

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



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL  
DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DI  
"ATAS KAPAL CB CAST MARINE 2"**

Oleh :

**AGUSMANTO**  
**NIS. 02656 / N - I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT-1  
JAKARTA  
2022**

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



**"OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL  
DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL  
CB CAST MARINE 2 "**

**(MAKALAH)**

Disusun Guna Memenuhi Salah Satu Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program Diklat - I  
Ahli Nautika Tingkat I

**AGUSMANTO**

**NIS. 02656 / N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I  
JAKARTA  
TAHUN 2022**

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



**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : AGUSMANTO  
Nomor Induk Siswa : 02656 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : Nautika  
Judul : OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM  
MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL  
CB CAST MARINE 2

Jakarta, September 2022

Pembimbing I

**Capt. Pujiningsih, M.M.Tr.**  
NIP.197308102002122002

Pembimbing II

**Arif Hidayat, S.Pel, MM.**  
NIP.197407171998031001

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T.MM**  
NIP.1973305262008121001

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



**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : AGUSMANTO  
Nomor Induk Siswa : 02656 / N-I  
Program Pendidikan : Diklat Pelaut – I  
Jurusan : Nautika  
Judul : OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM  
MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL  
CB CAST MARINE 2

Jakarta, September 2022

**Penguji I**

**Dr. April Gunawan Malau.MM**  
NIP.197204131998031005

**Penguji II**

**Capt. Alfred Darsa L**  
DOSEN STIP

**Penguji III**

**Capt. Pujiningsih, M.M.Tr.**  
NIP.197308102002122002

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan Nautika**

**Capt. Bhima Sisya Putro.S.Si.T.MM**  
NIP.1973305262008121001

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT Karena atas rahmat dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan makalah ini, sebagai persyaratan untuk memenuhi kurikulum program pendidikan Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penulis menyusun makalah ini dengan judul :

### **“OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM MENGHADAPI *ON HIRE INSPECTION* DI ATAS KAPAL CB CAST MARINE 2”**

Dalam proses penyusunan makalah ini, penulis sepenuhnya menyadari masih terdapat banyak kekurangan yang menyangkut uraian dan penjelasan masalah, maupun pemecahannya, dan bahasa serta susunan kata-kata yang belum dapat dikatakan sempurna.

Penulisan makalah ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis dengan setulus hati ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada:

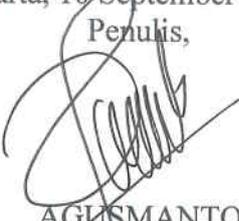
1. Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT., selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., M.Mar., selaku Ketua Jurusan Nautika.
4. Capt Pujiningsih M.M.Tr Selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
5. Bapak Arif Hidayat S.Pel.MM Selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan 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. Kedua orangtua tersayang atas do'a dan dukungannya selama ini.
8. Istri tercinta, Nyonya Fungsi Kais Lidia Amd.Keb selalu memberi semangat dan mendo'akan selama penulis Menyusun makalah ini.
9. Anakku yang hebat Kakak Syadu Silmi Inara yang menjadi semangat dan obat

Lelah bagi penulis.

10. Seluruh rekan-rekan Perwira Siswa ANT I Angkatan 63 yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta motivasi selama penyusunan makalah ini. Semoga amal baik semuanya yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan dari Allah SWT dan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi banyak pihak.

Jakarta, 10 September 2022

Penulis,



AGUSMANTO  
NIS. 02656/N-I

## DAFTAR ISI

	Hal
SAMPUL DALAM .....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	v
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	2
C. Batasan Masalah .....	3
D. Rumusan Masalah .....	3
E. Tujuan dan Manfaat Masalah .....	3
F. Waktu dan Tempat Penelitian .....	4
G. Sistematika Penulisan .....	5
BAB II LANDASAN TEORITIS .....	7
A. Tinjauan Pustaka .....	7
B. Kerangka Pemikiran .....	19
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....	20
A. Deskripsi Data .....	20
B. Analisa Data .....	22
C. Pemecahan Masalah .....	26
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN .....	39
A. Kesimpulan .....	39
B. Saran .....	39
DAFTAR PUSTAKA .....	41
LAMPIRAN	

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kapal *Crewboat* pada umumnya disewa berdasarkan jangka waktu tertentu (*time charter*) di *offshore* dan beroperasi di lokasi eksplorasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai yang sedang ataupun yang sudah berproduksi dalam kurun waktu tertentu sesuai dengan lama perjanjian antara pemilik kapal dengan penyewa kapal. Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal *Crewboat* juga mengalami perubahan, sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu semua kapal harus memenuhi persyaratan yang di isyaratkan oleh IMO ataupun aturan lainnya. Demikian juga dengan sumber daya manusia (*operator*) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW.

Kapal CB.CAST MARINE 2 merupakan *Offshore Crewboat Vessel* berbendera Indonesia yang dicharter oleh Exxon Mobil Cepu Limited (EMCL). Exxon Mobil Cepu Limited atau yang resminya adalah ExxonMobil Corporation adalah perusahaan minyak dan Gas Multinasional Amerika Serikat, yang berkantor pusat Irving, Texas, Amerika Serikat. ExxonMobil adalah 4 besar perusahaan minyak di seluruh Dunia. ExxonMobil beroperasi di hampir 40 negara seluruh Dunia dunia. Perlu diketahui bawa, setiap kapal yang dicharter oleh Exxon Mobil cepu Limited seperti *Crewboat* akan menghadapi test / inspeksi sebelum kapal di on hire begitu juga dengan kapal CB CAST MARINE 2.

Inspeksi merupakan pemeriksaan seksama, pemeriksaan secara langsung tentang peraturan, tugas dan lain sebagainya. Sedangkan *On Hire Inspection* adalah suatu kegiatan marine survei pada suatu kapal untuk memeriksa kondisi kapal secara detail dan menyeluruh di saat awal kapal akan disewa atau di charter party guna menghindari adanya klaim dari salah satu pihak terkait dalam perjanjian sewa menyewa kapal tersebut. Inspeksi yang dilakukan oleh Exxon Mobil Cepu Limited bukan hanya *on hire inspection*, melainkan ada tahapan-tahapan lain yang harus

dilalui. Setelah *on hire inspection* selanjutnya kapal harus menghadapi *on hire bunker survey* di *main port* setelah itu akan diterbitkan sertifikat yang berisi hasil *bunker survey*. Sejak itu kapal sudah dihitung *time charter* oleh Exxon Mobile Cepu Limited.

Selain inspeksi kapal, crew kapal juga tidak lepas dari inspeksi oleh Exxon Mobile Cepu Limited. Inspeksi ini ditunjukkan untuk crew kapal yang belum mendapatkan *approval* dari Exxon Mobil Cepu Limited. Crew kapal tersebut harus mengikuti test dari Exxon Mobil Cepu Limited meliputi *training HSE Pundamental (Langsung Asemen)* selama 3 hari , *training MM2 (langsung Asesmen)* selama 3 hari , *First Aider (langsung Asesmen)* selama 3 hari , *training manouver (langsung Asesmen)* 1 minggu , di kapal kemudian baru exam di kapal meliputi *competency* dan *manouver*.

Untuk menghadapi inpeksi tersebut (*on hire inspection*) dibutuhkan kecakapan crew kapal karena bukan hanya kapal saja yang harus siap dengan segala persyaratan yang ditentukan pihak Exxon Mobil Cepu Limited, tetapi juga para operator kapal yaitu para nakhoda, mualim satu dan kepala kamar mesin akan mendapat juga beberapa test yang akan diujikan kepada para pleaut yang akan berkerja di area Exxon Mobil Cepu Limited.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal CB CAST MARINE 2 terjadinya hambatan dalam menghadapi *on hire inspection* yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti kurangnya perencanaan dalam persiapan internal audit atau *pre on hire inspection* sehingga saat dilakukan inspeksi oleh pihak Exxon Mobil Cepu Limited ditemukan beberapa NC seperti dalam hal peralatan keselamatan yang ada di atas kapal. Selanjutnya kurangnya pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inpection*, lemahnya pengawasan terhadap kinerja kapal dan kurangnya kerjasama dalam pengadaan suku cadang untuk perawatan kapal. Faktor lainnya seperti perawatan kapal yang tidak terencana di atas kapal. Adanya masalah-masalah tersebut menjadi faktor penyebab *on hire inspection* tidak terlaksana dengan baik Oleh karena itu, permasalahan-permasalahan tersebut harus diatasi agar kapal siap dalam menghadapi *on hire inspection*.

Berdasarkan latar belakang di atas dan pentingnya persiapan sebelum inspeksi pada kapal-kapal yang dicarter oleh Exxon Mobil Cepu Limited, maka penulis tertarik pada makalah ini dengan mengambil judul: "**OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECTION DI ATAS KAPAL CB CAST MARINE 2 "**

## **B. Identifikasi Masalah**

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang maka dapatlah diidentifikasi masalah sekitar inspeksi di atas kapal CB CAST MARINE 2 yang menyebabkan gagal dalam menghadapi *on hire inspection* oleh pihak Exxon Mobil Cepu Limited antara lain sebagai berikut:

1. Kurangnya perencanaan dalam persiapan internal audit atau *pre on hire inspection*.
2. Kurangnya pemahaman *crew* tentang persiapan *on hire inspection*.
3. Lemahnya pengawasan terhadap kinerja kapal.
4. Kurangnya kerjasama dalam pengadaan suku cadang untuk perawatan kapal.
5. Perawatan kapal yang tidak terencana di atas kapal.

## **C. Batasan Masalah**

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi *on hire inspection* maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal CB. CAST MARINE 2 Pembahasannya dibatasi pada:

1. Kurangnya perencanaan dalam persiapan internal audit atau *pre on hire inspection*.
2. Kurangnya pemahaman *crew* tentang persiapan *on hire inspection*.

## **D. Rumusan Masalah**

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

1. Mengapa perencanaan dalam persiapan internal audit atau *pre on hire inspection* kurang maksimal?
2. Apa yang menyebabkan kurangnya pemahaman *crew* tentang persiapan *on hire inspection*?

## **E. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini ialah antara lain :

1. Untuk mengetahui penyebab kurangnya perencanaan dalam persiapan internal audit atau *pre on hire inspection*.
2. Untuk mengetahui penyebab kurangnya pemahaman *crew* tentang persiapan *on hire inspection*.

#### **F. Manfaat Penelitian**

##### **1. Manfaat teoritis**

Agar menjadi tambahan pengetahuan kepada para pelaut umumnya dan nahkoda khususnya dalam menghadapi *on hire inspection* khususnya yang dilakukan oleh pihak Exxon Mobil Cepu Limited.

##### **2. Manfaat Praktis**

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

#### **G. Waktu dan Tempat Penelitian**

##### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian dilaksanakan pada saat penulis menjabat sebagai Nakhoda di atas kapal CB CAST MARINE 2 dimana kapal ini di miliki oleh PT.Prima Buana Gema Bahari yang berkantor pusat di Batam,Kepri Indonesia, dimana penulis bekerja antara bulan Maret 2021 sampai Maret 2022. Penulis melihat dan mengecek atau observasi langsung kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh personil - personil yang berkepentingan di atas kapal CB.CAST MARINE 2.

##### **2. Tempat Penelitian**

Penulis melakukan penelitian selama penulis bekerja di atas kapal CB CAST MARINE 2 dengan data-data sebagai berikut:

<i>Name of vessel</i>	: <i>CB CAST MARINE 2</i>
<i>Call Sign</i>	: <i>YB3915</i>
<i>Port of Rigistry &amp; Flag</i>	: <i>Batam, INDONESIA</i>
<i>Mark Of Tonnage Cert.</i>	: <i>GT.96 No.8742/PPm</i>
<i>Mterial</i>	: <i>Almunium</i>
<i>LOA</i>	: <i>28.50 Metres</i>
<i>Breadth</i>	: <i>5.80 Metres</i>
<i>Depth</i>	: <i>2.20 Metres</i>

<i>Gross Tonnage</i>	: 96 Metres
<i>Capacity &amp; Speed</i>	: 52 Passenger & 25 Knot
<i>Type of Vessel</i>	: <i>Offshore Support Vessel (Crewboat), Maintenance Vessel (Work Boat)</i>
<i>Owner</i>	: <i>PT.Prima Buana Gema Bahari</i>

## **H. Sistematika Penulisan**

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

### **BAB I PENDAHULUAN**

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

### **BAB II LANDASAN TEORI**

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

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

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta yang terjadi selama penulis bekerja di atas kapal CB.CAST MARINE 2. 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 penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

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

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

Menurut W.J.S. Poerwadarminta (1997:75) optimalisasi adalah tindakan untuk memperoleh hasil yang terbaik dengan keadaan yang diberikan. Dalam desain, konstruksi, dan pemeliharaan dari sistem teknik, harus diambil beberapa teknologi dan keputusan managerial dalam beberapa tahap. Tujuan akhir dari semua keputusan seperti itu adalah meminimalkan upaya yang diperlukan atau untuk memaksimalkan manfaat yang diinginkan. Optimalisasi juga dapat didefinisikan sebagai proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi.

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

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

Peran merupakan suatu kompleks pengharapan manusia terhadap suatu cara individu harus bersikap dan berbuat dalam situasi tertentu yang

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

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

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

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

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

- a. Butir 40 bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- b. Butir 41 bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Butir 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain Nakhoda

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

#### 4. Inspeksi di atas kapal

*On hire inspection* adalah suatu kegiatan *marine inspection* pada suatu kapal dan angkutan laut lainnya untuk memeriksa kondisi kapal secara detail dan menyeluruh di saat awal kapal akan di sewa atau di charter party guna menghindari adanya klaim dari salah satu pihak terkait dalam perjanjian sewa menyewa kapal tersebut.

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

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

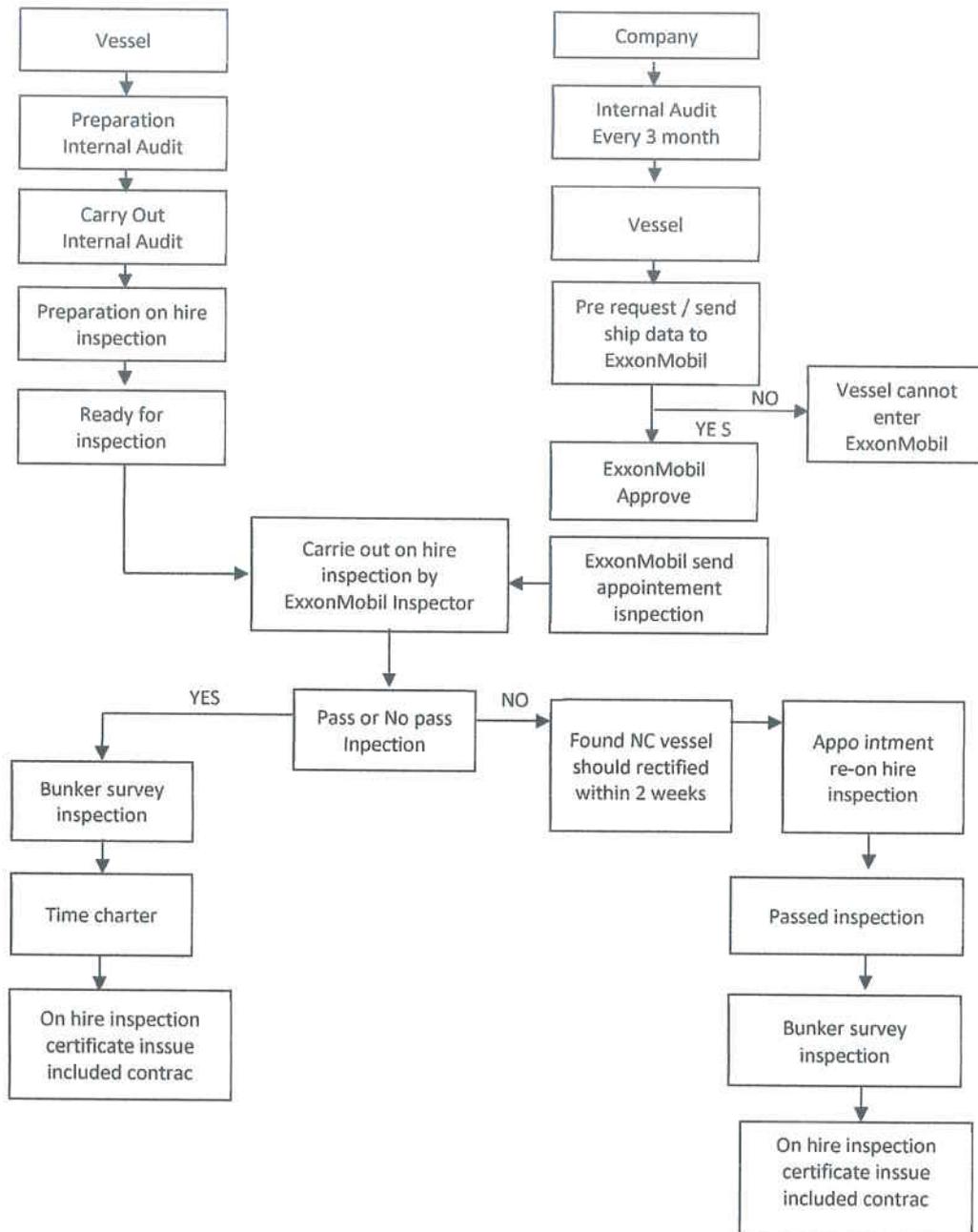
Menurut jenisnya *Inspection* di perusahaan minyak Saudi Aramco terbagi atas 2 Jenis yaitu *On hire inspection* dan *Off Hire Inspection* yaitu;

- a. ***On Hire Vessel Condition*** adalah pemeriksaan kapal secara keseluruhan meliputi dokumen kapal, document crew kapal, alat-alat navigasi, alat pemadam kebakaran, alat keselamatan, kebersihan baik di dalam maupun diluar kapal dan system permesinan serta sensor-sensor yang berhubungan dengan operasional kapal.
- b. ***Off Hire Rob Bunker Inspection*** adalah untuk menentukan jumlah bahan bakar minyak (HSD atau Minyak Solar) pada saat sebelum atau sesudah penyewaan, termasuk jika perlu untuk menentukan jumlah pemakaian

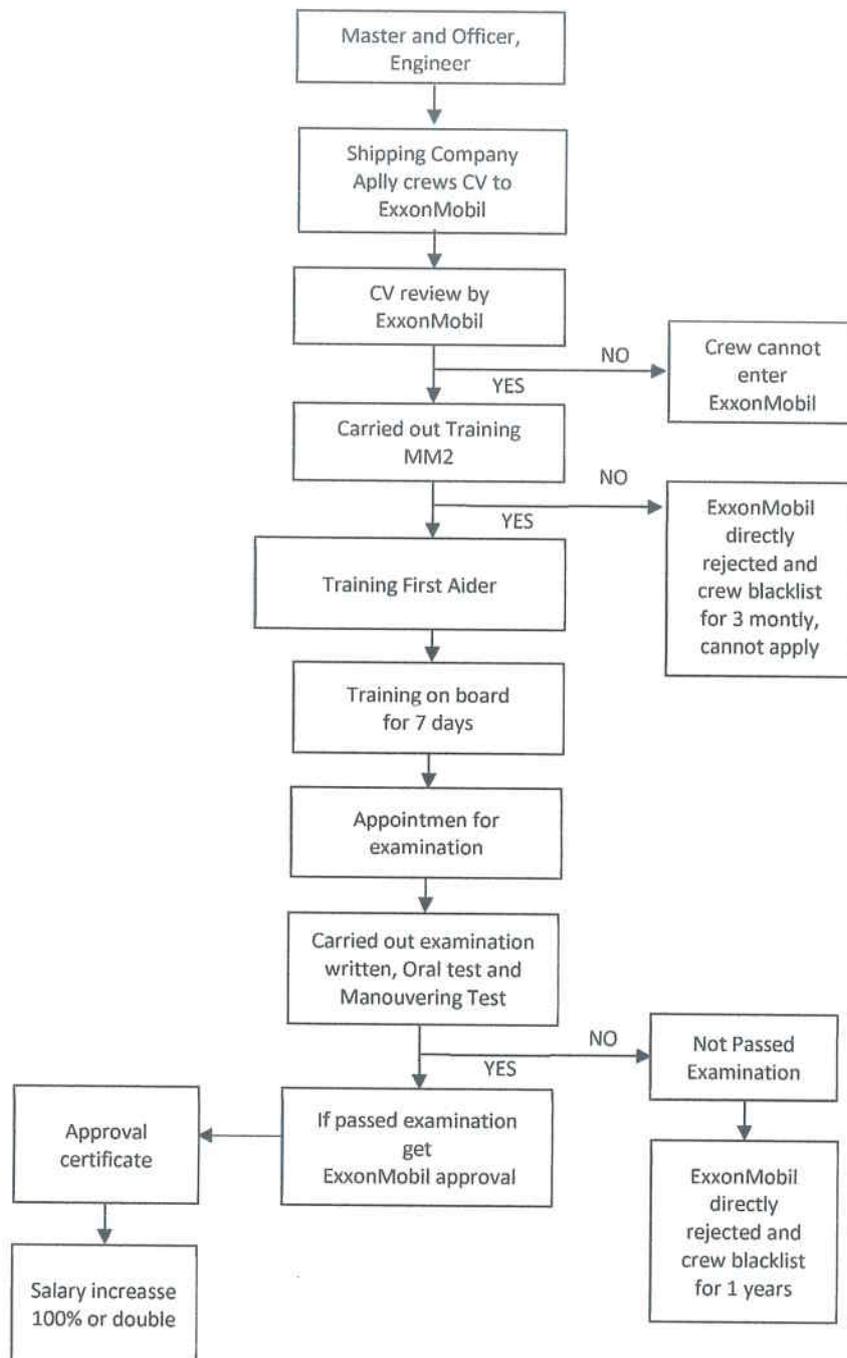
normal mesin kapal tersebut (consumption) pada saat penyerahan dilakukan di pelabuhan.

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

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



Gambar 2.1 Diagram Proses *on hire inspection* untuk kapal *under charter* Exxon Mobil Cepu Limited



Gambar 2.2 Diagram Proses *on hire* untuk crew kapal *under charter* EXXON MOBIL.

## 5. Perencanaan Perawatan di atas Kapal

### a. Definisi Perawatan

Perencanaan adalah proses mendefinisikan tujuan organisasi, membuat strategi untuk mencapai tujuan itu, dan mengembangkan rencana aktivitas

kerja organisasi. Perencanaan merupakan proses terpenting dari semua fungsi manajemen karena tanpa perencanaan fungsi-fungsi lain pengorganisasian, pengarahan, dan pengontrolan tidak akan dapat berjalan

Perencanaan Menurut Drs. Alex Gunur (1975:20) fungsi dari strategi perencanaan kerja meliputi perumusan tentang apa yang akan dicapai serta tindakan-tindakan apa yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan yang dikehendaki dengan memperhitungkan kemampuan yang dimiliki.

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

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

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

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

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

- 1) Perawatan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga dapat diperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya.
- 2) Kegiatan perawatan harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga transportasi selalu tersedia sesuai dengan kebutuhan, serta jadwal pelayaran dapat ditepati.
- 3) Kegiatan perawatan harus diawasi sehingga kondisi kapal dalam keadaan baik dan dapat berjalan dengan aman.
- 4) Kegiatan perawatan harus dilakukan untuk mencegah kehausan dan kerusakan yang tidak perlu.

- 5) Pekerjaan perawatan dibutuhkan akibat kerusakan yang terjadi dikarenakan usia kapal yang bertambah tua dan hasil bagian-bagian konstruksi atau perlengkapannya, dan mengakibatkan kurangnya kemampuan kapal.

**c. Cara Klasik Dalam Perawatan**

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

**d. Prinsip dasar perawatan**

- 1) Perencanaan

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

- 2) Pelaksanaan pekerjaan

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

- 3) Pencatatan atau pelaporan

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

**e. Jenis-Jenis Perawatan**

- 1) Perawatan secara berencana

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

Di sisi lain perawatan berencana dibagi menjadi :

- a) Perawatan korektif

Perawatan secara sadar membuat suatu pilihan dengan membiarkan adanya kerusakan-kerusakan, atau mendekati suatu

kerusakan dengan dasar pertimbangan evaluasi biaya. Jadi di dalam perawatan ini kerusakan dari peralatan masih ringan sehingga di pandang masih belum perlu di perbaiki.

b) Perawatan Pencegahan

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

2) Perawatan insidental

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

a) Tes saat pemeriksaan

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

b) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah dites tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

c) Pemeriksaan dalam penggunaan

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

d) Pemeriksaan setelah penggunaan

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

e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan

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

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

- f) Siapa penanggung jawabnya  
Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.
- g) Pencatatan hasil pemeriksaan  
Setelah proses pemeriksaan dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari awal selesai, perlunya pencatatan hasil dari pemeriksaan tersebut dilaporkan ke pihak yang berwenang agar bisa dievaluasi.

## 6. International Safety Management Code (ISM Code)

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

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

Yang berarti bahwa setiap Perusahaan harus melaksanakan dan menerapkan SMS (*Safety Management System*) yang mencakup pelaksanaan procedure yang aman dalam pengopersian kapal, pencegahan pencemaran yang sesuai dengan aturan internasional atau aturan negara bendera dimana kapal di daftarkan,

prosedur laporan jika terjadi kecelakaan dan respon bila dalam keadaan darurat serta prosedur internal audit.

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

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

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

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

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

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

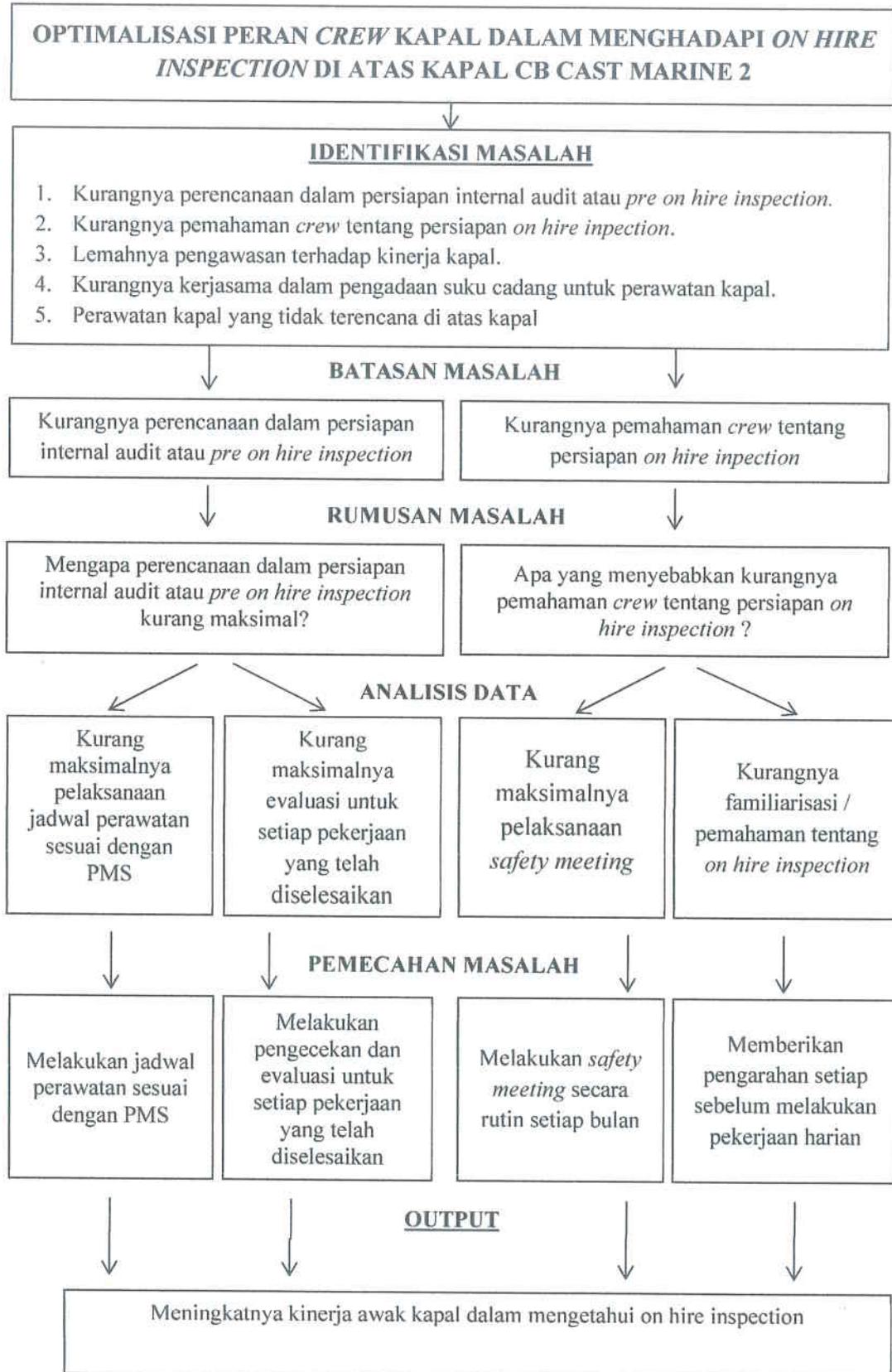
- 1) Item-item yang harus ada dalam menyusun prosedur pemeliharaan sesuai ISM Code disebutkan:
  - a) Pemeriksaan diadakan pada secara berkala.
  - b) Segala ketidaksesuaian dilaporkan, dengan kemungkinan penyebabnya, jika diketahui.
  - c) Mengambil tindakan yang cepat dalam hal koreksi.
  - d) Catat semua kegiatan pemeliharaan kapal.

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

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

Disamping itu salah satu faktor pendukung yang sangat penting juga adalah familiarisasi untuk mempermudah pekerjaan di atas kapal 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 kapal pada hari pertama join kadang maksimal sampai satu bulan atau yang belum berada didalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior.

## B. Kerangka Pemikiran



## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Data

Ketika akan menghadapi *on hire inspection* para awak kapal CB Kumawa Aureto melakukan sebuah pekerjaan yang sangat tidak terencana dalam rangka persiapan *on hire inspection*. Sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan NC (*Non-Conformity*) pada saat pemeriksaan berlangsung dan pada akhirnya kapal dinyatakan gagal dalam menghadapi pemeriksaan oleh perusahaan minyak. Awak kapal CB CAST MARINE 2 harus melakukan tindakan koreksi terhadap NC tersebut, agar ketika kapal di periksa ulang oleh *inspector* kapal tersebut berhasil lulus inspeksi oleh perusahaan minyak Exxon Mobil Cepu Limited.

Sebelum membahas lebih lanjut, yang menjadi obyek penelitian dalam makalah ini yaitu CB.CAST MARINE 2 dengan data sebagai berikut:

<i>Name of vessel</i>	: <i>CB CAST MARINE 2</i>
<i>Call Sign</i>	: <i>YB3915</i>
<i>Port of Rigistry &amp; Flag</i>	: <i>Batam, INDONESIA</i>
<i>Mark Of Tonnage Cert.</i>	: <i>GT.96 No.8742/PPm</i>
<i>Mterial</i>	: <i>Almunium</i>
<i>LOA</i>	: <i>28.50 Metres</i>
<i>Breadth</i>	: <i>5.80 Metres</i>
<i>Depth</i>	: <i>2.20 Metres</i>
<i>Gross Tonnage</i>	: <i>96 Metres</i>
<i>Capacity &amp; Speed</i>	: <i>52 Passenger &amp; 25 Knot</i>
<i>Type of Vessel</i>	: <i>Offshore Support Vessel (Crewboat), Maintenance Vessel (Work Boat)</i>
<i>Owner</i>	: <i>PT.Prima Buana Gema Bahari</i>

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

1. a). Pada tanggal 20 April 2021 diadakan pemeriksaan internal dari pihak perusahaan pada kapal CB CAST MARINE 2. Dari hasil pemeriksaan tersebut ditemukan beberapa temuan seperti tidak tersedianya AED (Automated External Defibrillator) dan kurangnya spare SCBA (*Self Containing Breathing Apparatus*) serta spare tabung oksigen (O<sub>2</sub>) yang mana wajib di kapal sesuai dengan aturan standar dan ketetapan perusahaan minyak Exxon Mobil Cepu Limited. Pada saat pemeriksaan SCBA tim inspeksi memerintahkan AB untuk mencoba alat tersebut. Ketika menggunakan SCBA AB tidak mengerti procedure pemeriksaan sebelum memakai SCBA sehingga pada saat pengecekan berlangsung *Whilte Warning* pada *indicator* yang berguna sebagai peringatan untuk segera keluar dari proses pemadaman api ternyata tidak berfungsi atau tidak berbunyi pada saat waktunya tiba, akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan *Whilte Warning* tidak berfungsi dengan baik. Selain itu di temukan kegagalan sistem cadangan kelistrikan arus DC (Battery) untuk menyuplai tegangan pada peralatan navigasi dan peralatan GMDSS (Globo Maritime Distress Safety System) di anjungan, yang berakibat dapat membahayakan keselamatan awak kapal maupun kapal tersebut, bilamana terjadi keadaan darurat atau *black out* di laut sehingga operator tidak bisa melakukan komunikasi untuk meminta bantuan kepada kapal lain ataupun stasiun pantai terdekat dikarenakan peralatan tersebut tidak berfungsi.

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

Akhirnya, pada saat itu Mualim I memerintahkan bosun untuk melakukan perawatan dan perbaikan pada tangga tersebut dan juga diberikan penandaan yang sesuai untuk warna tangga tanpa melakukan *safety meeting* terlebih dahulu. Pada hari itu juga selesailah pekerjaan AB untuk memperbaiki tangga dan Mualim I mempercayakan sepenuhnya perawatan tangga tersebut tanpa memeriksa ulang setelah pekerjaan selesai dan AB mengerjakan pekerjaan lain yang tidak sesuai dengan PMS.

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

Pada tanggal 28 April 2021, kapal CB CAST MARINE 2 dalam persiapan menghadapi *on hire inspection*. Pada saat inspeksi berlangsung *inspector* ingin memeriksa alat pemadam kebakaran menggunakan selang pemadam. Ketika pengetesan berlangsung terdapat kebocoran pada selang pemadam sehingga langsung dihentikan untuk sementara dan mengganti selang pemadam tersebut dengan selang baru, namun Mualim I mengatakan tidak ada ke *inspector* tersebut tentang cadangan selang pemadam, sehingga *inspector* mencatat hasil temuan dengan kategori utama yang mempengaruhi kelulusan dari hasil inspeksi tersebut. Keterlambatan penerimaan suku cadang dari selang tersebut yang menyebabkan salah satu kelulusan dari inspeksi menjadi terhambat. Selain mencatat selang pemadam yang bocor, *inspector* juga mencatat temuan lain yaitu tidak tersedianya MSDS (*Material Safety Data Sheet*) di ruang penyimpanan cat. Informasi MSDS adalah berisi tentang uraian umum bahan, sifat fisik dan kimiawi, cara penggunaan, penyimpanan hingga pengelolaan bahan buangan.

## **B. Analisis Data**

Dari kejadian-kejadian diatas maka dapat diambil analisis bahwa penyebab kejadian-kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana, akibatnya persiapan yang dilakukan sangat tidak optimal sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor dalam maupun oleh faktor luar saja, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya. Dalam hal ini awak kapal CB CAST MARINE 2.

Dari hasil penelitian tersebut juga penulis akan memaparkan analisis penulis terhadap permasalahan yang menyebabkan kapal CB CAST MARINE 2 tidak lulus dalam inspeksi dikarenakan sebagai berikut:

1. **Kurangnya Perencanaan Dalam Persiapan *Internal Audit* atau *Pre On Hire Inspection*.**

a. **Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Jadwal Perawatan Sesuai Dengan PMS**

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

Meskipun peraturan, prosedur, dan SMS (*Safety Management System*) yang ada di atas kapal sudah cukup memadai sebagai pedoman persiapan dalam menghadapi *on hire inspection*, namun masih juga ditemukan kurangnya persiapan yang dilakukan oleh awak kapal sehingga menyebabkan adanya NC di dek departemen oleh *inspector* 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 CB CAST MARINE 2 dalam menghadapi *on hire inspection*.

Mualim I melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah di buat perusahaan berupa PMS 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 pemeriksaan pihak *inspector* menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai NC yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan tidak lulus *on hire inspection*.

**b. Kurang Maksimalnya Evaluasi Untuk Setiap Pekerjaan Yang Telah Diselesaikan.**

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

Mualim I tidak melakukan evaluasi terhadap pekerjaan yang telah dilakukan awak kapal seperti pekerjaan yang di perintakkannya kepada bosun. Hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan pekerjaan yang telah diselesaikan oleh bosun, Mualim I dapat mengetahui berapa persentase selesainya pekerjaan tersebut. Mualim I hanya mempercayakan sepenuh pekerjaan kepada bosun tanpa memeriksa kembali pekerjaan tersebut.

Suku cadang merupakan faktor yang sangat penting dalam melakukan perawatan dan perbaikan. Mualim I tidak pernah menginventarisir suku cadang di dek departemen, Tidak berjalannya dengan baik sistem administrasi suku cadang di atas kapal sehingga tidak mengetahui berapa jumlah suku cadang yang tersedia di gudang dan kondisi suku cadang ada dan yang rusak padahal suku cadang tersebut belum pernah digunakan. Dan kondisi gudang penyimpanan suku cadang yang tidak disusun secara rapih, dan juga tidak tahu jumlah minimum dan maksimum jumlah suku cadang yang selalu ada dalam stock. Ketidakadaan cadangan dari alat pemadam kebakaran berupa selang pemadam menyebabkan kapal CB CAST MARINE 2 tidak dapat lulus dari inspeksi.

## 2. Kurangnya Pemahaman *crew* Tentang Persiapan *On Hire Inspection*

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

Nahkoda dalam hal ini yang bertanggung jawab atas implementasi SMS (*Safety Management System*) yang telah di buat perusahaan untuk diterapkan di atas kapal CB CAST MARINE 2 dan pada contoh kasus di atas terbukti bahwa pelaksanaan SMS yang ada di atas kapal tidak berjalan. Hal ini dapat diketahui dari data diatas dimana hasil temuan dari inspeksi, dimana ditemukannya salah seorang AB yang tidak mengetahui prosedur pemeriksaan sebelum memakai SCBA.

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

- 1) Struktur bangunan kapal.
- 2) Alat-alat keselamatan
- 3) Alat-alat pemadam kebakaran
- 4) Alat-alat anti polusi.
- 5) Peralatan navigasi.
- 6) Hamilton Jet Waterjet.
- 7) Jangkar dan *winchlass*.
- 8) Mesin induk dan mesin bantu.
- 9) Alat bongkar muatan.
- 10) *Emergency Generator*.
- 11) Sistem cadangan kelistrikan.
- 12) Sistem pendeteksi gas panas dan kebakaran.

### b. Memberikan pengarahan Setiap Sebelum Melakukan Pekerjaan Harian

Mualim I sebagai kepala dek departemen tidak melakukan pengarahan langsung kepada awak kapal sebelum mengerjakan perawatan harian, sehingga awak kapal yang akan melakukan pekerjaan perawatan harian tersebut tidak dapat sepenuhnya memahami pekerjaan yang akan mereka

hadapi baik dari apa saja persiapan yang harus dilakukan, hal keselamatan apa saja yang harus diperhatikan, proses pengerjaan yang sesuai dengan prosedur seperti halnya pada data diatas yakni pada saat perawatan pada tangga akomodasi yang tidak dilakukan *safety meeting* terdahulu yang dikarenakan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan hal biasa dan tidak dapat membahayakan.

Pengarahan belum dilakukan secara maksimal, dimana tidak dilakukan setiap saat kepada awak kapal untuk mensosialisasikan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat. Dan ini belum menjadi kegiatan rutin, meskipun diketahui bahwa tidak gampang mengubah kebiasaan pengarahan yang biasanya tidak maksimal. Kebanyakan awak kapal menganggap remeh kebiasaan pengarahan yang dilakukan setiap hari, padahal sebetulnya pengarahan sangat penting untuk keselamatan mereka pada saat melakukan pekerjaan nanti. Tak perlu menjadi soal mengenai materi pengarahan yang dilakukan setiap hari, bahkan jika tidak ada materi pun setidaknya membiasakan berkumpul bersama di setiap sebelum memulai pekerjaan. Dan jika sudah terbiasa, maka apabila ada informasi yang sangat penting Muallim I atau Perwira deck tidak perlu susah lagi untuk mengumpulkan para awak kapal. Bahkan hanya dari berkumpul bersama biasanya suatu ide akan muncul secara tak terduga. Akan tetapi hal seperti itu belum penulis temui di atas kapal CB CAST MARINE 2.

### **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. Kurangnya Perencanaan Dalam Persiapan Internal Audit Atau *Pre-On Hire Inspection*.**

Nahkoda dan Muallim I di atas kapal yang di dukung oleh CB CAST MARINE 2 harus melakukan sebuah persiapan yang sistematis dengan perencanaan yang terjadwal dan sesuai dengan PMS (*Plan Maintenance System*) yang telah ditetapkan dalam *ISM-Code* yang dibuat perusahaan untuk diaplikasikan di atas armadanya dan perencanaan yang sistematis itu bisa kita rinci dalam beberapa hal berikut:

**a. Melaksanakan Jadwal Perawatan Sesuai Dengan PMS**

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

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.

**1). Secara umum, hal-hal yang perlu diperhatikan dalam tahap persiapan inspeksi adalah:**

**a) Memulai dengan sikap perilaku positif.**

Salah satu konsep modern di dalam teknik inspeksi adalah memberikan perhatian penuh, bahwa segala sesuatu yang ada ditempat kerja sesuai dengan standar aturan yang berlaku. Dengan demikian perlu dipersiapkan untuk tidak hanya melihat apa yang salah, tetapi juga apa yang benar. Agar dapat menilai secara tepat mana yang salah dan mana yang sudah baik.

**b) Merencanakan inspeksi**

Langkah pertama di dalam perencanaan adalah mendefinisikan area yang menjadi tanggung jawab masing-masing. Dan buatlah perencanaan yang baik sebagai petunjuk persiapan menghadapi inspeksi dan mengaplikasikan PMS dengan maksimal.

**c) Menentukan apa yang akan dilihat**

Agar inspeksi berjalan dengan efektif, perlu menentukan objek mana saja yang akan diinspeksi.

d) Memahami yang akan dicari

Mencari sesuatu sifatnya lebih dari hanya sekedar melihat. Dengan demikian perlu dipersiapkan tentang ketentuan dan aturan standar yang dapat memberikan gambaran tentang apa yang ingin dicari dalam inspeksi. Ketentuan dan aturan standar akan menunjukkan apa yang seharusnya (*what should be*) sedangkan faktanya adalah yang ada di tempat kerja (*what is*).

e) Membuat *checklist*

*Checklist* merupakan alat utama untuk inspeksi. Membuat *checklist* yang sederhana yang sekiranya dapat membantu dalam inspeksi dan bukan justru sebaliknya membuat bingung pada waktu inspeksi. Untuk keperluan inspeksi umum, penyusunan *checklist* dapat dimulai dari identifikasi tentang fasilitas, peralatan kerja, bahan dan proses di tempat kerja yang akan diinspeksi. Perlu disadari, bahwa tidak mungkin hanya membuat satu macam *checklist* dapat digunakan untuk semua tempat kerja.

f) Melihat laporan inspeksi sebelumnya

Inspeksi yang akan dilakukan mungkin merupakan suatu kesempatan untuk menindak lanjuti hasil inspeksi sebelumnya. Dalam laporan inspeksi sebelumnya mungkin juga terdapat hal-hal penting yang perlu mendapat perhatian

g) Menyiapkan alat dan bahan untuk inspeksi

Alat dan bahan untuk kegiatan inspeksi ini mungkin dapat berupa pakaian pengaman khusus, alat pelindung diri, *checklist*, alat tulis, alat ukur, dan kamera.

## 2). Perencanaan

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

a) Perawatan secara berencana

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

(1) 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.

(2) 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.

b) Perawatan tidak rutin

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

(1) Tes saat pemeriksaan

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

(2) Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah di tes tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

(3) Pemeriksaan dalam penggunaan

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

(4) Pemeriksaan setelah penggunaan

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

(5) 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

(6) Siapa penanggung jawabnya

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

(7) 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.

c) Hal-hal yang perlu direncanakan dalam hal perawatan adalah:

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

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

### 3) 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:

- a) Pipa yang baru sebagai pengganti pipa yang lama.
- b) *Grease* atau yang sering disebut gemuk.
- c) *Grease gun* merupakan alat yang digunakan untuk memompa *grease* dan berbentuk seperti pistol.
- d) Ember yang di gunakan sebagai wadah *grease*
- e) Sikat kawat, yaitu sikat yang terbuat dari kawat yang berfungsi untuk membersihkan karat
- f) cat untuk membuat benda tersebut enak dilihat secara visual,dll.

### 4) 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:

- a) Waktu dan tempat pelaksanaan pekerjaan perawatan
- b) Kondisi peralatan dapat bekerja sesuai fungsinya
- c) Kondisi pipa
- d) kondisi tempat putaran atau yang dapat digerakkan pada alat, dll.

(NSOS, 2003 : 1-3)

### 5) Melakukan Pengecekan Dan Evalusai Untuk Setiap Pekerjaan Yang Telah Diselesaikan.

Tindakan koreksi harus dilaksanakan sedini dan sesegera mungkin oleh Nahkoda dan Muallim I dan tidak ditunda atau dilupakan sehingga pekerjaan tersebut menjadi terbelengkalai 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 bejalan normal kembali.

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

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

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

Sistem inventarisir suku cadang memuat tentang penjelasan tentang penanganan suku cadang, nomer suku cadang dalam *stock*, tempat suku cadang, *stock* minimum, dan *stock* maksimum. Waktu

penyerahan, pesanan-pesanan tertentu, catatan pesanan dan sebagainya, dan diberikan label menurut kode klasifikasi.

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerjakannya memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak paham sama sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Mualim I sebagai kepala di dek departemen memastikannya dengan terjun langsung 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 CB CAST MARINE 2 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 *on hire inspection* hal tersebut masih tidak sesuai dengan prosedur dan tidak dapat beroperasi atau berfungsi secara normal.

c) **Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung.**

Memberikan motivasi kepada para 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 offshore 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 Saudi Aramco, British Petroleum, Shell dan lainnya dengan kapal dapat lulus dalam *on hire inspection* yang akan di adakan oleh perusahaan minyak tersebut kapal akan langsung di charter dan beroperasi kembali untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan yang menjadi pendukung utama bagi kelancaran operasional kapal.

## 2 Kurangnya Pemahaman *crew* Tentang Persiapan *On Hire Inspection*

Meningkatkan familiarisasi bagi *crew* CB CAST MARINE 2 terhadap SMS (*Safety Management System*) yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk diaplikasikan di atas kapal sehingga bisa berjalan sebagaimana mestinya. Pelaksanaan familiarisasi tersebut dapat dilaksanakan secara bertahap dan melalui proses dengan melakukan tahapan-tahapan seperti berikut ini:

### a) Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin Setiap Minggu

Nahkoda wajib melaksanakan *safety meeting* setiap minggu yang berfungsi sebagai media dalam penerapan *ISM-Code* perusahaan, dalam *safety meeting* mingguan banyak hal dan manfaat yang bisa didapat dan yang paling utama adalah sebagai media yang paling tepat untuk familiarisasi SMS yang akan diterapkan di atas kapal CB CAST MARINE 2.

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

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

Dengan pelaksanaan *safety meeting* secara rutin, diharapkan *crew* lebih memahami tentang prosedur kerja, sehingga *crew* lebih peka dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Dalam *safety meeting* juga dijelaskan bagaimana cara untuk menghadapi permasalahan-permasalahan yang sering terjadi khususnya dalam menghadapi inspeksi. Hal ini bertujuan agar seluruh *crew* memahami permasalahan yang ada dan juga cara

mengatasi permasalahan tersebut. Dengan kata lain, *safety meeting* juga dapat berfungsi sebagai evaluasi kerja yaitu Nakhoda mengevaluasi pekerjaan yang telah diselesaikan dan membahas permasalahan yang dihadapi agar tidak terjadi di kemudian hari.

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

**b) Memberikan Pengarahan Setiap Sebelum Melakukan Pekerjaan Harian**

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 maka Kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Kedua hal tersebut, diatas merupakan faktor yang sangat utama dalam pelaksanaan SMS (*Safety Management System*) di atas kapal CB CAST MARINE 2 dan semua awak kapal CB CAST MARINE 2 dapat lebih terbiasa dengan SMS perusahaan sehingga dapat sepenuhnya mendukung kegiatan operasional Kapal, sehingga lebih efektif dan aman termasuk memegang peranan yang sangat penting dalam proses persiapan yang akan dilakukan awak kapal CB CAST MARINE 2 dalam rangka menghadapi inspeksi baik internal audit, *pre-on hire inspection* atau bahkan *on hire inspection* sekalipun Kapal akan lulus menghadapi inspeksi tersebut.

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

menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhi terutama dari pihak nahkoda dan awak kapal CB CAST MARINE 2 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 CB CAST MARINE 2 yang ada memahami pekerjaan yang akan dilakukan dan untuk memastikannya kita harus melakukan pengarahan kepada awak kapal CB CAST MARINE 2 setiap sebelum melakukan pekerjaan sehingga mereka akan sepenuhnya memahami dan semakin terbiasa dengan pekerjaan yang akan mereka hadapi mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan yang baik dan benar, setelah diberikan pengarahan tidak cukup hanya sampai disitu dan seterusnya kita harus pastikan ketika pelaksanaan kerjanya harus dengan pengawasan yang maksimal dan awak kapal CB CAST MARINE 2 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 CB CAST MARINE 2 yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut memiliki semangat untuk bekerja dan tidak bekerja karena terpaksa dan oleh karena itu sebagai pihak manajemen di atas Kapal CB CAST MARINE 2, 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 *evaluasi* sangat diperlukan untuk memeriksa ulang seberapa optimal persiapan yang telah dilakukan awak kapal selama ini dan diadakannya *safety meeting* mingguan sebagai sebuah forum yang akan menjembatani semua awak kapal baik dalam mengemukakan suatu pendapat atau ide bahkan evaluasi yang mungkin Nahkoda dan Mualim I tidak menyadarinya sehingga semua perencanaan diharapkan akan terlaksana dengan hasil yang optimal sebagai persiapan kapal CB CAST MARINE 2 dalam menghadapi inspeksi yang akan dilakukan oleh pihak internal audit, *pre-on hire inspection* atau bahkan *on hire inspection* oleh perusahaan minyak dan dengan persiapan yang optimal kapal akan selalu dalam keadaan siap menghadapi inspeksi-inspeksi tersebut dan diharapkan dapat lulus dalam inspeksi-inspeksi tersebut.

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

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.

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya persiapan *on hire inspection* di atas kapal CB CAST MARINE 2 sebagai berikut:

1. Kurang maksimalnya pelaksanaan jadwal perawatan sesuai dengan PMS sehingga persiapan dalam menghadapi *on hire inspection* juga belum maksimal.
2. Kurang maksimalnya evaluasi (*review*) untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan sehingga tidak diketahui kendala apa saja yang dihadapi selama melakukan pekerjaan.
3. Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* sehingga pemahaman *crew* tentang persiapan *on hire inspection* masih kurang.
4. Kurangnya pengarahan setiap melakukan pekerjaan harian sehingga pekerjaan tidak berjalan lancar.

#### B. Saran

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

1. Setiap *crew* harus melaksanakan jadwal perawatan secara maksimal sesuai dengan PMS untuk menunjang operasional Kapal ataupun dalam rangka persiapan dalam rangka menghadapi *on hire inspection*.
2. Chief Officer agar melakukan pengecekan dan review semaksimal mungkin untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi selama melaksanakan pekerjaan.

3. Hendaknya Mualim I melaksanakan *safety meeting* secara rutin setiap bulan untuk memastikan bahwa setiap awak kapal selalu mengimplementasikan *safety management system* di atas kapal.
4. Hendaknya Mualim I memberikan pengarahan sebelum melakukan pekerjaan harian dan dipaparkan mengenai *Safety Management System* terutama mengenai *risk assesment* dan prosedur kerja dengan memperhatikan aspek keselamatan kerja.

## DAFTAR PUSTAKA

Daryanto, *Administrasi Pendidikan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2006

Guntur Alex Drs, *Fungsi Strategi*, Penerbit Gunung Agung, Jakarta, 1975

[http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport and - Logistics / Best Practice Guidelines](http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport%20and%20Logistics/BestPracticeGuidelines)

<http://id.wikipedia.org/wiki/Perencanaan>

*International Safety Management (ISM) Code*, IMO Publications

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*

NSOS, *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*, Direktorat Menteri Perhubungan Laut, 2003

Soekanto, Soerjono. 2002. *Sosiologi Suatu pengantar*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada

Situmorang, *Pengertian Perawatan*, 2000

Soebandono, P. 2006. *Pengertian Perawatan*. Manajemen Perawatan Kapal

UU No. 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*

WJS. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1997

*Buku Panduan makalah*. STIP Jakarta: 2010



# PT. PRIMA BUANA GEMA BAHARI

## PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL

### SHIP PARTICULAR

1. Nama Kapal : Cast Marine 2
2. Call sign : YB3915
3. Port of Registry : Batam
4. Flag : Indonesia
5. Mark of Tonnage Cert. : GT.96 No. 8742/PPm
6. Classification : Biro Klasifikasi Indonesia
7. Material : Aluminium
8. Type of vessel : Crew Boat
9. Launching : Batam / 2019
10. LOA : 28.50 metres
11. Breadth : 5.80 metres
12. Depth : 2.20 metres
13. Draft design : 0.60 metres
14. Gross Tonnage : 96
15. Net Tonnage : 29
16. Clear Deck Area : 44.75 m<sup>2</sup>
17. Capacity : 52 Passengers
18. Speed : 25 Knot
19. Main Engine : 2x 1100 HP - MAN D2842 LE410
20. Waterjet : 2x Castoldi
21. Generator : 2X 30 KW - WEICHAJ
22. Fuel Tank Capacity : 11.000 liters
23. Fresh Water Tank : 4.000 liters
24. Peralatan Navigasi dan komunikasi :
  - a) Radar : 1 unit
  - b) GPS : 1 unit
  - c) PA system : 1 unit
  - d) Radio Marine VHF : 1 unit
  - e) Portable VHF radio : 3 units
  - f) Echosounder : 1 unit
  - g) Navtex : 1 unit
  - h) SART : 1 unit
  - i) EPIRB : 1 unit
  - j) Rudder Angle Indicator : 1 unit
  - k) Search light : 1 unit
  - l) Int. signal flag : 1 set
  - m) Anemometer : 1 unit
  - n) Compass : 1 unit
  - o) Inmarsat : 1 unit
  - p) Fuel Monitoring System : 1 unit
  - q) Vessel Tracking System : 1 unit
  - r) Auto pilot : 1 unit

**KANTOR PUSAT :**  
Jln. Tambak No. 120A, Tanjung Pinang Barat,  
Kota Tanjung Pinang, Kepulauan Riau 29112  
Telp. 0771-23943 / Fax.: 0771-27391  
Email : pbgb.pelayaran@yahoo.com

**KANTOR PERWAKILAN**  
**Jakarta :**  
The Mansion Bougenville, Tower Fontana  
Unit BF-16K1, Jl. Trembesi Blok D, Bandar Baru  
Kemayoran, Jakarta Utara 14410  
Telp : 021- 22605438, Fax: 021-22608758  
Email : pbgb.jkt@gmail.com

**KANTOR BISNIS & OPERASIONAL**  
**Batam :**  
Komplek Union Industrial Park, Blok G No. 21  
Batu Ampar, Batam, Kepulauan Riau 29453  
Telp : 0778-7413381, Fax : 0778-7413382,  
Email : pbgb.pelayaran@yahoo.com





# PT. PRIMA BUANA GEMA BAHARI

## PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL

### 25. Peralatan Keselamatan :

- |                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| a) Life Raft                  | : 2 x 65 pax        |
| b) Life Buoy                  | : 6 pcs             |
| c) Life Jacket                | : 75 pcs with light |
| d) Line Throwing              | : 1 unit            |
| e) Fireman outfit             | : 1 unit            |
| f) Breathing Apparatus        | : 1 unit            |
| g) Fire Axe                   | : 1 unit            |
| h) Smoke detector             | : 5 unit            |
| i) Heat detector              | : 1 unit            |
| j) Fire Alarm Panel           | : 1 unit            |
| k) Alarm Bell                 | : 2 unit            |
| l) Break glass                | : 2 unit            |
| m) Parachute Signal           | : 6 pcs             |
| n) Red Hand Flare             | : 6 pcs             |
| o) Smoke Signal               | : 2 pcs             |
| p) Emergency Fire Pump        | : 1 unit portable   |
| q) Bilge pump DC 24V          | : 1 unit            |
| r) Submersible pump AC        | : 1 unit            |
| s) Fire Hose                  | : 2 sets            |
| t) CO2 system                 | : 1 set             |
| u) Portable Fire extinguisher | : 6 units           |

Tanjungpinang, 23-04-2021

  
AZWAR HALIM

#### KANTOR PUSAT :

Jln. Tambak No. 120A, Tanjung Pinang Barat,  
Kota Tanjung Pinang, Kepulauan Riau 29112  
Telp.: 0771-23943 / Fax.: 0771-27391  
Email : pbgb.pelayaran@yahoo.com

#### KANTOR PERWAKILAN

**Jakarta :**  
The Mansion Bougenville, Tower Fontana  
Unit BF-16K1, Jl. Trembesi Blok D, Bandar Baru  
Kemayoran, Jakarta Utara 14410  
Telp : 021- 22605438, Fax: 021-22608758  
Email : pbgb.jkt@gmail.com

#### KANTOR BISNIS & OPERASIONAL

**Batam :**  
Komplek Union Industrial Park, Blok G No. 21  
Batu Ampar, Batam, Kepulauan Riau 29453  
Telp : 0778-7413381, Fax : 0778-7413382,  
Email : pbgb.pelayaran@yahoo.com



IAS-ANZ









No. Registrasi PPK.29 / 232 / XI / 2021

M.58 0194214



REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**

PORT CLEARANCE

M.8 KM.62 39 XI 2021  
NO. .... / ..... / ..... / .....

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1  
Under the Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal / Ship Name: **CB. CAST MARINE 2** Tonnase kotor / Gross Tonnage: **96**  
Bendera Kebangsaan / Nationality Flag: **INDONESIA** Nakhoda / Master: **AGUSMANTO**  
Nomor IMO / IMO Number: ----- Nama Panggilan / Call Sign: **YB 3915**

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **30-11-2021** Pukul **10.30**  
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time..... LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008  
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk  
The above mentioned vessel is hereby accepted for

Bertolak dari / Departure from: **BUMI** Pada tanggal/jam / on date/time: **30-11-2021 11:00 LT** Pelabuhan tujuan / Port of Destination: **LSB**  
Jumlah awak kapal / Number of Ship Crews: **7 ORANG** Dengan muatan / With cargoes: **SESUAI MANIFEST**  
Tempat Diterbitkan / Place of issued: **WILKER KARANG AGUNG**  
Pada tanggal / Date: **30 NOVEMBER 2021**  
Jam / Time: **10.45 LT**



Perhatian / Attention:

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan  
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Permis, agen atau Nakhoda Kapal tidak melampirkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.  
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.  
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2021







## PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : AGUSMANTO  
NIS : 02656/N-I  
Bidang Keahlian : NAUTIKA  
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

### Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

- A. Judul : " OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM MENGHADAPI *ON HIRE INSPECTION* DI ATAS KAPAL CB CAST MARINE 2 "
- B. Masalah Pokok : 1). KURANGNYA PERENCANAAN PERSIAPAN *PRE ON HIRE INSPECTION* DALAM *INTERNA*  
2). KURANGNYA PEMAHAMAN ABK TENTANG PERSIAPAN *PRE ON HIRE INSPECTION* DA
- C. Pendekatan Pemecahan Masalah  
1). MELAKUKAN PERENCANAAN CHECKLIST *PRE ON HIRE INSPECTION* DALAM PERSIAF  
2). MEMBERIKAN FAMILIARISASI KEPADA ABK KAPAL TENTANG PELAKSANAAN *PRE ON*

Jakarta, 10 Sept 2022

Menyetujui :

Pembimbing I

Capt. Pujiningsih, M.M.Tr.  
NIP. 19730810 200212 2 002

Pembimbing II

Arif hidayat, S.Pel., MM.  
NIP. 19740717 199803 1 001

Peserta Diklat Pelaut ( DP-I )

Agusmanto  
NIS. 02656/N-I

Ka. Div. Pengembangan Usaha

DR. ALI MUKTAR SITOMPUL, MT.  
NIP. 19730331 200604 1 001

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

D JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM MENGHADAPI *ON HIRE INSPECT*  
..... DI ATAS KAPAL CB CAST MARINE 2

DOSEN PEMBIMBING Capt. PUJININGSIH, M.M.Tr

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
	5/09/22	Pengajaran Sinopsis	
	12/09/22	Revisi sinopsis Ace.	
	15/09/22	Bab I dan BAB II	
	19/09/22	Revisi Bab I Acc	
	21/09/22	Revisi Bab II Acc	
	26/09/22	Bab III dan Bab IV	
	30/09/22	Bab III Revisi Ace	
	05/10-22	Selesai bimbingan & siap diujikan	

Catatan :

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN

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

JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI KINERJA CREW KAPAL DALAM MENGHADAPI ON HIRE INSPECT.  
..... DI ATAS KAPAL CB CAST MARINE 2

.....

.....

.....

DOSEN PEMBIMBING ARIF HIDAYAT, S.Pel.MM

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	15/09/22	Sinopsis masalah di Ace	<i>Arif</i>
2	16/09/22	Bab I di Ace	<i>Arif</i>
3	21/09/22	Bab II di Ace	<i>Arif</i>
4	26/09/22	Bab III di Ace	<i>Arif</i>
5	30/09/2022	Bab IV di Ace	<i>Arif</i>
6	03/10/2022	Malah gbs siap di upbon	<i>Arif</i>

Catatan :

- lengkap masalah dgn Port utk prosedur /  
Sidang masalah.
- lengkap masalah dgn lampiran  $\geq$  49 lembar.

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN