

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING
INSPECTION GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
DIATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM**

Oleh :

ZEIN BRIANSYAH PUTRA
NIS. 02767 / N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2022

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING
INSPECTION GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
DIATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

Oleh :

**ZEIN BRIANSYAH PUTRA
NIS. 02767 / N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I

JAKARTA

2022

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



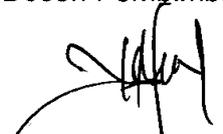
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ZEIN BRIANSYAH PUTRA
No. Induk Siswa : 02767 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING INSPECTION GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DIATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM

Jakarta, 1 Desember 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


Capt. Yusep Budiana M. Mar
Dosen STIP



Drs. Susilo MMTr
Dosen STIP

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika


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

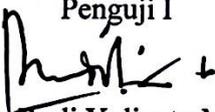
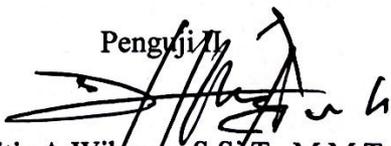
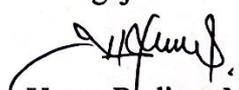
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

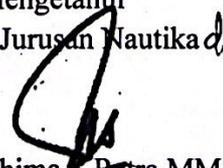


TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ZEIN BRIANSYAH PUTRA
NIS : 02767 / N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING INSPECTION GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DIATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM

Jakarta, 7 Desember 2022

<p>Penguji I  <u>Capt. Rudi Yulianto M. Mar</u> Dosen STIP</p>	<p>Penguji II  <u>Titis A Wibowo, S.S.T., M.M.Tr</u> Penata Tk. I (III/d) Nip. 198203062005021001</p>	<p>Penguji III  <u>Capt. Yusep Budiana M. Mar</u> Dosen STIP</p>
---	---	---

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putra MM
Penata (III/c)
Nip. 197305262008121001

KATA PENGANTAR

Segala puja dan 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 ANT-I yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penulis menyusun makalah ini dengan judul :

"OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING INSPECTION GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DIATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM "

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

Menyadari akan keterbatasan waktu dan kemampuan yang penulis miliki, maka dengan senang hati penulis bersedia menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan makalah ini. Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu antara lain :

1. Capt. Sudiono, M.Mar sebagai Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima S Putra MM sebagai Ketua Jurusan Nautika.
3. DR. Ali Muktar Sitompul, MT sebagai Kepala Divisi Pengembangan Usaha
4. Capt. Yusep Budiana sebagai dosen Pembimbing I Materi Makalah
5. DRS. Susilo, MMTr sebagai dosen Pembimbing II Penulisan Makalah

6. Segenap Dosen dan Staf Pengajar ANT-I Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Rekan-rekan Pasis ANT-I Angkatan 64 yang telah membantu dalam penulisan makalah ini.
7. Istri yang sangat saya sayangi Sarah Faizah Daulay, orang tua kami dan seluruh keluargayang telah memberikan doa, dukungan serta semangat kepada penulis.
8. Seluruh dosen, karyawan serta karyawanati Sekolah Tinggi Ilmu Pelay ran atas kerjasama serta bantuannya selama penulis mengikuti program *up-grading*

Besar harapan penulis agar makalah ini dapat bermanfaat bagi rekan-rekan perwira pelayaran niaga diatas kapal, bagi para pembaca, Civitas Akademika STIP Jakarta serta berbagai pihak yang membutuhkan

Jakarta, 01 Desember 2022

Penulis

ZEIN BRIANSYAH PUTRA
NIS: 02767/N-1

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan	3
C. Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	9
B. Kerangka Pemikiran	19
BAB III ANALISIS PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	20
B. Analisis Data	24
C. Pemecahan Masalah	31
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	39
B. Saran.....	39
DAFTAR PUSTAKA	
DAFTAR LAMPIRAN	
PENJELASAN ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Ship Particular AHTS ERA MARITIM
Lampiran 2	Risk Assessment Form
Lampiran 3	SOP – Crew Recruitment Flowchart
Lampiran 4	Crew Recruitment and Interview Form
Lampiran 5	Internal Audit and Inspection Status Log
Lampiran 6	OVID Report
Lampiran 7	Foto-Foto

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan alat transportasi laut yang memegang peranan penting karena lebih efisien dibandingkan dengan sarana lainnya dalam pengangkutan barang, terutama sebagai alat angkut dengan kapasitas besar seperti minyak mentah, gas alam dan produk hasil olahannya.

Setelah kecelakaan yang memmpa MT. TORREY CANYON pada tahun 1967 perusahaan- perusahaan raksasa minyak dunia banyak menjual kapal tua mereka, dan mereka lebih memilih untuk menyewa kapal ke perusahaan pemilik kapal karena dirasakan lebih efisien seiring dengan meningkatnya volume dan kuantitas perdagangan minyak, bahan kimia dangas, namun demikian hal ini menyebabkan perusahaan minyak tersebut memiliki resiko dengan manajemen kapal yang berbeda•beda dan kapal-kapal yang dibawah standar perusahaan mereka.

Untuk mengurangi resiko di atas dan untuk memastikan kapal-kapal yang akan merekasewa adalah kapal-kapal yang memiliki kualitas dan manajemen yang sesuai dengan standarperusahaan minyak tersebut maka perusahaan minyak tersebut mengadakan inspeksi atau pengecekan yang dinamakan "*oil major* atau *vetting inspection*".

Dengan semakin ketatnya inspeksi yang dilakukan oleh perusahaaan-prusahaan minyak di seluruh dunia terhadap setiap kapal yang akan disewakan maka tersebut menurut pihak kapal dan awaknya memiliki kesiapan untuk menghadapi inspeksi.

Walaupun perusahaan telah menerapkan sistem manajemen di atas kapal yang berisi peraturan-peraturan yang berlaku di atas kapal yaitu ISM Code, SOLAS, OCIMF, CMID dan lain-lain, atau Konvensi Nasional maupun Internasional serta pihak management kapal selalu melaksanakan internal audit atau pre-vetting inspection sebelum pelaksanaan inspeksi vetting tersebut kapal masih sering menghadapi kendala-kendala terutama pada saat inspeksi vetting tersebut.

AHTS ERA MARITIM adalah sebuah kapal pengangkut produk minyak yang selalu dituntut untuk selalu lulus inspeksi dapat digunakan oleh perusahaan minyak dunia sebagai salah satu armada pengangkut produk minyaknya dan untuk menghadapi inspeksi tersebut pihak kapal harus memiliki persiapan yang matang sehingga dapat lulus inspeksi tersebut.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka penulis tertarik dengan makalah ini mengambil judul :

" OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING INSPECTION GUNA KELANCARAN OPERASIONAL DI ATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM "

Penulisan ini juga diharapkan dapat bermanfaat bagi para calon "Master" yang muda yang beroperasi di Kapal *Product Tanker* untuk dapat lebih memperhatikan masalah *International Safety Management* atau ISM dan aplikasinya di atas kapal sehingga ketika pelaksanaan internal audit, inspeksi pre-vetting dan inspeksi vetting pihak kapal dapat mempersiapkannya dengan optimal sehingga kapal dapat lulus inspeksi dan di charter oleh perusahaan minyak besar, dan juga semoga makalah ini dapat berguna dan sebagai koleksi perpustakaan STIP Jakarta.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Seperti penulis uraikan di dalam latar belakang, maka dapat diidentifikasi masalah seputar inspeksi diatas kapal tanker product dan persiapan yang akan dilakukan oleh awak kapal dalam menghadapi inspeksi yang akan dilakrkan oleh pihak intemal auditor atau oil major company yang menjadi faktor utama dalam operasional kapal tanker product yang terkadang persiapan yang tidak optimal yang dilakukan oleh awak kapalakan menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi tersebut dan kapal tidak jadi di charter oleh (oil major company yang berakibat kapal harus di inspeksi ulang atau bahkan gagal charter dan tidak beroperasi atau off hire.

Maka dalam makalah ini dimana kurang optimalnya persiapan yang dilakukan oleh awak kapal dalam menghadapi *vetting inspection* yang akan menyebabkan sering terjadinya kegagalan diatas kapal AHTS ERA MARITIM dalam menghadapi inspeksi vetting dan Oil Major Company yang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

- a. Kurangnya perencanaan dalam perstapan internal audit atau inspeksi prevetting.
- b. Kurangnya familiarisasi rnengenai ISM terhadap awak kapal.
- c. Pengawasan yang lemah terhadap kinerja Awak Kapal.

2. Batasan Masalah

Dikarenakan keterbatasan waktu, maka penulis membatasi masalah yang akan di bahas. Berdasarkan dari 5 identifikasi masalah dipilih 2 (dua) masalah yang dominan, maka Penulis akan membatasi masalah dalam makalah ini yang berkaitan dengan judul makalah, antara lain:

- a. Kurangnya perencanaan dalam perstapan internal audit atau inspeksi prevetting.
- b. Kurangnya familiarisasi rnengenai ISM terhadap awak kapal.

3. Rumusan Masalah

Dari 2 (dua) batasan masalah tersebut diatas kemudian Penulis membuat rumusan masalah, sebagai berikut:

- a. Bagaimana upaya awak kapal untuk membuat perencanaan yang optimal yang berdasarkan International Safety Management perusahaan untuk menghadapi internal audit atau inspeksi pre-vetting ?
- b. Bagaimana meningkatkan implementasi ISM diatas kapal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Dengan adanya kejadian yang hampir menyebabkan kapal gagal dalam internal audit atau inspeksi pre-vetting diatas kapal AHTS ERA MARITIM tempat penulis bekerja sebagai Vessel Manager, maka penulis di dalam pembuatan makalah ini mempunyai tujuan yang sangat penting, yaitu :

- a. Untuk mengetahui sejauh mana setiap pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan PMS atau *Plan Maintenance System* yang telah dibuat oleh Perusahaan termasuk untuk semua ketidak sesuaian yang ada diatas kapal dapat langsung dilakukan tindakankoreksi sehingga kapal selalu dalam keadaan siap untuk menghadapi inspeksi dari pihak manapun.
- b. Untuk mencari pemecahan terhadap kurangnya familiar dengan *International Safety Management* atau ISM yang ada diatas kapal dan membuat Nakhoda sadar akan pentingnya familiarisasi mengenai ISM terhadap anak buah kapal melalui pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) yang sesuai.
- c. Untuk melakukan tindakan antisipasi yang perlu diambil agar mencegah terjadinya kegagalan maka pengawasan sangat penting yang dilakukan oleh awak kapal sehinggadengan pengawasan yang baik hasil kerja anak buah kapal akan lebih rnaksimal

2. Manfaat Penelitian.

Adapun manfaat dan penulisan makalah ini diharapkan dapat meberikan kontribusi-kontribusi yang berguna bagi sernua pihak yang berkepentingan ditinjau dari beberapaaspek, yaitu :

- a. Aspek Praktek
 - 1) Di harapkan penulisan rnakalah ini dapat mernberikan sumbang saran bagi pihak perusahaan untuk mengurangi dampak kurang optimalnya Persiapan menghadapi pre-vetting inspeksi di kapal AHTS ERA MARITIM.
 - 2) Di harapkan dapat dijadikan referensi bagi para Nakhoda dan Anak

Buah Kapal (ABK) pada umumnya, yang bekerja di kapal tanker produk sehingga dapat membantu persiapan internal audit atau inspeksi pre-vetting.

- 3) Di harapkan dapat mernberi masukan bagi perusahaa dalam mengendalikan kapal-kapalnya khususnya dalam persiapan menghadapi inspeksi vetting.

b. Aspek Teoritis

Penulisan makalah ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan informasi bagi para pembaca dan para pelaut yang seprofesi dalam persiapan menghadapi inspeksi vetting.

D. METODE PENELITIAN

Dalam pembuatan makalah ini Penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode pendekatan antara lain:

1. Metode pendekatan

a. Studi kasus

Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah berupa kejadian nyata dalam kehidupan dalam hal ini gagalnya kapal AHTS ERA MARITIM dalam internal audit atau inspeksi pre-vetting akiba kurang optimalnya persiapan yang dilakukan awak kapal dalam menghadap *internal audit* atau *pre-vetting inspection*, untuk mencari solusi yang lebih baik dalam hal ini yaitu persiapan yang lebih optimal dalam menghadapi internal audit atau inspeksi pre-vetting dimasa yang akan datang.

b. Observasi

Dalam penulisan makalah ini dimana penulis memecahkan masal kurang optimalnya persiapan yang dilakukan oleh awak kapal AHTS ERA MARITIM dalam menghadapi internal audit atau *pre-vetting inspection*. Diman penulis mengatasi berdasarkan pengamatan langsung terhadap kurang orimalnya persiapan yang dilakukan oleh awak kapal dan dari buku-buku pndukung diperpustakaan yang ada hubungannya dengan optimalisasi perencanaan dalam menghadapi *internal audit* atau *pre-vetting inspection* diatas kapal sehingga mendapat sesuatu yang lebih baik dalam hal perencanaan yang optimal dalam menghadapi internal audit

diatas kapal dimasa yang akan datang.

2. Teknik Pengumpulan Data

Tehnik pengumpulan data dalam Penulisan ini dilakukan dengan :

a. Tehnik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung diatas kapal jenis *Offshore Support Vessel* ERA MARITIM terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal yang menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi *internal audit* atau *pre-vetting inspection*.

b. Teknik Komunikasi Langsung (Wawancara)

Sebagai bahan perbandingan dan untuk tambahan perbendaharaan bahan dalam pembuatan makalah ini, penulis melakukan tanya jawab dengan rekan-rekan kerja diatas kapal mulai dari Nahkoda, perwira dan ABK yang terlibat dibidangnya masing-masing tentang pendapat dan pengalaman bekerja diatas kapal *Offshore Support Vessel* seputar persiapan apa saja yang harus dilakukan sebelum menghadapi internal audit atau inspeksi pre-vetting

c. Teknik Dokumentasi

Penulis melakukan studi perusahaan dengan pengamatan melalui pengumpulan data dengan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini.

d. Studi Kepustakaan.

Penulis dapatkan perolehan data , dari buku2 di perpustakaan di STIP maupun dari teori-teori yang didapat selama pendidikan di STIP

3. Subyek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil kapal *Offshore Support Vessel* AHTS ERA MARITIM sebagai yang penulits lakukan dengan kaitannya. dengan persiapan dalam menghadapi internal audit atau *pre-vetting inspection* diatas kapal *Offshore Support Vessel* tersebut.

4. Tehnik Analisa Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu secara menggambar data-data yang sudah penulis dapatkan sebelumnya, penulis sendiri sebagai Vessel Manager di atas kapal *Offshore Support Vessel* AHTS ERA MARITIM.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama Penulis bekerja sebagai *Vessel Manager* AHTS Era Maritim periode Januari 2020 sampai dengan November 2022.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan selama Penulis bekerja mengawasi dan mengunjungi kapal AHTS Era Maritim, berbendera Indonesia, Memiliki Isi kotor GT 1441, Pemilik PT. Wintermar Offshore, Daerah Pelayaran NCV (*Near Coastal Voyage*).

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan Penulis maupun Pembaca dalam dalam mempelajari makalah ini , maka Penulis membuat sistematika Penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Didalam bab ini diuraikan latar belakang dan alasan pemilihan judul makalah, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian yang digunakan, waktu dan tempat penelitian serta sistematika Penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam Bab ini berisi teori–teori yang digunakan untuk menganalisis data yang didapat melalui buku–buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Padalandsan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang berkaitan dengan permasalahan.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab terakhir ini akan disampaikan kesimpulan yang bisa diambil dan semua uraian dalam makalah ini serta saran-saran yang bersifat membangun untuk pihak yang terkait agar bisa memecahkan masalah yang ada.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pelaksanaan *vetting inspection* pada kapal *Offshore Support Vessel* adalah hal yang paling utama untuk memastikan apakah kapal tersebut masih dapat melakukan operasional dengan aman dan apakah ISM diatas kapal tersebut telah dilaksanakan dan berjalan dengan baik sehingga perusahaan minyak atau oil major company tidak ragu lagi untuk mencharter kapal kita.

1. Kapal adalah sebuah organisasi, dimana menurut M. Manullang (2011 : 60) Organisasi adalah gambaran secara sistematis tentang hubungan-hubungan kerjasama dari orang yang terdapat dalam rangka usaha mencapai tujuan. Berhasilnya sebuah Kapal dalam menghadapi internal audit atau inspeksi pre-*vetting* sangat dipengaruhi oleh semua unsur di dalamnya dan keberhasilan tersebut yang sangat diharapkan oleh para pemilik kapal sehingga kapalnya akan di charter oleh perusahaan minyak atau oil major company sehingga kapal tersebut akan beroperasi dan menghasilkan uang bagi perusahaan pemilik kapal. Untuk mencapai tujuan tersebut peranan Nahkoda dan semua Anak buah Kapal sangatlah penting, untuk melakukan sebuah persiapan dibutuhkan sebuah perencanaan yang matang dari Nahkoda dan Chief Officer, selain perencanaan yang matang tentunya dibutuhkan juga awak kapal yang familiar dengan kebijakan kapal dan perusahaan dalam perawatan kapal yang menunjang operasional kapal juga pengarahan yang baik dari kepala department dan kepala kerja sebelum melaksanakan pekerjaan sehingga pelaksanaan kerja bisa berjalan maksimal.

Disamping itu perlu diadakan pengawasan yang lebih terhadap kinerja anak buah dan pengecekan ulang setelah selesainya pekerjaan juga merupakan faktor pendukung penting untuk terlaksananya persiapan yang baik sehingga dengan perencanaan yang matang, proses kerja yang terarah dan terpantau dengan awak kapal yang lebih familiar dan juga pengecekan ulang untuk setiap pekerjaan yang telah dilakukan kegiatan persiapan yang dilakukan oleh Nahkoda dan anak buah kapal akan lebih optimal dan kapal akan siap dalam menghadapi internal audit atau inspeksi pre-*vetting* dengan maksimal.

2. 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.
3. Dalam pendahuluan buku *International Safety Menegement* atau ISM Code (1993 : 01) dikemukakan bahwa "*The cornerstone of good safety management ystem is commitment from the top. In matters of 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 prilaku dan motivasi dari masing-masing individu diatas kapal yang mencerminkan hasil akhirnya.
4. Menurut Capt. William Suryagama (<http://ezinearticles.com/?Shi-1s-Jection-And-vetting-Guidelin-es&id=63799i4>) *The onboard inspection can only succes. ful if the tanker is prepared for the inspection and an effective way of administering this is to introduce a self assessment from covering th relevant areas according to Ship Inspection Report gud/ines* yang artinya dalam bahasa Indonesia adalah "Inspeksi diatas kapal hanya bisa berhasil jika kapal itu sendiri melakukan persiapan dengan cara dan pengaturan yang efektif terutama mengevaluasi sendiri bagian-bagian diatas kapal yang akan di inspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Impection Report* atau SIRE".
5. Dan untuk pencapaian semua teori di atas tentu di perlukan kemampuan untuk mengaturnya yaitu manajemen untuk pencapaian operasional kapal yang aman menurut SOLAS 74/78 BAB IX (1978 : 98) adalah proses penggunaan sumber daya manusia secara efektif untuk mencapai sasaran dan setiap sumber daya manusia atau anak buah kapal akan dapat melakukan kerja yang lebih efektif dan maksimal apabila mereka lebih familiar dengan peraturan yang telah di etapkan perusahaan untuk di aplikasikan diatas kapal.
Disamping itu salah satu factor pendukung yang sangat penting juga adalah

familiarisasi untuk mempermudah pekerjaan di atas kapal *Offshore Support Vessel* familiarisasi awak kapal sangat penting diperlukan baik familiarisasi dalam hal safety maupun familiarisasi peralatan dan prosedur keselamatan kerja di atas kapal yang berhubungan dengan pengoperasian dan perawatan kapal.

6. Familiarisasi menurut SMS Revisi.4 Chapter 6 (6.1.8) dari Lilly Maritim 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.

Pemeliharaan dan perawatan kapal menurut SMS Revisi.4 (Chapter. I 0) yaitu:

- a. Memastikan pemeliharaan diselenggarakan sesuai dengan peraturan yang berlakudn kebijakan perusahaan.
 - b. Meskipun masinis yang melakukan dan mengatasi semua pemeliharaan kapal dan Nahkoda bertanggungjawab untuk memastikan bahwa pengecekan diadakan sesuaidenganm kebutuhan.
 - c. Pemeliharaan kapal dilakukan sesuai dengan Rencana Pemeliharaan Kapal *Plan Maintenance System (PMS)*, departemen operasi harus diberitahukan segera untuk setiap kerusakan dengan *Non Conformity Report*.
7. Pemeliharaan kapal dan peralatannya disusun dengan standar tinggi dan secara terencana menurut SMS Revisi.4 (Chapter. JO (10.2.5) bertujuan sebagai berikut:
 - a. Untuk memastikan pemeliharaannya mesin kapal dan peralatan kapal berjalan efesiendan siap di operasikan secara aman.
 - b. Untuk menjaga kapal selalu layak laut.
 8. Untuk mematuhi ketentuan baik Nasional maupun Internasional / maupun peraturan dari *Flagstate*. Perawatan untuk operasional kapal sehari-hari juga menurut Resolution IMO A.741 adopted on 4 November 1993 asamendd by Resolution SC.104 (73) adopted on 5 December 2000 and as amended by Resolution MSc 273(85) adopted on 4 and Equipment meliputi:
 - a. *The Company should establish procedures to ensure that the ship is in maintained conformity with the provisions of the relevant rules and regulations*

and with any additional requirements which may be established by the Company.

b. In meeting these requirements the Company should ensure that:

- 1) Inspections are held at appropriate intervals;*
- 2) Any non-conformity is reported with its possible cause, if known;*
- 3) Appropriate corrective action is taken; and*
- 4) Record of these activities are maintained.*

9. Menurut resolusi IMO dalam ISM Code dikatakan bahwa perawatan kapal dan peralatannya mencakup hal-hal berikut ini:

a. Perusahaan harus membuat prosedur untuk memastikan kapal tetap fit sesuai dengan kebijakan-kebijakan yang ada dalam peraturan-peraturan yang berlaku dengan persyaratan tambahan yang mungkin dibuat oleh perusahaan.

b. Untuk dapat memenuhi persyaratan ini perusahaan harus memastikan bahwa:

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

10. Manajemen resiko adalah metode yang tersusun secara logis dan sistematis dari suatu rangkaian kegiatan, penetapan konteks, identifikasi, analisa, evaluasi, pengendalian serta komunikasi risiko. Proses ini dapat diterapkan di semua tingkatan kegiatan, jabatan, proyek, produk ataupun asset.

Manajemen resiko dapat memberikan manfaat optimal jika ditetapkan sejak awal kegiatan. Walaupun demikian manajemen resiko seringkali dilakukan pada tahap pelaksanaan ataupun operasional kegiatan menurut Prof. Dr. Soeripto dalam program studi 82 MKM kelas E-Learning mata pelajaran K3.

Berdasarkan pengertian tersebut di atas maka dapat kita ketahui bahwa proses persiapan yang harus dilakukan Awak Kapal MT. Kirana Tritya dalam menghadapi internal audit atau inspeksi pre-vetting tidaklah mudah dan setiap langkah harus sesuai dengan rencana, dan prosedur kerja yang telah ditetapkan dalam *International Safety Management Code* yang dibuat oleh Perusahaan untuk diimplementasikan di atas kapal MT. Kirana Tritya sehingga kapal dapat melakukan

persiapan yang optimal dan dapat lulus dalam internal audit, inspeksi pre-vetting atau bahkan inspeksi vetting.

II. Dalam hal ini yang sangat memegang peranan paling penting adalah Nahoda dan menurut *Resolution IMO A.7-1 (18) Adopted on 4 November 1993 as amended by Resolution MSC.*

J04 (73) adopted on 5 December 2008 ISM Code (010 : 4) Master's Responsibility And Authority :

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

Yang berarti dalam bahasa Indonesia adalah bahwa tanggung Jawab dan wewenang Nahkoda adalah meliputi :

- a. Perusahaan harus dengan tegas menjelaskan dan mendokumentasikan tanggung jawab Nahkoda dalam hubungan dengan implementasi kebijakan perusahaan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan hidup.
- b. Memberikan motivasi terhadap Anak buah Kapal dalam mengobservasi kebijakan tersebut.
- c. Mengeluarkan perintah dan intruksi yang jelas dan sederhana.
- d. Memverifikasi persyaratan - persyaratan tertentu yang ditemukan di atas kapal.
- e. Meninjau ulang secara berkala sistem manajemen keselamatan dan melaporkan setiap ketidaksesuaian di atas Kapal kepada pihak manajemen didapat.

Dalam menurut ISM Code perencanaan kerja untuk setiap kapal dalam satu perusahaan telah di rancang sedemikian rupa sehingga dalam setiap *International Safety Management* atau manajemen keselamatan Internasional yang di perusahaan yang akan diaplikasikan di atas kapal-kapalnya telah perencanaan kerja berupa *Plan Maintenance System* atau jadwal perencanaan perawatan yang

harus di ikuti oleh setiap Anak buah Kapal demi tercapainya pengoperasian Kapal yang aman dan efektif.

12. Proses Manajemen sudah lengkap, apabila proses pengawasan telah dilaksanakan. Seperti di ketahui ada macam-macam fungsi manajer atau pimpinan dia taranya melaksanakan *controlling*. *Ernest Dale* mengemukakan pendapat dalam buku *Principles of Afanagement* alih bahasa oleh Dr . Winardi SE halaman 2 4 - 229 adalah pengawasan berhubungan dengan persoalan-persoalan sebagai berikut :
 - a. Membandingkan kejadian - kejadian dengan rencana-rencana sebelumnya.
 - b. Mengadakan koreksi-koreksi yang perlu dilakukan apabila kejadian-kejadian dalamkenyataan ternyata menyimpang dari pada rencana.

Pengawasan dapat dinyatakan sebagai proses dimana pihak manajerrrn atau pimpinanmelihat apakah telah terjadi sesuai dengan apa yang seharusnya terjadi. Apabila tidak maka harus diadakan penyesuaian-penyesuaian yang perlu dilakukan.

13. Vetting Inspeksi I Oil Major Inspeksi, menurut SMS Revisi.4 Chapter. IS (15.1.1) *Nissho Odyssey Shgipping Management Pte Ltd* pengertian vetting I Oil major inspeksi adalah inspeksi yang dilakukan oleh perusahaan minyak yang akan menyewa atau memakai jasa kapal guna mengetahui bahwa kapal dan pengoperasiannya standar dengan standarisasi dari perusahaan minyak tersebut. Menurut SMS Revisi.4 (Chapter .15 (15.2.5) prosedur inspeksi dan jenir inspeksi secara terencana adalah sebagai berikut :

- a. Internal inspeksi atau internal audit adalah sebuah inspeksi/audit yang dilakukan oleh perusahaan sendiri yang bertujuan untuk mengoreksi atau memperbaiki ketidaksesuaian yang ada diatas kapal. Hasil internal audit dan perbaikannya harus dilaporkan kepada *Designated Person As ore* atau DPA.Internal audit dilakukan setiap 3 bulan sekali atau 4 (empat) kali dalam setahun. Contoh internal audit adalah navigasi audit, ISPS audit dan sebagainya.
- b. External inspeksi adalah sebuah inspeksi yang dilakukan oleh perusahaan lain atau instansi lain yang bertujuan untuk melihat atau menilai bahwa kapal akan dipakai atau dicarter telah memenuhi standard perusahaan tersebut. Hasil dari

external inspeksi harus dilaporkan kepada *Designated Person Ashore* atau DPA Eksternal inspeksi dilakukan setelah adanya internal audit agar dalam pelaksanaan external audit tidak ditemukan ketidaksesuaian dan kapal bisa dinyatakan lulus inspeksi. Contoh eksternal audit adalah oil major inspection/vetting, flag state inspection dan sebagainya.

c. Adapun hasil observasi atau ketidaksesuaian (*non conformity*) dan internal audit atau eksternal audit selain dilaporkan ke DPA harus dilaporkan juga ke *Marine Superintendent* sebagai pembelajaran untuk kapal lainnya agar tidak terjadi observasi atau ketidaksesuaian (*non conformity*) yang sama di kapal-kapal lainnya.

14. Sistem perawatan yang terencana termasuk perbaikan mesin-mesin dalam kapal adalah suatu pedoman utama pelaksanaan perawatan dan perbaikan karat, baik yang dilakukan oleh awak kapal maupun Perusahaan Kontraktor yang ditunjuk oleh Divisi Teknik untuk memperbaiki kapal. *Repair and Maintenance, Docking* merupakan komponen-komponen pelaksanaan perawatan dan perbaikan mesin kapal melalui sistem perawatan yang terencana. Kapal dapat lain membutuhkan perawatan dan perbaikan terutama mesin, lambung kapal, bagian ruang muat, tangki ballast, alat bongkar muat, alat keselamatan dan alat-alat navigasi, agar kapal selalu berada dilautan dan dapat mengangkut dan memindahkan orang dan barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain akan selalu berjalan lancar dan tahan lama meskipun dalam kondisi cuaca buruk. Dalam mendukung proses pengoperasian kapal diperlukan suatu penanganan yang baik dalam perawatan, agar kapal tersebut dapat lancar pengoperasian sesuai yang diinginkan. Dengan kata lain perawatan adalah salah satu hal yang sangat penting untuk menunjang beroperasinya kapal.

Perawatan kapal dapat diartikan sebagai suatu usaha atau kegiatan yang dilakukan terhadap kapal untuk mencegah terjadinya kerusakan dan mengembangkan kepada kondisi yang lebih baik, pekerjaan perbaikan kapal dibutuhkan jika ada kerusakan yang terjadi karena usia kapal yang bertambah dan rusaknya bagian-bagian konstruksi kapal, sehingga berakibat berkurangnya kemampuan kapal. seperti diketahui, bahwa perawatan memerlukan penanganan yang baik dan memerlukan biaya yang cukup mahal, sehingga perusahaan pelayaran akan selalu mengusahakan menekan biaya. Dalam pengoperasian kapal yang banyak terdapat

kendala-kendala yang sering dihadapi, karena masih ada pemilik kapal selalu memperhatikan atau memperhitungkan perawatan bagian-bagian dari kapal secara rutin merupakan suatu pemborosan, sehingga paspek-aspek penerapan rencana perawatan kapal perlu diterapkan sepenuhnya dan dikendalikan seefisien mungkin.

Persiapan pelaksanaan perawatan meliputi :

- a. Metode perawatan termasuk metode tim terjadwal atau insidental
- b. Jenis kerusakan atau perawatan yang akan dilakukan.
- c. Keadaan material yang akan dilaksanakan perawatan.
- d. Ketersediaan waktu pelaksanaan.
- e. Koordinasi dengan departemen lain, dan dengan pihak manajemen.

15. *Motivasi* adalah proses yang menjelaskan intensitas, arah, dan ketekunan seorang individu untuk mencapai tujuannya. Tiga elemen utama dalam definisi ini adalah intensitas, arah, dan ketekunan.

Berdasarkan teori hierarki kebutuhan Abraham Maslow, teori X dan teori Y

Douglas McGregor maupun teori motivasi kontemporer, arti motivasi adalah alasan yang mendasari sebuah perbuatan yang dilakukan oleh seorang individu. Seseorang dikatakan memiliki motivasi tinggi dapat diartikan orang tersebut memiliki alasan yang sangat kuat untuk mencapai apa yang diinginkan dengan mengerjakan pekerjaannya yang sekarang. Berbeda dengan motivasi dalam pengertian yang berkembang di masyarakat yang seringkali disamakan dengan semangat seperti contoh dalam percakapan "saya ingin anak buah kapal memiliki motivasi yang tinggi" statemen ini bisa diartikan menginginkan anak buah kapal memiliki semangat belajar yang tinggi.

Maka perlu dipahami bahwa ada perbedaan penggunaan istilah motivasi di masyarakat, ada yang mengartikan motivasi sebagai sebuah alasan, dan ada juga ada yang mengartikan motivasi sama dengan semangat.

Dalam hubungan antara motivasi dan intensitas, intensitas terkait dengan giat seseorang berusaha, tetapi seseorang berusaha, tetapi intensitas tinggi tidak menghasilkan prestasi yang memuaskan kecuali upaya tersebut dikaitkan dengan arah yang menguntungkan organisasi. Sebaliknya elemen yang

terakhir, ketekunan, merupakan ukuran mengenai berapa lama seseorang dapat mempertahankan usahanya.

Mangkunegara (2005,61) menyatakan :

" motivasi terbentuk dari sikap (*attitude*) karyawan dalam menghadapi situasi kerja di perusahaan (*situation*), Motivasi merupakan kondisi atau energi yang menggerakkan diri karyawan yang pro dan positif terhadap situasi kerja itulah yang memperkuat motivasi kerjanya untuk mencapai kinerja maksimal "

16. *International Safety Management code* (*ISM code*) adalah kode internasional tentang tanggung jawab bersama perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal atau operator kapal dan personil diatas kapal dalam pemenuhan standar pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut.

International Safety Management code diberlakukan secara internasional karena pengoperasian kapal dan pencemaran dilaut bersifat global dan menjadi tanggung jawab bersama semua negara maritime.

Latar belakang *ISM code* diberlakukan secara internasional karena konvensi-konvensi yang telah ditetapkan belum diterapkan secara konsisten oleh banyak negara maritime konvensi-konvensi tersebut antara lain :

- a. Load line convention 1966
- b. Collision prevention regulation 1972
- c. SOLAS Convention 1974
- d. MARPOL prevention regulation 1973/78
- e. ILO Convention 1976
- f. STCW Convention 1978/85

Terjadi musibah tanker "Torrey Canyon" 1967 dan "Exxon Valdes" 198 .

International Safety Management code ditetapkan berdasarkan resolusi IMO NO A 471 (118), sebagai aturan pelaksanaan (code) dari SOLAS 197 Bab IX tentang manajemen keselamatan berlaku:

1 juli 1998, bagi kapal penumpang segala ukuran,tanker,bulk carrier dan high speed cargo > 500 GT.

1 juli 2002, bagi General cargo dan MODU > 500 GT.

Kapal berukuran < 500 GT , diatur oleh pemerintah masing-masing (fl gestate)
Di indonesia diatur berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Laut,Py.67 I I 6 -
96,tanggal 12 juli 1996.

Tujuannya Menjamin keselamatan pengoperasian kapal dilaut meliputi:

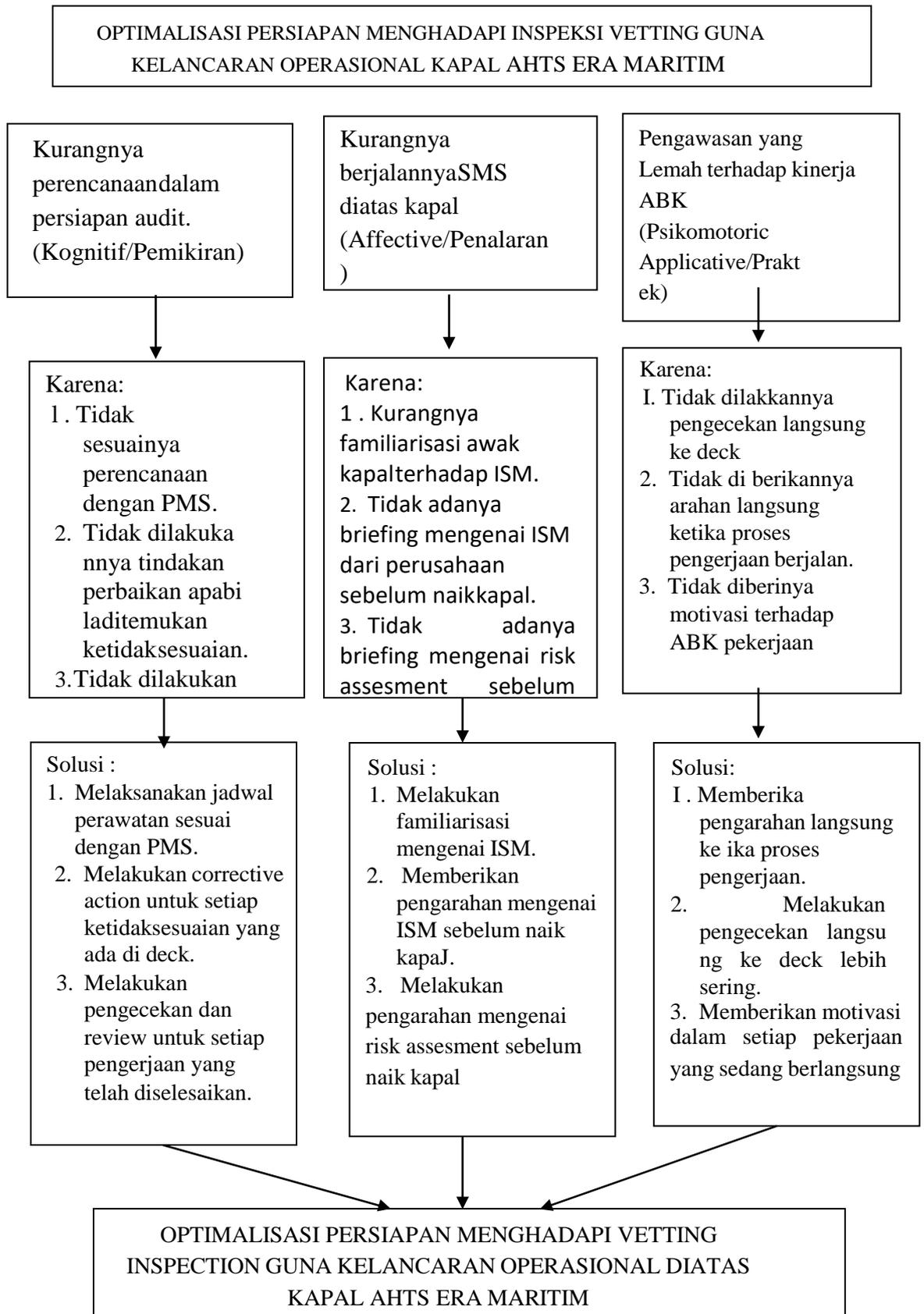
- a. Keselamatan jiwa manusia.
- b. Keselamatan barang dan muatan.
- c. Keselamatan kehidupan di laut.

Manfaat penerapan *International Safety Management Code* yaitu:

- a. Pembentukan budaya keselamatan (*safety culture*)
- b. Kesadaran bahwa keselamatan jiwa, barang, dan lingkungan luar adalah menjadi tanggung jawab bersama perusahaan pelayaran, personil di kapal dan pemerintah.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Secara singkat kerangka pemikiran. dalam pembuatan makalah ini adalah sebagai berikut:



SKRIPSI DATA

Seperti kita ketahui bersama bahwa penyebab gagalnya kapal dalam internal audit atau pre-vetting inspection adalah dari persiapan awak kapal yang tidak optimal sehingga banyak ditemukan kelemahan-kelemahan di atas kapal yang akan menyebabkan terhambatnya operasional kapal yang aman dan efektif.

Berikut ini penulis akan mengutarakan beberapa kejadian-kejadian pada saat internal audit berlangsung di atas kapal AHTS ERA MARITIM pada kurun waktu antara September 2022 sampai dengan tanggal Nopember 2022 yang penulis alami sendiri dimana penulis menjabat *Vessel Manager* di kapal tersebut pada waktu kejadian• kejadian

1. Kurangnya perencanaan dalam persiapan *internal audit* atau *pre-vetting inspection*. Pada tanggal 1 Oktober 2022 kapal sedang berlabuh dari perairan Batam. Ketika kapal sedang melakukan persiapan dalam menghadapi inspeksi PTTEP yang akan dilaksanakan di Batam, saat itu adalah tanggal kadaluarsanya untuk: test tekanan pada pipa-pipa *fire fighting system* yang berada di atas deck dan menurut jadwal yang ada dalam *Plan Maintenance System* pada tanggal tersebut seharusnya diadakan pengecekan tekanan ulang karena dkuatiran ada kebocoran pada pipa tersebut akibat karat di deck, akan tetapi pada hari tersebut Bosun memberikan laporan kepada Mualim I bahwa kondisi salah satu valve pipa tersebut sudah berkarat.

Akhirnya pada hari itu Mualim I memerintahkan Bosun untuk melakukan perawatan dan perbaikan pada valve pipa tersebut, pada hari itu juga selesailah pekerjaan Bosun untuk memperbaiki valve pada *fire fighting system* sampai habis waktu bekerja pada hari itu, akan tetapi pada besok hari Bosun menemukan juga beberapa titik karat pada pipa cabang dan sudah melaporkannya mengenai ketidaksesuaian di deck tersebut namun Mualim I tidak menghiraukannya dan mengerjakan pekerjaan lain yang tidak sesuai dengan *Plan Maintenance System*.

Pada tanggal 9 Oktober 2022 satu hari sebelum pelaksanaan internal audit berlangsung Mualim I hendak mencoba pipa-pipa *fire fighting system* untuk persiapan internal audit besok harinya, pada saat dicoba

A. D
E
S
A
.
D
E

j
a
l
a
n
k
a
n
f
i
r
e
p
u
m
p
d
i
t
e
m
u
k
a
n
k
e
b
o
c

ran dibeberapa titik dan valve, hari itu juga Mualim I memerintahkan supaya diganti pipa yang bocor dan valve tersebut, akan tetapi waktu yang tersedia tidaklah cukup dikarenakan banyaknya bagian yang mengalami kerusakan akibatnya pada saat internal audit tanggal 9 Oktober 2022.

Pipa fire fighting system di deck belurn diperbaiki sepenuhnya dan tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya sehingga pada saat internal auditor menyuruh Mualim I untuk menjalankan fire pump di deck, pipa tersebut ada yang bocor dan di catat sebagai temuan mayor dikarenakan pipa-pipa fire pump di deck tidak dapat maksimal karena bocor selain itu pihak internal auditor juga menemukan beberapa bagian valve dalam kondisi berkarat dan hampir patah padahal pada tanggal 9 Oktober 2022 Bosun telah memerintahkan ABK harian untuk menchiping dan mengecat yang sudah kropos itu dan oleh pihak internal auditor dicatatnya sebagai temuan minor.

2. Kurang berjalannya implementasi ISM di atas kapal

Pada tanggal 10 September 2022 kapal dalam perjalanan dari Filipina menuju Batam, pada saat itu kapal dalam persiapan menghadapi inspeksi vetting dari BP Tangguh, Mualim I memerintahkan Bosun dan untuk mengecek kondisi rubber packing dan memberikan penandaan pada manhole untuk tangki ballast no. 2 kanan dan kiri WBT, pada saat dijunjung Bosun menerima perintah dia mengatakan bahwa dia sepenuhnya untuk melaksanakan pekerjaan itu, setelah mulai jam kerja tanpa melakukan persiapan membuka ruang pompa menyalakan lampu dan langsung masuk ke lower deck ruangan pompa dengan membawa peralatan seadanya.

Pada saat pekerjaan baru berjalan sekitar dua puluh menit seorang juru mudi itu merasakan sesak akibat udara di kamar mesin agak berbau dan begitu juga bosun dirasakan awak kapal yang ikut dalam pengerjaan tersebut, setelah memerintahkan semua anak buahnya untuk keluar meninggalkan kamar mesin dan dengan tetap membuka

p
i
n
t
u
,
B
o
s
u
n
p
e
r
g
i
k
e
r
u
a
n
g
k
e
r
j
a
M
u
a
l

im I untuk meminjam alat pendeteksi gas dan Bosun kembali ke kamar mesin untuk memeriksa kadar gas yang terkandung di kamar mesin.

Setelah masuk kembali ke kamar mesin dan bosun menyalakan alat pendeteksi gas tersebut, bosun menemukan kadar oksigen di ruang pompa kurang dari 16% dan bosun akhirnya menyalakan blower udara ke kamar mesin untuk membuat peranganin, setelah beberapa saat sekitar setengah jam kemudian Bosun dan awak kapal lainnya masuk kembali ke kamar mesin dan mulai mengerjakan kembali perintah Mualim I untuk mengecek kondisi gasket dan memberi penandaan pada manhole tangki ballast no. 5 WBT kanan dan kiri.

Pengerjaan berlangsung dengan aman karena udara di ruang pompa sudah segar akan tetapi kondisi manhole penuh dengan karat dan tidak dapat di buka sehingga harus diketok terlebih dahulu agar bisa terbuka dan setelah terbuka kondtion rubber packing pada kedua manhole tersebut sudah rusak sehingga mereka harus mengganti keduanya, waktu pengerjaan berlangsung sampai berakhirnya jam kerja sehingga hanya rubber packing pada manhole saja yang mereka ganti akan tetapi pada tutup manhole kedua tangki tersebut belum diberikan penandaan. Pada tanggal 15 Septmber 2022 diadakan internal audit atau inspeksi pre-vetting oleh pihak perusahaan dan ketika internal audit mengecek semua manhole untuk tangki ballast mereka menemukan pada tangki ballast no. 5 WBT tidak diberikan penandaan sehingga mencatat sebagai temuan minor yang juga menjadi bahan pertimbangan mereka bahwa kapal tidak akan dapat lulus inspeksi.

3. Pengawasan yang lemah terhadap kinerja Awak Kapal

Pada tanggal 11 Nopember 2022 ketika kapal melakukan kegiatan berlabuh jangkar di Myanmar. Nahkoda berencana mengganti beberapa rubber packing penutup tangki muatan dan menchipping penutup tangki muatan yang sudah berkarat dikarenakan usianya yang sudah tua selain itu Nahkoda juga berencana untuk melakukan pengecatan pada penutup

t
a
n
g
k
i
m
u
a
t
a
n
b
e
r
i
k
u
t
d
e
n
g
a
n
p
e
n
d
a

an penutup tangki muatan atau untuk persiapan operasional dan juga inspeksi.

Pada hari itu selesai mengganti rubber packing penutup tangki muatan dan stap melanjutkan pekerjaan berikutnya Mualim I memerintahkan Bosun dan Awak Kapal lainnya untuk melakukan pekerjaan perawatan penutup tangki muatan seperti pada pengerjaan biasanya Bosun mempersiapkan peralatan dan cat untuk bekerja main deck dan beberapa orang juru mudi menchipping penutup tangki muatan tersebut terlebih dahulu karena banyak karat yang menempel pada penutup tangki muatan tersebut.

Setelah selesai para awak kapal membersihkan dengan cara menyikat atau brushing pada penutup tangki muatan tersebut Bosun membawa cat yang digunakan tanpa menggunakan pengeras cat atau hardener sampai akhirnya proses pengecatan dasar penutup tangki muatan selesai, selain itu juga Bosun akan mengecat ulang dengan cat primer atau second coat paint pada penutup tangki muatan atau tank dome akan tetapi Bosun tidak tahu penandaan apa yang harus diberikan pada penutup tanki muatan tersebut karena tanda sebelumnya telah terhapus cat baru dan dia lupa untuk mencatatnya terlebih dahulu dan karena para awak kapal melakukan pengerjaan dengan terlalu santai akibatnya pengecatan pada penutup tangki muatan tidak selesai dan harus dilanjutkan keesokan harinya, proses pengerjaan selesai dalam kurun waktu hampir 4 hari karena lambatnya proses pengerjaan yang dilakukan oleh para awak kapal. Kapal akan dipersiapkan untuk menghadapi inspeksi rutin bulanan yang rencananya akan dilaksanakan oleh perusahaan minyak Myanmar, selama kapal berlabuh jangkar dan masih dalam perawatan penutup tangki muatan seperti biasanya sebelum di adakan vetting inspection oleh perusahaan minyak terlebih dahulu di adakan internal audit atau *pre-vetting inspection* oleh pihak perusahaan pada tanggal 15 Nopember 2022 dan pada saat internal audit tersebut pihak inspektor juga memeriksa berkeliling deck tersebut, pada saat inspeksi pihak internal auditor tidak menemukan penandaan yang seharusnya ada pada penutup tangki tersebut ditantai dengan tulisan dan diberikan penamaan lain

d n untuk membedakan lokasi pada tangki tersebut akhirnya pihak internal
e auditor mencatat sebagai temuan minor yang mungkin akan
n menyebabkan kapal gagal pada saat *vetting inspection* nanti.

g **B. ANALISIS DATA**

a Dari deskripsi data diatas maka dapat ditemukan fakta-fakta bahwa
n ketika akan menghadapi internal audit atau *pre-vetting inspection* para
b awak kapal AHTS ERA MARITIM melakukan sebuah pekerjaan
a dalam rangka persiapan internal audit yang sangat tidak sistematis
g sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak
i optimal yang akibatnya menimbulkan temuan-temuan oleh internal
a auditor pada saat internal audit berlangsung dan pada saat internal
n audit berlangsung dan pada akhirnya kapal gagal dalam menghadapi
l internal audit dan harus di adakan tindakan koreksi untuk temuan-
u temuan kelemahan tersebut untuk di inspeksi ulang sampai kapal
a tersebut berhasil lulus internal audit dan siap menghadapi inspeksi
r *vetting* dari oil major company atau perusahaan minyak.

P Dari kejadian-kejadian diatas maka dapat diambil analisis bahwa
e penyebab kejadian• kejadian yang kita amati berupa pekerjaan
n dalam rangka persiapan internal audi yang sangat tidak sistematis
u dan menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak optimal
t sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi internal
u audit itu bukan disebabkan oleh factor alam maupun factor mesin,
P tetapi lebih banyak disebabkan oleh factor manusianya dalam hal ini
t awak kapal AHTS ERA MARITIM. Walaupun peraturan, prosedur
a dan ISM yang ada diatas kapal sudah memadai sangat pedoman
n persiapan dalam menghadapi internal audit atau *pre-vetting*
k *inspection* namun masih ditemukan persiapan yang dilakukan oleh
i awak kapal AHTS ERA MARITIM kurang optimal sehingga
m menyebabkan temuan-temuan kelemahan di deck yang ditemukan
u oleh internal auditor yang akan menyebabkan kapal tidak lulus
a inspeksi. Berdasarkan hal tersebut diatas, maka berdasarkan hasil
t penelitian timbul suatu permasalahannya itu:

a

"
B
a
g
a
i
m
a
n
a
c
a
r
a
u
n
t
u
k
m
e
n
g
o
p
t
i
m
a
l
k
a
n
P

ersiapan yang dilakukan awak kapal AHTS ERA MARITIM dalam menghadapi internal audit atau pre-vetting inspection" Dan hasil penelitian tersebut juga penulis akan memaparkan analisis penulis terhadap permasalahan yang menjadi penyebab kejadian yang menyebabkan kapal AHTS ERA MARITIM tidak lulus dalam internal audit secara kasus perkasus, yaitu sebagai berikut:

1. Kurangnya perencanaan dalam persiapan internal audit atau pre-vetting inspection pipa-pipa fire fighting system adalah salah satu pendukung utama dalam keadaan emergency di atas kapal *Offshore Support Vessel* dan apabila terjadi kebocoran atau tidak berfungsinya fire fighting system tersebut menjadi salah satu hal yang membahayakan jika terjadi keadaan emergency dan apabila hal tersebut diketahui oleh internal auditor atau *pre-vetting inspection* maka hal tersebut akan ditulis sebagai temuan kelemahan yang utama yang akan menyebabkan kapal tidak lulus internal audit atau pre-vetting inspection.

Mualim I adalah sebagai Pemimpin di deck dan memegang peran penting dalam setiap pengerjaan di deck sepenuhnya yang harus memiliki pola pikiran manajemen sedemikian rupa sehingga setiap pengerjaan di deck bisa optimal.

Seperti pada kasus tanggal 1 Oktober 2022 Mualim I menerima ide yang disampaikan oleh Bosun mengenai pekerjaan yang tidak begitu urgent dan belum waktunya untuk melakukan perawatan valve pipa cargo line akibatnya Mualim I membuat perencanaan yang tidak sesuai dengan Plan Maintenance System yang telah dibuat oleh perusahaan sebelum memeriksa kondisi yang sebenarnya dilapangan terhadap pipa fire fighting system 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 internal audit pipa fire fighting system tersebut ditemukan dalam keadaan bocor-bocor begitupun dengan valve yang telah berkarat yang telah diketrakan oleh Bosun pada tanggal 9 Oktober 2022 Mualim I melakukan

p
e
n
g
e
c
e
k
a
n
u
l
a
n
g
s
e
t
e
l
a
h
s
e
l
e
s
a
i
n
y
a
p

pekerjaan yang dilakukan oleh Bosun sehingga pada saat inspeksi pihak internal auditor yang menemukan bahwa valve itu masih berkarat dan hampir patah. Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data di atas ditemukan bahwa

a. Tidak dilaksanakannya jadwal perawatan sesuai dengan PMS

Mualim I melakukan tidak maksimal dengan perencanaan yang telah dibuat perusahaan berupa Plan Maintenance System atau jadwal perencanaan perawatan dan membuat perencanaan lain di luar itu yang belum jelas penting atau tidaknya dilakukan pekerjaan itu sekarang dan seberapa perlunya kondisi pekerjaan itu sekarang dan seberapa perlunya kondisi pekerjaan yang akan dilakukan tersebut akibatnya pekerjaan yang dilakukan tanpa perencanaan dan tidak sesuai jadwal menyebabkan terbengkalainya pekerjaan lain yang sudah sesuai dengan perencanaan dan sudah sampai masa perawatannya, akibatnya pada saat dilakukan internal audit pihak auditor menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai kelemahan yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan tidak lulusnya internal audit atau inspeksi pre-vetting.

b. Tidak dilaksanakannya corrective action untuk setiap ketidaksesuaian ada di deck Bosun dan pumpman sebagai asistent di deck harus memeriksa peralatan operasional yang utama di deck terutama pipa-pipa fire fighting system sehingga yang sampai bagian pipa berkarat dan bocor juga valve tersebut tidak dapat berfungsi, Mualim I tidak mengetahui secara persis bagaimana kondisi sebenarnya di lapangan dan walaupun Bosun menemukan mengenai ketidaksesuaian pada valve tersebut berupa beberapa titik karat pada pipa fire fighting system, kapal tidak langsung mengadakan tindakan koreksi dengan melakukan perbaikan pada saat itu juga sehingga akhirnya menjadi terbengkalai sampai saat internal audit berlangsung.

c. Tidak dilaksanakannya pengecekan dan review untuk setiap

p
e
k
e
r
j
a
a
n
y
a
n
g
t
e
l
a
h
d
i
s
e
l
e
s
a
i
k
a
n
P
i
h
a
k

kapal tidak melakukan review terhadap pekerjaan yang telah dilaksanakan awak kapal seperti pekerjaan yang diperintahkannya kepada Bosun tanggal 11 Nopember 2022 untuk memperbaiki valve yang telah berkarat dan keropos, dari laporan Bosun pada sore hari itu juga mengatakan bahwa valve telah selesaidikerjakan tapi ternyata valve itu ditemukan oleh pihak internal auditor masih dalam kondisi berkarat dan keropos seperti belum ada perbaikan yang dilakukan oleh awak kapal terhadap valve tersebut.

2. Kurang berjalannya implementasi ISM diatas kapal

Kamar Mesin adalah salah satu ruangan yang utama diatas kapal Offshore Support Vessel karena di dalam kamar mesin ini terdapat mesin utama penggerak kapal sehingga menjadi sangat penting dan hal yang utama untuk diperhatikan masalah perawatannya, disamping itu juga kamar mesin adalah sebuah ruangan yang posisinya sangat riskan apabila akan diadakan suatu pekerjaan peralatan di dalam ruang tersebut termasuk tangki-tangki ballast yang berada di bawah ruang pompa ini sehingga untuk melakukan suatu pekerjaan perawatan di dalam kamar mesin ini diperlukan adanya izin dan persiapan khusus untuk menghindari bahaya-bahaya yang mungkin akan terjadi ketika proses pengerjaan berlangsung.

Seperti pada kasus pada tanggal 10 September 2022 ketika Mualim I memerintahkan Bosun untuk mengecek kondisi rubber packing dan memberi penandaan pada manhole untuk tangki no. 2 WBT kanan dan kiri, walaupun pada saat di anjungan. Bosun ketika menerima perintah dia mengatakan bahwa dia sepenuhnya untuk melaksanakan pekerjaan itu namun pada kondisi sebenarnya Bosun benar-benar memahami prosedur yang sesuai dengan International Management System perusahaan mengenai pekerjaan perawatan di dalam ruang pompa.

Sehingga pada saat pengerjaan berlangsung tidak ada koordinasi sama sekali baik dengan Mualim jaga dianjungan ataupun mengenai persiapan apa saja yang harus diperhatikan dan tindakan

p
e
n
c
e
g
a
h
a
n
a
p
a
s
a
j
a
y
a
n
g
h
a
r
u
s
d
i
l
a
k
u
k

an melakukan pekerjaan perawatan di kamar mesin hal ini terbukti bahwa pada saat memasuki kamar mesin ventilasi atau blower tidak dinyalakan terlebih dahulu dan kondisi gas yang ada di dalam kamar mesin juga tidak diperiksa terlebih dahulu juga kondisi penerangan dan komunikasi yang harus dilakukan dengan Perwira jaga di anjungan tidak dilakukan sehingga menyebabkan seorang juru mudi hampir pingsan karena kekurangan oksigen ketika bekerja melakukan perawatan di dalam kamar mesin. Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan bahwa:

a. Tidak dilakukannya safety meeting bulanan

Nahkoda dalam hal ini bertanggung jawab atas implementasi international Management System yang telah dibuat perusahaan untuk diterapkan diatas kapalAHTS ERA MARITIM dan pada contoh kasus diatas terbukti bahwapelaksanaanInternational Management System yang ada diatas kapal tidak berjalan sehingga paraawak kapal yang melakukan pekerjaan pada tanggal 7 Nopember 2022 untuk mengecek kondisi rubber packing dan memberi penanda pada manhole tangki ballast no. 2 WBT di dalam ruang pompa tidak familiar dengan persiapan apa saja yang harus dilakukan untuk melakukan pekerjaan di kamar mesin juga mengenai hal keselamatan apa saja yang harus diperhatikan sebelum memulai pekerjaan perawatan di kamar mesin atau di ruang tertutup lainnya seperti tangki ballast, tangki muatan, tangki bahan bakar, ruang rantai jangkar, ruang bow thruster dan ruang-ruang tertutup lainnya.

.'. .

b. Kurang diberikan pengaraban setiap sebelum melakukan pekerjaan harian kurang melakukan pengaraban langsung kepada awak kapal sebelum mengerjakan 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 pekerjaan yang sesuai dengan prosedur dan komunikasi dengan perwirajaga di anjungan sedangkan ketika proses pengerjaan pada tanggal 7 Nopember 2022 untuk mengecek kondisi ga ket dan memberi penandaan pada manhole tangki ballast no. 2 WBT awak kapal melakukan pekerjaan dengan tidak berdasarkan prosedur pengerjaan dan akibatnya pekerjaan yang dilakukan tidak efektif dan hampir mengakibatkan timbulnya korban jiwa.

c. Kurang dilakukannya assessment untuk setiap pekerjaan yang memiliki resiko tinggi atau berbahaya

Pekerjaan perawatan di ruang pompa adalah termasuk ke dalam jenis-jenis pekerjaan yang dianggap memiliki resiko tinggi atau tingkat bahaya tinggi dan bisa membahayakan kapal dan awak kapalnya sebelum melaksanakan pekerjaan yang memiliki resiko tinggi tersebut Mualim I tidak mengajukan izin dari Nahkoda atau perwakilan perusahaan yang ditunjuk atau Designated Person Ashore terlebih dahulu. Seperti pada kejadian tanggal 11 Nopember 2022 ketika awak kapal hendak mengecek kondisi rubber packing dan memberi penandaan pada manhole tangki ballast no. 2 WBT, Mualim I sebelumnya tidak mengajukan Permit dari Nahkoda dan tidak mengajukan permit dan melakukan risk assesment terlebih dahulu untuk melakukan pekerjaan yang memiliki tingkat bahaya tinggi seperti tersebut diatas sehingga pada pelaksanaannya menjadi tidak efektif dan aman.

3. Lemahnya pengawasan terhadap kinerja awak kapal

Penandaan-penandaan atau stencil di atas dek pada kapal *Offshore Support Vessel* sangatlah penting dan utama karena untuk memperjelas dan sebagai keterangan bagi orang-orang yang belum mengetahui juga sebagai pengingat mengenai masa kadaluarsa juga untuk pengecekan pada keadaan gelap akan memudahkan dan lebih aman bagi kelancaran operasional kapal.

Selama kapal berlabuh jangkar dan membuka tangki muatan, tangki muatan tersebut di dapati rubber packing yang sudah rusak dan penutup tangki muatan juga sudah berkarat .

Pada saat yang sama Bosun juga tidak melakukan tindakan antisipasi untuk mempelajari dulu apa yang sudah ada sebelumnya pada perawatan rubber packing maupun penutup tangki muatan tersebut sebagai penandaan yang ada pada penutup tangki muatan sehingga ketika Bosun selesai mengecat dinding bagian luar penutup tangki muatan tersebut dia tidak mengetahui penandaan apa yang harus diberikan pada penutup tangki muatan tersebut dan dia juga tidak menanyakan hal tersebut kepada Mualim I sehingga pada saat internal audit berlangsung pihak internal auditor menemukan belum adanya penandaan pada penutup tangki muatan tersebut. Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan bahwa:

a. Tidak diberikannya arahan langsung ketika proses pengerjaan.

Mualim I sebagai pemimpin di deck hanya memberikan perintah akan tetapi juga melakukan pengecekan secara langsung ke deck ketika pengerjaan perawatan penutup tangki muatan tersebut berlangsung sehingga ketika awak kapal melakukan pekerjaan tersebut dan menemukan hal-hal yang tidak dipahami dalam pengerjaannya Mualim I harus mengetahui secara persis proses pengerjaan tersebut apakah sudah sesuai dengan prosedur pengerjaannya atau belum seperti campuran cat yang harus digunakan untuk mengecat pada penutup tangki muatan dan juga penandaan yang harus diberikan pada penutup tangki muatan yang akibatnya menyebabkan proses pengerjaan menjadi tidak benar dan tidak efektif.

- b. Tidak dilakukannya pengecekan langsung ke deck lebih sering.

Pada contoh kasus diatas juga ditemukan bahwa Mualim I sebagai pemimpin di deck hanya memberikan arahan sebelum proses pengerjaan dan tidak dipastikan bahwa orang yang diberikan arahan tersebut mengerti benar atau tidak dan pada kejadian diatas Mualim I tidak diberikan arahan langsung ketika proses pengerjaan berlangsung untuk memastikan bahwa awak kapal yang sedang mengerjakan proses perawatan mengerti dan mengerjakannya dengan baik dan benar sesuai prosedur yang ada sehingga proses pengerjaan tidak sia-sia dan mempunyai hasil yang maksimal.

- c. Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung.

Nahkoda dan Mualim I sebagai Perwira Senior diatas kapal tidak memberikan motivasi terhadap awak kapalnya ketika pekerjaan yang dilakukan berlangsung sehingga semangat kerja mereka kurang, padahal dalam usia yang masih produktif dan untuk jenis pekerjaan yang tidak terlalu banyak seharusnya awak kapal dapat melakukan pekerjaan perawatan yang dilakukan dalam walau yang seharusnya selesai pekerjaan penutup tangki muatan tersebut tidak selesai pada waktunya dan hasil dari pekerjaan awak kapal tersebut belum maksimal

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. Awak kapal berupaya untuk membuat perencanaan yang matang untuk menghadapi internal audit atau inspeksi pre-vetting.

Nahkoda dan Mualim I diatas kapal yang didukung oleh awak kapal AHTS ERA MARITIM baru melakukan sebuah persiapan yang sistematis dengan perencanaan yang terjadwal dan sesuai dengan Plan Maintenance System yang sudah ditetapkan dalam International Safety Management yang dibuat perusahaan untuk diaplikasikan diatas 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 Plan Maintenance System atau jadwal perencanaan perawatan yang telah dipelajari dan diteliti 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- fatal dan memerlukan lebih banyak biaya sehingga ketika inspeksi diadakan bagian-bagian tersebut bisa berfungsi normal kembali dan kapal dinyatakan lulus dalam menghadapi inspeksi

b. Melakukan corrective action untuk setiap ketidaksesuaian yang ada di deck

Tindakan koreksi harus dilakukan sendiri dan sesegera mungkin oleh Nahkoda dan Mualim I dan tidak di tunda atau dilupakan sehingga pekerjaan tersebut menjadi terbelakalai 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.

c. Melakukan pengecekan dan review untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan

Mualim I sebagai pemimpin di deck di atas kapal wajib mengadakan pengecekan ulang atau review untuk setiap pekerjaan yang dilakukan awak kapal segera 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 pekerjaan yang dilakukan oleh awak kapal apakah sudah selesai dengan hasil Plan Maintenance System 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 diatas 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 .

2. Bagaimana meningkatkan implementasi ISM diatas kapal

Meningkatkan familiarisasi para awak kapal AHTS ERA MARITIM terhadap *International Safety Management* atau manajemen keselamatan internasional yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk di aplikasikan diatas kapal AHTS ERA MARITIM sehingga bisa berjalan sebagaimana mestinya dan pelaksanaan familiarisasi tersebut dapat kita laksanakan secara bertahap dan melalui proses dengan melakukan tahapan-tahapan sebagai berikut ini :

a. Melakukan safety meeting bulanan

Nahkoda wajib melaksanakan safety meeting bulanan yang berfungsi sebagai media dalam penerapan *International Safety Management* perusahaan, dalam safety meeting bulanan banyak hal dan manfaat yang bisa di dapat dan yang paling utama adalah sebagai media yang tepat untuk familiarisasi *International Safety Management System* yang akan diterapkan diatas kapal AHTS ERA MARITIM.

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 peting adalah media penyampaian dan familiarisasi mengenai

program International Safety Management System dan hal-hal yang terkandung dalam sistem tersebut yang diharapkan anak buah kapal akan lebih terbiasa dan tidak asing lagi sehingga para anak buah kapal sedikit banyak akan mengetahui isi dari *International Safety Management System* tersebut terutama mengenai prosedur keselamatan dan pekerjaan diatas deck sehingga proses pekerjaan akan berjalan dengan aman, selamat dan efektif dan hasil dari pekerjaan tersebut akan maksimal dan kapal akan mulus dalam menghadapi inspeksi .

- b. Memberi pengarahan setiap sebelum melakukan pekerjaan harian Melakukan pengarahan yang dilakukan secara langsung oleh Muallim I baik sebelum melakukan pekerjaan ataupun pada saat pekerjaan berlangsung apabila anak buah kapal masih belum faham dan diperlukan pengarahan dengan melakukan contoh yang dilakukan ketika proses pekerjaan berlangsung dan hal ini akan sangat berguna untuk proses pekerjaan yang tepat dan pekerjaan yang anak buah kapal lakukan akan sesuai dengan prosedur kerja dan hasil dari pekerjaan yang dilakukan akan maksimal dan semua ketidak sesuaian yang terjadi di deck akan dapat dituntupi sehingga ketika kapal menghadapi inspeksi internal audit kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi tersebut.

- c. Melakukan assesment untuk setiap pekerjaan yang memiliki resiko tinggi atau berbahaya

Melakukan risk assesment untuk setiap pekerjaan yang memiliki resiko tinggi setiap pekerjaan-pekerjaan dibawah ini:

1. Pekerjaan di ruang tertutup (enclosed space)
2. Pekerjaan di tempat tinggi (working aloft)
3. Pekerjaan di sisi luar kapal (overside)
4. Pekerjaan pengelasan (hot work)
5. Pekerjaan bawah air (under water)
6. Pekerjaan spesial (special work)

Untuk masing-masing pekerjaan yang termasuk kedalam pekerjaan kategori

diatas harus terlebih dahulu meminta izin kepada Nahkoda dan Designated Person Ashore atau orang yang ditunjuk oleh Perusahaan dan melakukan risk assesment dalam sebuah form isian yang ditandatangani oleh Nahkoda, orang yang memberi izin, orang yang mengkoordinasi dalam hal ini Muallim I dan orang yang melakukan pekerjaan tersebut.

Risk assessment tersebut berisi tentang pekerjaan apa yang harus dilakukan sebelum melakukan pekerjaan tersebut, kondisi yang bagaimana yang memungkinkan untuk proses pengerjaan tersebut, peralatan apa saja yang harus digunakan dalam pengerjaan pekerjaan tersebut, alat keselamatan yang harus disediakan selama proses pengerjaan tersebut berlangsung juga indakan pencegahan apa saja yang harus dilakukan dan alat komunikasi yang digunakan untuk berkomunikasi dengan perwira jaga apabila ada keadaan darurat memerlukan pertolongan tambahan dengan segera.

Pekerjaan diruang pompa adalah salah satu jenis pekerjaan yang memiliki resiko tinggi dan apabila pekerjaan yang dilakukan tanpa *risk assessment* terlebih dahulu serta proses pengerjaan yang sesuai prosedur diamping pekerjaan yang dilakukan tidak akan optimal juga bisa menyebabkan awak kapal yang mengerjakannya menjadi korban bahkan sampai dengan resiko kematian akan tetapi dengan melakukan *risk assessment* terlebih dahulu pekerjaan yang akan dilakukan di tempat-tempat yang berbahaya dan memiliki resiko tinggi pun bisa dilakukan sedemikian rupa sehinggadengan risk assesment yang baik semua resiko yang mungkin terjadi ketika proses pengerjaan yang berlangsung dapat dihindari dengan tindakan pencegahan yang telah direncanakan sebelumnya dan dengan demikian hasil dari pengerjaan di dalam kamar mesin diatas kapal AHTS ERA MARITIM akan maksimal dan ketika inspeksi audit berlangsung kapal akan lulus dalam inspeksi tersebut.

Ketiga hal tersebut diatas merupakan faktor yang sangat utama dalam pelaksanaan International Safety Management diatas kapal AHTS ERA MARITIM 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 dilakukan anak buah kapal AHTS ERA MARITIM dalam rangka menghadapi inspeksi baik internal audit, pre-vetting atau bahkan vetting sekalipun kapal akan lulus menghadapi inspeksi tersebut.

3. Meningkatkan pengawasan terhadap kinerja awak kapal

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerJ memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak faham ssrna sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Muallim I sebagai manajer di deck memastikan 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 Muallim I harus memberikan arahan langsung kepada para anak buah kapal AHTS ERA MARITIM yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut terutama bagi mereka yang belum begitu faham dan tidak mengerti sama sekali mengenai pekerjaan tersebut, arahan tersebut bisa dikemukakan dalam bentuk percakapan ataupun memberikan contoh langsung berupa memberi contoh langsung bagaimana cara mengerjakannya dan memastikan kembali anak buah kapal tersebut menerima dan memahami sepenuhnya pengarahan yang kita berikan sehingga mereka akan mampu melaksanakan pekerjaannya sesuai dengan prosedur dengan efektif sehingga basil pekerjaan mereka bisa maksimal.

b. Melakukan pengecekan langsung ke deck lebih sering

Disamping itu Muallim I juga harus mengadakan pengecekan ke lokasi kerja sesering mungkin untuk memastikan apakah pekerjaan yang anak buah kapal lakukan telah sesuai atau belum sehingga waktu yang ada akan terbuang dengan pekerjaan yang salah dan harus diulang lagi atau bahkan beresiko lain karena pekerjaan masih tidak sesuai dengan prosedur dan tidak dapat beroperasi atau berfungsi secara normal dan

bahkan bisa beresiko yang lebih vital apabila pekerjaan ditempat berbahaya dilakukan tidak sesuai dengan prosedur bisa menyebabkan korban jiwa bagi anak buah kapal yang mengerjakannya akan tetapi dengan pengecekan berkala hal tersebut dapat sedini mungkin dihindari sehingga proses pengerjaan akan sesuai dengan prosedur yang telah ada dengan hasil pekerjaan yang baik.

c. Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung

Memberikan motivasi kepada para anak buah kapal baik oleh Nahkoda ataupun Mualim I sehingga anak buah kapal akan 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 yang ketiga ini juga menjadi salah satu faktor yang sangat vital dalam sebuah persiapan untuk mendapatkan hasil yang optimal dimana dalam suatu pekerjaan proses adalah hal yang paling utama sehingga apabila dalam proses tersebut dapat dipastikan baik maka hasil pekerjaannya apapun sudah pasti baik disamping itu juga pemberian motivasi kepada anak buah kapal kita adalah salah satu kunci kesuksesan 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 dan khususnya pada kapal *Offshore Support Vessel* inspeksi adalah menjadi hal yang paling utama karena pihak owner tidak akan mendapatkan charter apabila kapalnya tidak lulus ketika inspeksi mengenai standar operasional yang mengutamakan manajemen keselamatan yang baik dan perlindungan lingkungan hidup tentunya sesuai dengan standar perusahaan perusahaan minyak raksasa dunia seperti British Petroleum, SHELL,

EXXON MOBILE, TOTAL, ENI, PETRONAS, PERTAMINA dan lainnya dengan kapal dapat lulus dalam inspeksi vetting yang akan diadakan oleh perusahaan minyak tersebut kapal akan berlangsung di charter dan beroperasi kembali untuk menghasilkan laba bagi perusahaan yang menjadi pendukung utama bagi kelancaran operasional kapal.

Dari semua pemecahan masalah yang telah dikemukakan diatas maka untuk memperoleh suatu hasil yang optimal dalam proses persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhinya terutama dari pihak Nahko dan Anak buah Kapal AHTS ERA MARITIM yang menjadi hal yang sangat utama. Dalam proses persiapan dibutuhkan sebuah perencanaan yang matang dan dengan berdasarkan perencanaan tersebut kita dapat melakukan pola kerja yang sistematis dan terjadwal sehingga tidak terbentur satu sama lain dan pekerjaan demi pekerjaan dapat terselesaikan sesuai jadwal dan dengan memperhatikan aspek keselamatan untuk pekerjaan tertentu yang memiliki resiko cukup tinggi kita bisa melakukan risk assesment terlebih dahulu sebagai bagian dari perencanaan untuk memastikan aspek keselamatan ketika proses pengerjaan berlangsung dan tentunya disamping perencanaan yang matang juga kita harus mengetahui apakah anak buah kapal AHTS ERA MARITIM yang ada memahami pekerjaan yang akan dilakukan dan untuk memastikan kita harus melakukan pengarahan kepada anak buah kapal AHTS ERA MARITIM 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 bahwa ketika pelaksanaan kerjanya harus dengan pengawasan yang maksimal dan anak buah kapal AHTS ERA MARITIM akan lebih terpantau dan memeriksa setiap pekerjaan mereka sehingga akan bekerja sesuai dengan prosedur.

Disamping hal tersebut diatas kita juga perlu memastikan setiap awak kapal AHTS ERA MARITIM yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut

memiliki semangat bekerja dan tidak bekerja karena terpaksa dan oleh karena itu sebagai pihak management diatas kapal AHTS ERA MARITIM kita harus memberikan motivasi kepada anak buah kapal yang bisa berupa penghargaan melalui ucapan terimakasih, 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 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 AHTS ERA MARITIM selama ini dan diadakannya *safety meeting* bulanan sebagai sebuah forum yang akan menjembatani semua awak kapal AHTS ERA MARITIM baik dalam mengemukakan suatu pendapat atau ide bahkan *review* yang mungkin Nahkoda dan Mualim I tidak menyadarinya sehingga semua perencanaan diharapkan akan terlaksana dengan hasil yang optimal sebagai persiapan kapal AHTS ERA MARITIM dalam menghadapi inspeksi yang akan dilakukan oleh pihak internal audit, pre-vetting atau bahkan itu 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.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari uraian dan penjelasan yang telah dipaparkan pada bah-bah diatas maka penulis dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya persiapan awak kapal dalam menghadapi Internal audit atau pre-vetting inspection mempengaruhi operasional kapal.
2. Kurangnya perencanaan dalam persiapan internal audit atau inspeksi vetting.
3. Kurangnya pengawasan terhadap kineija awak kapal.

B. SARAN

Dari kesimpulan tersebut di atas penulis mengajukan saran-saran sebagai berikut:

1. Bagi Pihak Kapal

- a. Setiap awak kapal harus membuat perencanaan yang sesuai dengan *Plan Maintenance System* ketika akan membuat sebuah program kerja melakukan plan proses perawatan untuk menunjang operasional kapal ataupun dalam dan rangka persiapan dalam rangka menghadapi internal audit atau inspeksi pre-vetting.
- b. Setiap awak kapal harus mengimplementasikan *International Safety Management* diatas kapal dan di paparkan dalam *Safety Management System* terutama mengenai *Risk Assesment* dan prosedur kerja dengan mengahkan aspek keselamatan kerja untuk jenis pekerjaan yang memiliki resiko tinggi dan membahayakan jiwa awak kapal
- c. Nahkoda dan Mualim I harus memastikan kinerja Anak Buah Kapal optimal yaitu dengan melakuk:m pengarahan sebetum kerja, pengawasan kerja dan pengecekan ulangterhadap hasil pekerjaan yang telah dilakukan.

2. Bagi Pihak Perusahaan

- d. Seyogyanya perusahaan merekrut Awak Kapal yang betul-betul profesional dan kompeten untuk jabatannya masing-masing.
- e. Perusahaan harus selalu memastikan bahwa semua prosedur kerja yang baik dan benar tersedia di atas kapal dan sudah ditetapkan dengan baik di atas kapal
- f. Perusahaan sebaiknya melakukan pengawasan yang ekstra ketat terhadap kapal-kapalnya ketika sedang mengadakan persiapan untuk menghadapi inspeksi vetting dan mengadakan internal audit yang benar dan independen untuk memastikan kapal tersebut dalam kondisi manajemen dan operasional yang baik
- g. Perusahaan melakukan *education training*/in house training bersamaan dengan perawatan dan optimalisasi kinerja pegawai.

DAFTAR PUSTAKA

Gunur. Alex, Drs : Manajemen Perencanaan (Kerangka-Kerangka Pokok);
(Jakarta : Bharata ,1975)

International Maritime Organization: International Safety Management
Code 2011 Edition;(IMO,2010)

International Maritime Organization : Safety Of Life At

Sea 1974; (IMO, 1974)Lilly Maritime Private Limited:

Safety Management System; (LMPL, 1998) Soeripto, Prof

Dr: Program Studi S2 MKM Kelas E-Learning Mata

Ajaran K3.

Diakses 05 Juni 2012 dari Prinsip Dasar Manajemen
Resiko. ([Http://www.staff.ui.ac.id/Internal/132096019/.../Sesi ManajemenRisikoKJ.Doc](http://www.staff.ui.ac.id/Internal/132096019/.../Sesi%20ManajemenRisikoKJ.Doc)).

Suryagama. William, Capt : Ship Inspection And Vetting Guidelines,
Diakses 05 Juni 2012 dari Ship Inspection Report.

[Http://www.shipinspectionreport.com/?Expert=William Suryagama](http://www.shipinspectionreport.com/?Expert=William%20Suryagama)

Nissho Odyssey Shipping Management Pte Ltd : SMS Revisi.4 Chapter. 15 (15.1
.1)



ERA MARITIM

ANCHOR HANDLING TUG SUPPLY 5150 BHP CLASS – DP1

Tow and support drilling activities, transport liquid products and deck cargo to drilling rigs, production platforms, pipe laying barges, and drillship. Performs Anchor Handling job and Safety Standby Service function with fire fighting class 1.

PRINCIPAL PARTICULARS:

Year Built	: 2009
Classification	: RINA
Flag / Registry	: Indonesia / Jakarta
Call Sign / IMO No.	: PMWW / 9534963
Construction	: Steel
Length Overall	: 58.70 m
Breadth	: 14.60 m
Depth	: 5.50 m
Loaded Draft	: 4.76 m
GRT / NRT	: 1441 / 433 Tons
Bollard Pull	: 68 Tons
Dynamic Positioning	: DP1 MarineTechnologies Bridgemate

MACHINERY AND PROPULSION:

Main Engines	: 2 x 2575 HP Caterpillar 3516B Total 5150 BHP @ 1600 RPM
Gearbox	: 2 x Reintjes LAF 873 LAF (7.526 : 1)
Aux. Engines	: 3 x 514 HP Caterpillar C18 @ 1500 RPM
Emergency Generator	: 1 x 100 HP Caterpillar C4.4 DITA @ 1500 RPM
Propulsion	: CPP in Kort Nozzles
Bow Thruster	: 1 x 5 Tons Kawasaki KT-55B3

CARGO CAPACITIES:

Clear Deck Space	: 354 m ² (30 m x 11.8 m)
Fuel Oil	: 473 m ³
Fresh Water	: 230 m ³
Drill Water	: 466 m ³
Dry Bulk/Cement	: 187 m ³ (4 tanks)
Liquid Mud*	: 259 m ³ (2 tanks)
Brine*	: 259 m ³ (2 tanks)
Base Oil*	: 259 m ³ (2 tanks)

*interchangeable (see tank capacities plan for details)

DECK MACHINERY AND MOORING:

Tugger Winches	: 2 x 10 Tons @ 15m/min Mentrade
Capstans	: 2 x 5 Tons @ 15m/min Mentrade
Deck Crane	: 1 x 13,6 Tons @ 2 m radius & Boom Length 6.4m Soosan SCS 1716
Davit Crane	: 1 x 2 Tons @ 12 m Jianguyin
Anchor Windlass	: 2 x 10 Tons @ 12m/min Mentrade
Towing/Anchor Handling Winch	: Double Drum Waterfall Mentrade 150 Tons Line Pull, 200 Tons Brake Holding
- Towing Wire	: 1 x 1000 m x Ø 56 mm wire
- Anchor Handling Wire	: 1 x 500 m x Ø 56 mm wire
Shark Jaw	: 200 Tons SWL Mentrade
Towing Pins	: 200 Tons SWL Mentrade
Stern Roller	: Ø 1.8 m x 5.0 m, 200 Tons SWL

COMMUNICATION AND NAVIGATION:

SSB	: Furuno FS-2571C
GPS	: Kodan KGP-920
VHF	: Furuno FS-8800S
Radar	: Furuno FR-2117, FAR-1942 MK2
Echo Sounder	: Furuno FE-700
Navtex	: Furuno NX-700A
AIS	: Furuno FA-150
Inmarsat	: Furuno Felcom-15
Satellite Telephone	: Iridium Sailor ST-4120
GMDSS	: Type A1+A2+A3

OTHERS:

Accommodation	: 42 Persons
Life Saving and Fire Fighting Equipment	: As per SOLAS requirements
External Fire Fighting	: Fire Fighting Class 1
- Fire pump	: 2 x 1530 m ³ /hr @ 120 m head
- Fire monitor	: 2 x 1200 m ³ /hr

20.07.15 – Rev.3

Note : The information shown is given in good faith without any warranties or conditions, express or implied, statutory or otherwise.



TANK CAPACITIES PLAN

ERA MARITIM

			Fuel Oil	Fresh Water	Drill Water	Cement	Liquid Mud	Brine	Base Oil	Methanol	Oil Rec.
Tank ID	Contents	SG / m³	0,850	1,000	1,025	1,380	2,500	2.500	0,830	1,200	1,000
FW WING TK (S)	FW	73.80		73.80							
FW WING TK (P)	FW	73.80		73.80							
FW DB TK (C)	FW	82.70		82.70							
DW/WB FP TK (C)	DW/WB	57.30			58.73						
NO. 1 DW/WB TK (S)	DW/WB	27.30			27.98						
NO. 1 DW/WB TK (P)	DW/WB	27.30			27.98						
NO. 2 DW/WB TK (S)	DW/WB	39.20			40.18						
NO. 2 DW/WB TK (P)	DW/WB	39.20			40.18						
NO. 3 DW/WB TK (S)	DW/WB	80.20			82.21						
NO. 3 DW/WB TK (P)	DW/WB	80.20			82.21						
NO. 4 DW/WB TK (C)	DW/WB	68.10			69.80						
NO. 5 DW/WB TK (P)	DW/WB	23.40			23.99						
NO. 5 DW/WB TK (S)	DW/WB	23.40			23.99						
NO. 1FO DB TK (S)	FO	47.30	40.21								
NO. 1FO DB TK (P)	FO	47.30	40.21								
FO DAY TK (S)	FO	12.60	10.71								
FO DAY TK (P)	FO	12.60	10.71								
NO. 2FO DB TK (S)	FO	55.80	47.43								
NO. 2FO DB TK (P)	FO	55.80	47.43								
NO. 1 FO WING TK (S)	FO	60.10	51.09								
NO. 1 FO WING TK (P)	FO	60.10	51.09								
NO. 2 FO WING TK (S)	FO	60.60	51.51								
NO. 2 FO WING TK (P)	FO	60.60	51.51								
MUD TK (S)	MUD/BRI/BO	129.60					324.00	324.00	107.57		
MUD TK (P)	MUD/BRI/BO	129.60					324.00	324.00	107.57		
NO. 1 CB	CEMENT	46.72			64.47						
NO. 2 CB	CEMENT	46.72			64.47						
NO. 3 CB	CEMENT	46.72			64.47						
NO. 4 CB	CEMENT	46.72			64.47						
Total Weight (mt)			402	230	477	258	648	648	215	0	0
Total Capacity (m³)			473	230	466	187	259	259	259	0	0
Total Capacity (ft³)			16695	8132	16440	6599	9145	9145	9145	0	0
Total Capacity (Barrels)			2974	1448	2929	6598	1629	1629	1629	0	0

Ship Service Tanks Contents Capacity (m³)

DIRTY OIL TK (P)	7.00
BILGE HOLDING TK (S)	7.00
DETERGENT TK (S)	13.50
FOAM TK (S)	13.50
SEWAGE DB TK (P)	14.80

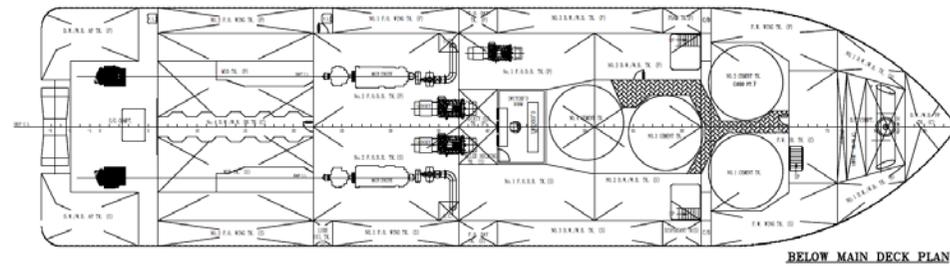
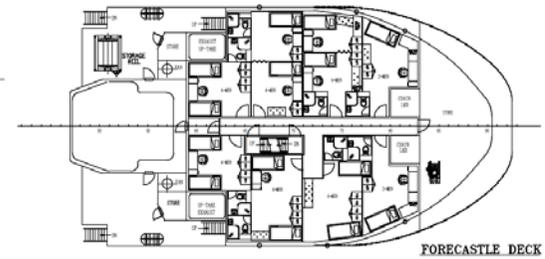
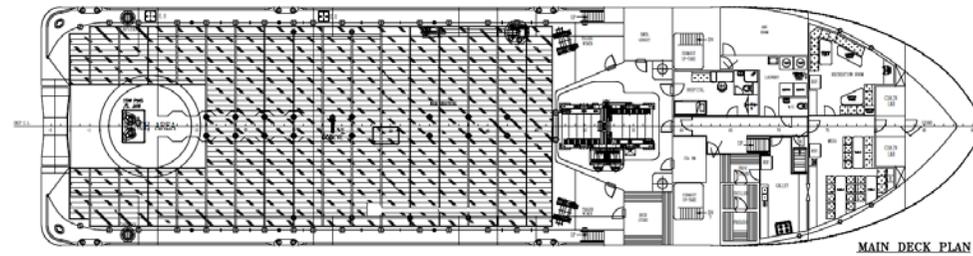
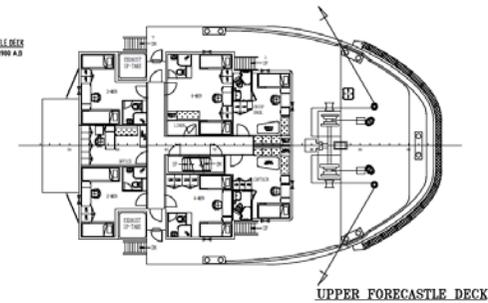
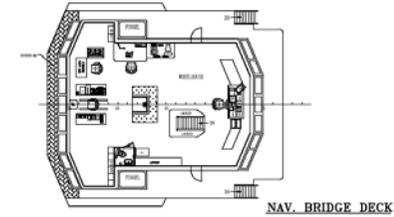
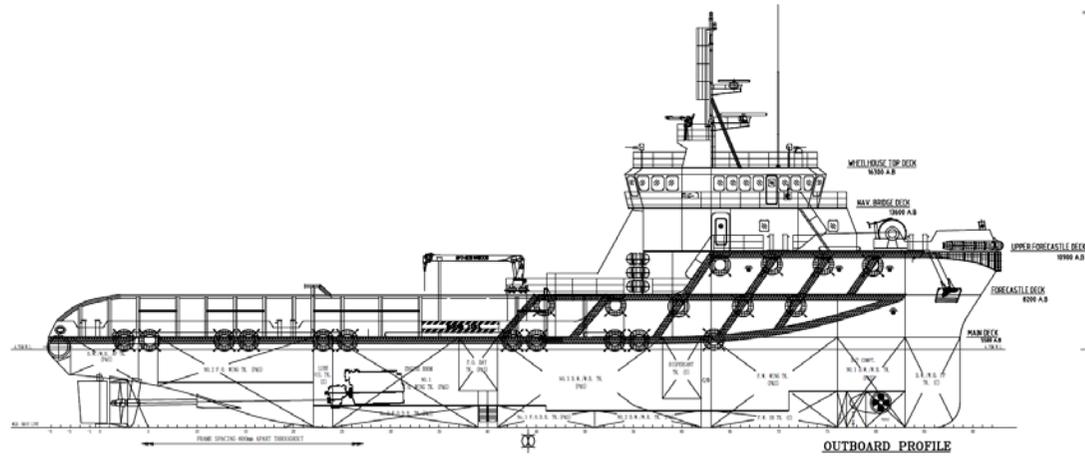
Densities are estimated values and cargo densities may alter the above carrying capacities
All figures are based on a 100% tank volume
Total Capacities is round up without decimal places

05.01.15 – Rev.1

Note : The information shown is given in good faith without any warranties or conditions, express or implied, statutory or otherwise.



AHTS ERA MARITIM



AS BUILT

58.7M ANCHOR HANDLING SUPPLY VESSEL				AS BUILT
01	01	01	01	01
02	02	02	02	02
03	03	03	03	03
04	04	04	04	04
05	05	05	05	05
06	06	06	06	06
07	07	07	07	07
08	08	08	08	08
09	09	09	09	09
10	10	10	10	10
11	11	11	11	11
12	12	12	12	12
13	13	13	13	13
14	14	14	14	14
15	15	15	15	15
16	16	16	16	16
17	17	17	17	17
18	18	18	18	18
19	19	19	19	19
20	20	20	20	20
21	21	21	21	21
22	22	22	22	22
23	23	23	23	23
24	24	24	24	24
25	25	25	25	25
26	26	26	26	26
27	27	27	27	27
28	28	28	28	28
29	29	29	29	29
30	30	30	30	30
31	31	31	31	31
32	32	32	32	32
33	33	33	33	33
34	34	34	34	34
35	35	35	35	35
36	36	36	36	36
37	37	37	37	37
38	38	38	38	38
39	39	39	39	39
40	40	40	40	40
41	41	41	41	41
42	42	42	42	42
43	43	43	43	43
44	44	44	44	44
45	45	45	45	45
46	46	46	46	46
47	47	47	47	47
48	48	48	48	48
49	49	49	49	49
50	50	50	50	50
51	51	51	51	51
52	52	52	52	52
53	53	53	53	53
54	54	54	54	54
55	55	55	55	55
56	56	56	56	56
57	57	57	57	57
58	58	58	58	58
59	59	59	59	59
60	60	60	60	60
61	61	61	61	61
62	62	62	62	62
63	63	63	63	63
64	64	64	64	64
65	65	65	65	65
66	66	66	66	66
67	67	67	67	67
68	68	68	68	68
69	69	69	69	69
70	70	70	70	70
71	71	71	71	71
72	72	72	72	72
73	73	73	73	73
74	74	74	74	74
75	75	75	75	75
76	76	76	76	76
77	77	77	77	77
78	78	78	78	78
79	79	79	79	79
80	80	80	80	80
81	81	81	81	81
82	82	82	82	82
83	83	83	83	83
84	84	84	84	84
85	85	85	85	85
86	86	86	86	86
87	87	87	87	87
88	88	88	88	88
89	89	89	89	89
90	90	90	90	90
91	91	91	91	91
92	92	92	92	92
93	93	93	93	93
94	94	94	94	94
95	95	95	95	95
96	96	96	96	96
97	97	97	97	97
98	98	98	98	98
99	99	99	99	99
100	100	100	100	100

Note: The information shown is given in good faith without any warranties or conditions, express or implied, statutory or otherwise.

RISK ASSESSMENT / PENILAIAN RISIKO

Work Activity / Aktivitas Pekerjaan : Tank Cleaning
Work Location / Lokasi Pekerjaan : Fresh Water Tank Port, Stbd and Center

Date of Assesment / Tanggal Penilaian : 14 June 2022
RA No. / No. RA : 55/RA/ERAMARITIM/0622
Revision / Revisi* : R.00

No	HAZARD or ENVIRONMENTAL ASPECT IDENTIFICATION / Identifikasi Bahaya atau Aspek Lingkungan			RISK ASSESSMENT / Penilaian Resiko						COMPLIANCE / Kepatuhan			
	Work Process / Proses Pekerjaan	Hazard or Aspect/ Bahaya atau Aspek	Possible Incident, Environmental Impact or Occupational Ill Health / Kemungkinan cedera, Dampak Lingkungan atau timbulnya penyakit akibat kerja	Risk Analysis Matrix/ Matrix Analisa Resiko			Risk Control / Pengendali Resiko	Risk Analysis Matrix / Matrix Analisa Resiko			PIC	Time Frame / Jangka Waktu	Applicable Legal and Other Requirements / Peraturan dan persyaratan lainnya yang berlaku
				Potential Consequences / Kemungkinan Konsekuensi	Likelihood of Occurance / Kesenangan Terjadi	Existing Risk Level / Level Resiko yang ada		Potential Consequences / Kemungkinan Konsekuensi	Likelihood of Occurance / Kesenangan Terjadi	Residual Risk Level / Level Resiko Akhir			
(a)	(b)	(c)	(d)			(e)	(f)			(g)	(h)	(i)	
1	ToolBox Talk	Miss Communication	Property Injury	1	3	M	Using clear language and understood by all crew	1	1	L	Master	-	Company Manual
2	Prepare Equipment	Wrong Equipment	Property Injury, Personnel Injury	2	4	M	Provides an explanation of the proper equipment for use in such work	1	1	L	Bosun	-	Company Manual
3	Before entering to the tank	Peronnel Slip	Personnel Injury	3	2	M	Using proper PPE	1	1	L	OOW	-	Enclosed Space Permit
		Hazardous gas	Unconscious, Fatality	5	3	H	Free gas for more than 24 hours before entering to the tank	2	2	L	OOW	-	Enclosed Space Permit
4	Cleaning Process	Inhalation of hazardous material, the lack of oxygen	Personnel Injury, unconscious, Fatality	5	3	H	Using proper PPE and check gas levels, Using Blower for free gas, using SCBA Set if necessary, do not work alone, always someone is watching while working.	2	2	L	OOW	-	Enclosed Space Permit
		Eyes and skin exposed to hazardous material	Personnel Injury, eyes and skin irritation	2	3	M	using proper PPE, provide emergency eyes wash, do not work alone, always someone is watching while working.	1	2	L	OOW	-	Enclosed Space Permit
5	House Keeping after Cleaning	Personnel slip, Personnel Trip	Personnel Injury	2	4	M	Remaind of each other between crew about Think Safety and Work Safely at all time	1	1	L	All Crew	-	Company Manual

Note :
If the risk analysis matrix - column (d) - identifies Low (L) level, proceed directly to column (i) / Apabila kolom matriks analisa resiko (e) menunjukkan tingkat resiko rendah (L), maka lanjutkan ke kolom (i)
(*): Fill 00 for initial issue and subsequent for revision number / Isi dengan 00 untuk penerbitan awal dan kelanjutan untuk nomor revisi selanjutnya.

Risk Assessment Team		Related Department
Assessed & Registered by	Approved by  Capt. M. Kadir	Reviewed and Approved By
 Juwari to / Cr. Off		

STANDARD OPERATING PROCEDURE		
CREWING DEPARTMENT		
Date	Rev	Page
Apr '18	2	1 of 39
Total or partial reproduction and / or utilization of this document are forbidden without prior written authorization.		

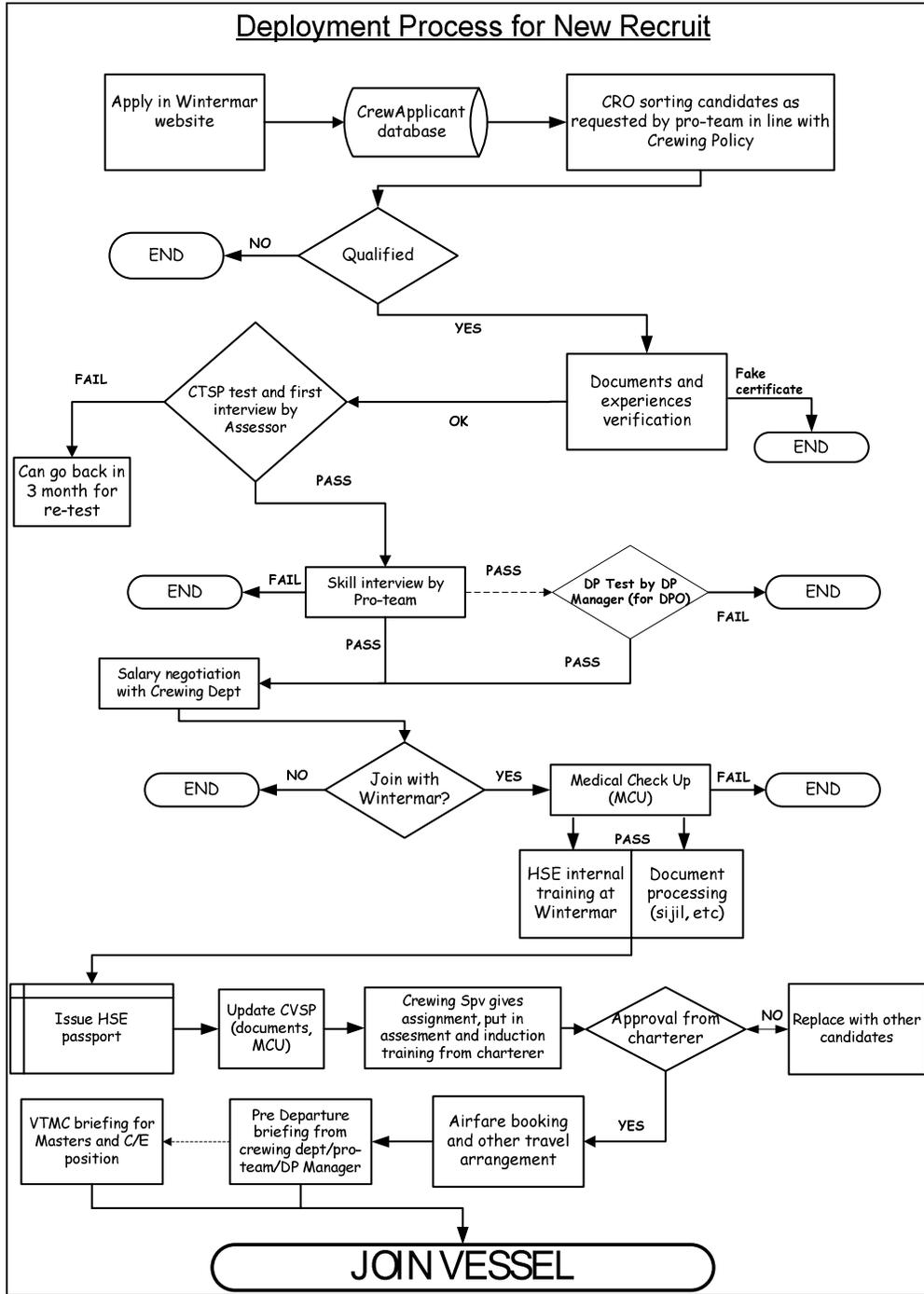
TABLE OF CONTENT

SECTION 1	:	RECRUITMENT
		1.1 Internal Recruitment Process
		1.2 Recruitment via Manning Agent
SECTION 2	:	CREW – PRIOR TO EMBARKING
		2.1 New Recruitment
		a) Sign-on Crew
		b) Cancellation of Departure
		c) Crew Missing Plane
		2.2 Existing Crew
SECTION 3	:	CREW – ON BOARD
		3.1 Crew Taking Leave due to Passing of Family Member
		3.2 Crew Taking Leave due to Critical Illness
		3.3 Crew Rotation
		3.4 Crew Reliever
SECTION 4	:	CREW – TAKING LEAVE
		4.1 Leave Reporting
		4.2 Standby Crew
SECTION 5	:	CREW CLAIM REQUIREMENTS
SECTION 6	:	VESSEL CREW HEALTH INSURANCE - BPJS
		6.1 Company Participation
		6.2 Payment
SECTION 7	:	OVERSEAS ALLOWANCE
SECTION 8	:	OVERSTAY ALLOWANCE
SECTION 9	:	ADDITIONAL SALARY OTHER THAN DECREE (SK)
SECTION 10	:	CREW CORE TEAM
SECTION 11	:	CADET PROGRAM
		11.1 Cadet Recruitment Procedure
		11.2 Cadet Scholarships
		11.3 Cadet Ceremony
SECTION 12	:	MASTER / CHIEF ENGINEER BBQ
SECTION 13	:	CREW <u>SEMINAR</u>
SECTION 14	:	CREW PROMOTION SYSTEM
SECTION 15	:	DOWN MANNING PROCEDURE
SECTION 16	:	PAYROLL PROCESSING OF VESSEL CREW
SECTION 17	:	SIGNED-OFF CREW
		17.1 Definitions of Signed-off Reasons

STANDARD OPERATING PROCEDURE		
CREWING DEPARTMENT		
Date	Rev	Page
Jul '16	0	2 of 39
Total or partial reproduction and / or utilization of this document are forbidden without prior written authorization.		

SECTION 1 : RECRUITMENT

1.1 Internal Recruitment Process



INTERVIEW FORM
(Form wawancara)

Full Name : _____ MAHMUDDIN PAIDE LENA _____
Nama Lengkap

Position applied : _____ Master _____
Posisi yang dilamar

Date of Interview : 18/ 11/ 2022 Location of Interview : _By Phone_
Tanggal wawancara Lokasi Wawancara

Interview starts at : 10 : 00 Finishes at : 10 : 27
Wawancara dimulai jam Selesai jam

Topic of Interview:
Topik wawancara

1. Experience (Mandatory) :

Description	Experience (How Many Months of experience on each type of job)	Period/Name of Vessel
Experience working at the same type of Vessel		
Handling Cargo on deck/Tank		
Transfer Passenger		
Standby vessel operation		
Anchor Handling		
Pipe Laying Operation		
Static Tow		
Rig Move		

(Not Applicable for Cook, Mess boy and cadet/Trainee)

2. _General_____
3. _Skill_____
4. _Cooperation_____
5. _Offshore knowledge_____

Interviewed by:
Diwawancarai oleh

Vessel team:H.....
Vessel team

1. _____ Zein B.P _____ Rank (Jabatan): __Vessel Manager__
2. _____ Rank (Jabatan): _____
3. _____ Rank (Jabatan): _____
4. _____ Rank (Jabatan): _____

SUMMARY :

RINGKASAN WAWANCARA

PASSED
LULUS

FAILED
TIDAK LULUS

PASSED with notes
Lulus dengan catatan

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

NOTES: LACK OF KNOWLEDGE ABOUT MASTER INSTRUCTION, STOP WORK POLICY AND MASTER OVERRIDING AUTHORITY. HIS LATEST EXPERIENCE WERE ONLY ABOUT RUNNING CARGO AND TOWING BARGE. HE COULD NOT DESCRIBE A DETAIL OF SPECIFIC JOB RELATED TO HIS CURRENT POSITION AS MASTER CLEARLY. LACK OF EXPERIENCE IN LOCAL (INDONESIAN) WATERS.

.....

DISCUSSION (pembahasan):

Topics (Topik)	Valuation (Penilaian)	Score (Nilai) 1-5
GENERAL (Pengetahuan secara umum)	AVERAGE	3
SKILL (Keahlian Jabatan)	POOR	2
HEALTH and SAFETY ENVIRONMENT (keselamatan di lingkungan kerja)	POOR	2
COOPERATION (Kerjasama antar awak kapal)	POOR	2
PERSONALITY (Kepribadian)	AVERAGE	3
OFFSHORE KNOWLEDGE (Pengetahuan tentang Offshore)	AVERAGE	3
CULTURAL INTERFACE (Hubungan sesama awak kapal)	AVERAGE	3

ENGLISH <i>(Keahlian bahasa Inggris)</i>	AVERAGE	3
LEADERSHIP <i>(Kepemimpinan)</i>	POOR	2
RESULT <i>(Hasil Wawancara)</i>	FAILED	TOTAL 23

NOTE (Keterangan) :

- 1: Very Poor (*Sangat Kurang*)
- 2: Poor (*Kurang*)
- 3: Average (*Rata-Rata*)
- 4: Good (*Bagus*)
- 5: Very Good (*Sangat Bagus*)

Total Score (*Total Nilai*):

- 35 – 45 : Passed (*Lolos*)
- 25 – 34 : Passed with notes (*Lolos Dengan Catatan*)
- <25 : Failed (*Tidak Lolos*)

SIGNATURE OF INTERVIEWER

(Tanda Tangan Pewawancara)

(.....)



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : ZEIN BRIANSYAH PUTRA
NIS : 02767/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT-1

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI VETTING INSPECTION GUNA
KELANCARAN OPERASIONAL DIATAS KAPAL AHTS ERA MARITIM**

B. Masalah Pokok

1. KURANGNYA PERENCANAAN DALAM PERSIAPAN INTERNAL AUDIT ATAU PRE-VETTING INSPECTION.
2. KURANG BERJALANNYA IMPLEMENTASI ISM CODE DIATAS KAPAL.
3. PENGAWASAN YANG LEMAH TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL.

C. Pendekatan pemecahan masalah

1. AWAK KAPAL BERUPAYA UNTUK MEMBUAT PERENCANAAN YANG MATANG UNTUK MENGHADAPI INTERNAL AUDIT ATAU PRE-VETTING INSPECTION.
2. BAGAIMANA MENINGKATKAN IMPLEMENTASI ISM CODE DIATAS KAPAL.
3. MENINGKATKAN PENGAWASAN TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL.

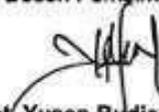
Menyetujui :

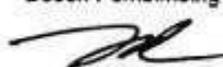
Jakarta, 31 Oktober 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Penulis


Capt. Yusep Budiana M. Mar
Dosen STIP


Drs. Susilo MMTr
Dosen STIP


Zein Briansyah Putra
NIS . 02767/N-1

Ka. Div. Pengembangan Usaha


Dr. Ali Muktar Sitompul, MT
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730331 200604 1 001