANI	12 - 6	G 2466119 P	INDONESIAN	22-Jan-82	19-May-21
12	AB 4	YAYAT HIDAYAT	6 - 12	G 6606422 R	INDONESIAN	27-Jun-71	21-May-21
13	AB 5	GUNTUR	-	C 7096544	INDONESIAN	02-Jan-86	31-Oct-21
14	OILER	AHMAD SAINURI	-	G 7040839U	INDONESIAN	25-May-73	07-Aug-21

MT. MARINE HONOUR  
SINGAPORE  
CALL SIGN : 9VEN8  
OFFICIAL NO : 385290  
GRT : 4700  
NET : 2519  
DWP : 2 X 5471 KW  
SB NO : 88 888 F



JAN HENRI W PURBA  
MASTER

UPDATED : 10 NOVEMBER 2021

### Lampiran 3



#### Yetting Department

### List of Observations

Ship: MARINE HONDUR  
Operator: V-Bunkers Tankers Pte Ltd  
Port: Singapore - Bunker transfer operations  
Date: 18 November 2021

The following List of Observations, made during the course of the inspection, has been discussed with the Ship's Master:

This does not necessarily constitute a comprehensive list of all deficiencies on board.

Do not respond to these observations.

Item No	VQ reference	Observation
1	2.35	As per last Class BV Survey Status printed on 19 Oct 2021, a Condition of Class was stated as Indentation IWO E/R: Stbd side shell between Fr 22-23 below tween deck to be re examined and repaired during class renewal survey. Indentation location to be monitor continuously. Due date: 09 Sept 2022.
2	9.4	Some of the brake linings of after mooring winches were worn out and edges wasted. One end portion of the lining was missing from the middle after winch.
3	11.15	Single flooding damper fitted for pump room ventilation was in open position and able to shut/open on site. However not able to shut and open remotely.

Signature



  
ALMA PETROLI p.a  
17.11.21  
VETTING INSPECTOR

## Lampiran 4

### CLOSING REPORT – SIRE OBSERVATION

Vessel Name : Marine Honour  
IMO Number : 9422811  
Inspection Date: 10 NOVEMBER 2021  
Inspecting Co. : ALMA PETROL



#### CLOSING REPORT – SIRE OBSERVATION 10<sup>th</sup> NOVEMBER 2021

##### Observation 1 (VIQ No. 2.35)

As per last Class BV Survey Status printed on 19 October 2021, a Condition of of Class was stated as "indentation IWO E/R Stbd side Shell between fr 22-23 below tweendeck to be re-examined and repaired during class renewal survey, indentation location to be monitor continuously  
*Corrected due date 09 September 2022*

Root Cause: N/A

Corrective Action: N/A

Preventive Action: N/A

Closed due Date 09 September 2022 [ will close during dry dock time ]

Vessel Name : Marine Honour  
IMO Number : 9422811  
Inspection Date: 10 NOVEMBER 2021  
Inspecting Co. : ALMA PETROLI



**Observation 2 (VIQ No. 9.4):**

Some of the brake linings of after mooring winches were worn out and edges wasted. One end portion of the lining was missing from the middle after winch.

**Root Cause:** Worn out at edges but the mid side still a bit thick.

**Corrective Action:** Replace with new brake lining

**Preventive Action:** Master remind to deck crew if any brake lining were worn out please inform to Officer/Master also check the all the mooring winch/windlass as per PMS schedule.

**Closed on 12 November 2021**

Please See attached Evidence-

Brake Lining before change – Spring (Middle)



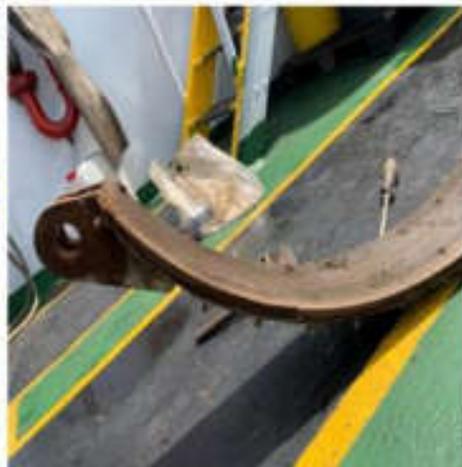
Brake Lining after change - Spring (Middle)



Vessel Name : Marine Honour  
IMO Number : 9422811  
Inspection Date: 10 NOVEMBER 2021  
Inspecting Co. : ALMA PETROLI



Brake Lining before change – Stern Line (Port Side)



Brake Lining After change – Stern Line (Port Side)



Vessel Name : Marine Honour  
IMO Number : 9422811  
Inspection Date: 10 NOVEMBER 2021  
Inspecting Co. : ALMA PETROLI



Vessel Name : Marine Honour  
IMO Number : 9422811  
Inspection Date: 10 NOVEMBER 2021  
Inspecting Co. : ALMA PETROLI



**Observation 3 (VIQ No. 11.15):**

**Single flooding damper fitted for pump room ventilation was in open position and able to shut/open on site. However not able to shut and open remotely.**

**Root Cause:** The wire was sticky with paint

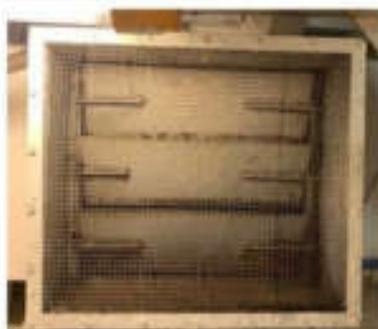
**Corrective Action:** Clean up the wire that sticky with paint

**Preventive Action:** Master remind to deck crew for be careful when doing maintenance at pump room such as painting, and inform to safety officer to check the damper as per PMS schedule.

**Closed on 11 November 2021**

Please See attached Evidence-

Single Flooding Damper Ventilation before:



Single Flooding Damper Ventilation after:



Vessel Name : Marine Honour  
IMO Number : 9422811  
Inspection Date: 10 NOVEMBER 2021  
Inspecting Co. : ALMA PETROLI



**Lampiran 5**  
**Gambar Kapal MT. MARINE HONOUR**



## DAFTAR ISTILAH

- Checklist* : Daftar pengecekan semua peralatan maupun sistem keselamatan di kapal Gas tanker
- DPA* : *Designated Person Ashore* adalah orang yang ditunjuk di kantor yang menghubungkan antara kru di kapal dengan kantor pusat.
- DOC & SMC* : Sertifikat manajemen keselamatan adalah sertifikat yang diberikan oleh DIRJEN HUBLA dan yang telah memenuhi audit external oleh pejabat pemetintah yang memiliki kewenangan yang diberikan pemerintah. Sertifikat manajemen keselamatan terdiri dari sertifikat manajemen keselamatan (Dokumen kepatuhan / DOC ) untuk review perusahaan dan Sertifikat manajemen keselamatan (Keselamatan Manajemen Sertifikat / SMC) untuk kapal.
- Deficiency : Suatu kondisi yang tidak sesuai dengan persyaratan tertentu
- FFA : Fire Fighting Appliances adalah peralatan pemadam kebakaran
- ISGOTT : *International Safety Guidance for Oil Tanker and Terminal* adalah buku panduan keselamatan internasional untuk tanker minyak dan terminal
- ISM Code : *International Safety Management Code* merupakan standard system Manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut.

<i>Job Description</i>	:	Membuat status tiap jabatan menjadi jelas akan fungsi dan perannya, hasilnya, serta tanggung jawabnya.
<i>LSA</i>	:	Life Saving Appliances adalah peralatan keselamatan kehidupan sesuai dengan SOLAS 1974
<i>Marine Superintendent</i>	:	Petugas yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan kapal, kapal dok, penanganan muatan serta memperkerjakan crew dek
<i>Non conformity</i>	:	Temuan yang tidak sesuai dengan prosedur pada sebuah alat atau sistem yang didapati oleh <i>Inspector</i> pada saat dilaksanakan <i>inspection</i> .
<i>Oil Major</i>	:	Pengelola perusahaan minyak yang melaksanakan audit, misalnya Shell, Exxon Mobil, Chevron dan Caltex
<i>OCIMF</i>	:	Oil Companies International Marine Forum, Forum perusahaan minyak laut internasional adalah asosiasi sukarela dari perusahaan minyak yang berkepentingan dengan pengiriman dan pembongkaran minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas
<i>OCIMF Inspector</i>	:	Inspektur pemeriksaan SIRE (Ship Inspection Report)
<i>PMS</i>	:	<i>Planned Maintenance System</i> yaitu sistem perawatan terencana, perawatan yang meliputi peralatan yang ada di atas kapal yang tercatat secara manual atau komputerisasi sehingga dapat diperiksa setiap saat.
<i>Safety meeting</i>	:	Pertemuan ( <i>meeting</i> ) yang membahas hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan di atas kapal.
<i>SMS</i>	:	<i>Safety Management System</i> adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan,

prosedur proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman.

- SIRE* : *Ship Inspection Report* adalah laporan pemeriksaan kapal yang diterbitkan oleh forum perusahaan minyak laut dunia.
- Substandard Ship* : Sebuah kapal dengan lambung, permesinan, perlengkapan atau keselamatan operasinya dibawah standar yang dipersyaratkan oleh konvensi atau krunya tidak sesuai dengan Safe Manning document.
- Technical Superintendent* : Petugas yang bertanggung jawab mengontrol kondisi kapal/kapal-kapal secara harian (terutama dalam hal teknis) sehingga kapal/kapal-kapal tersebut siap beroperasi ketika dibutuhkan.
- Tool Box Meeting* : Pertemuan (*meeting*) yang diadakan, hal-hal yang dibahas atau dibicarakan adalah meliputi pekerjaan dan kondisi keseluruhan kapal.
- Tanker* : Kapal yang dibentuk/ dibuat untuk mengangkut muatan minyak cair dalam jumlah besar.
- Terminal* : Suatu tempat dimana tanker-tanker disandarkan untuk tujuan muat atau bongkar muatan minyak bumi.
- Vetting Inspection* : Proses penilaian resiko yang dilakukan oleh penyewa oleh terminal operator untuk menghindari resiko pada saat barang atau muatan diangkut melalui transportasi darat atau pun laut