

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



**MAKALAH
ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM
MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO
DI KAPAL STAR GRAND**

Oleh :
ACHMADIN PALANROY
NIS. 03121/N-1

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2024**

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



MAKALAH

**ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM
MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR
GRAND**

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

Oleh :

ACHMADIN PALANROY

NIS. 03121/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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




TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ACHMADIN PALANROY
No. Induk Siswa : 03121/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM
MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR
GRAND


Jakarta, 07 Juni 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si

Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19760514 199903 1 004


Sari Kusumaningrum, SS., M.Hum

Penata (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ACHMADIN PALANROY
No. Induk Siswa : 03121/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM
MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR
GRAND

Penguji I

Dr.Rr Retno SW.S.Si.,M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19820306 200502 2 001

Penguji II

Imam Fahrudin S.Si.M.Sc
Penata Tk.1(III/c)
NIP. 19881120 201503 1 001

Penguji III

Capt.Ariandy SB,M.Si
Pembina Tk.1((IV/b)
NIP. 197605 14 199903 1 004

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

“ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR GRAND”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal ditambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H.,M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Meilinasari N. H,S.Si.T.,M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

4. Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Ibu Sari Kusumaningrum, SS., M.Hum, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu *yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pengajar STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 5 Juni 2024

Penulis,



ACHMADIN PALANROY

NIS. 03121/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	18
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	19
B. Analisis Data	21
C. Pemecahan Masalah	26
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	40
B. Saran	41
 DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship particulars*

Lampiran 2. *Crew List*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada umumnya *crewboat* disewa berdasarkan jangka waktu tertentu (*time charter*) di *offshore* dan beroperasi di lokasi eksplorasi pengeboran minyak dan gas lepas pantai yang sedang ataupun yang sudah berproduksi dalam kurun waktu tertentu sesuai dengan lama perjanjian antara pemilik kapal dengan penyewa kapal. Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal *crewboat* juga mengalami perubahan sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu semua kapal harus memenuhi persyaratan yang diisyaratkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) atau *Flag State* (Negara Bendera). Demikian juga dengan sumber daya manusia (*operator*) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW 1978 amandemen 2010.

Kapal CB Star Grand merupakan *Crewboat* berbendera Marshal Island yang dicharter oleh Saudi Aramco. Aramco (Saudi Arabian Oil Co) adalah perusahaan minyak nasional Arab Saudi yang berkantor pusat di Dhahran, Arab Saudi. Saudi Aramco mempunyai cadangan minyak terbesar di dunia dan produksi minyak harian terbesar dunia. Saudi Aramco menangani lebih dari 100 ladang minyak dan gas di Arab Saudi. Saudi Aramco memiliki ladang minyak terbesar dunia yaitu Ladang Ghawar (ladang minyak di darat) dan Safaniya Oilfield di laut juga salah satu ladang minyak terbesar dunia. Perlu diketahui bahwa, setiap kapal yang dicharter oleh Saudi Aramco seperti akan menghadapi test / inspeksi sebelum kapal di *on hire* begitu juga dengan kapal CB Star Grand.

Sebelum Inspeksi resmi dilakukan kapal yang beroperasi dalam lingkungan Saudi Aramco harus menjalani tahap pre-inspeksi. Tahap ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menutupi ketidaksesuaian yang mungkin di temukan selama inspeksi resmi. Namun, dalam praktiknya, proses penutupan ketidaksesuaian dapat

menjadi tantangan tersendiri. Beberapa masalah yang mungkin muncul termasuk kesulitan dalam mengidentifikasi temuan ketidaksesuaian dengan tepat, kurangnya pemahaman yang memadai tentang standar dan persyaratan Saudi Aramco, serta ketidak-jelasan dalam prosedur penutupan temuan ketidaksesuaian. (Sumber : Saudi aramco manual dan procedure 2023)

Pada tanggal 04 November 2023 diadakan pre-inspeksi dari pihak perusahaan klien pada kapal CB Star Grand di Freighter Anchorage Ras Tanura Saudi Arabia. Dari hasil pemeriksaan tersebut ditemukan beberapa temuan atau NC (*Non-Conformity*). Crew kapal dan semua yang berkepentingan termasuk perusahaan harus melakukan tindakan koreksi terhadap NC tersebut, agar ketika kapal di periksa ulang oleh *inspector* kapal tersebut berhasil lulus inspeksi oleh perusahaan minyak Saudi Aramco.

Berdasarkan latar belakang di atas dan pentingnya persiapan sebelum inspeksi pada kapal-kapal yang di charter oleh Saudi Aramco, maka penulis tertarik pada makalah ini dengan mengambil judul: **"ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR GRAND"**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang maka dapatlah diidentifikasi masalah sekitar inspeksi di atas kapal CB Star Grand yang menyebabkan gagal dalam menghadapi inspeksi oleh Saudi Aramco antara lain sebagai berikut:

- a. Kesulitan dalam mengidentifikasi ketidaksesuaian atau non-conformity selama tahap pre inspeksi.
- b. Kurangnya persiapan dan pengetahuan perwira dek dan mesin mengenai *safety management system* (SMS), prosedur Saudi Aramco dan regulation.
- c. Kurangnya kerjasama dalam pengadaan suku cadang untuk perawatan.

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi inspeksi maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal CB Star Grand. Pembahasannya dibatasi pada :

- a. Kesulitan dalam mengidentifikasi ketidaksesuaian atau non-conformity selama tahap pre inspeksi.
- b. Kurangnya persiapan dan pengetahuan perwira dek dan mesin mengenai *safety management system* (SMS), prosedur Saudi Aramco dan regulation.

3. Rumusan Masalah

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

- a. Apa yang menyebabkan kesulitan dalam mengidentifikasi ketidaksesuaian atau non-conformity selama tahap pre inspeksi.
- b. Mengapa Kurang persiapan dan pengetahuan perwira dek dan mesin mengenai *safety management system* (SMS), prosedur Saudi Aramco dan regulation.

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab kesulitan dalam mengidentifikasi ketidaksesuaian atau non-conformity selama tahap pre inspeksi dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab kurangnya persiapan dan pengetahuan perwira dek dan mesin mengenai *safety management system* (SMS), prosedur Saudi Aramco dan regulation dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

2. Manfaat Penelitian

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

a. Aspek Teoretis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi tambahan pengetahuan kepada para pelaut umumnya dan nahkoda khususnya dalam menghadapi *on hire inspection* khususnya yang dilakukan oleh pihak Saudi Aramco.

b. Aspek Praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan pemahaman tentang langkah-langkah yang harus dilakukan oleh nahkoda agar persiapan inspeksi yang kurang optimal tidak terulang kembali di masa yang akan datang.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Dalam pembuatan makalah ini penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode studi kasus. Penulis menyelenggarakan penelitian dalam rangka mengatasi masalah berupa kejadian nyata dalam kehidupan dalam hal ini kegagalan kapal CB Star Grand dalam menghadapi inspeksi dari Saudi Aramco.

2. Teknik Pengumpulan Data

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

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas kapal CB Star Grand terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal.

b. Teknik Dokumentasi

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

3. Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil kapal CB Star Grand sebagai subjek pada penelitian lakukan dengan kaitannya dengan persiapan dalam menghadapi inspeksi dari Saudi Aramco.

4. Teknik Analisa Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskripsi kualitatif, yaitu dimana penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor-fakor yang menyebabkan terjadinya kegagalan inspeksi dari Saudi Aramco.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENLEITIAN

1. Waktu Penelitian

Pelaksanaan pengambilan data dilakukan pada saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal CB Star Grand sejak tanggal 08 September 2023 sampai dengan 18 April 2024.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian adalah kapal CB Star Grand kapal *crew boat* berbendera Marshal Island milik perusahaan DTA Marine yang sedang beroperasi di Aramco Oilfield.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4

(empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini menjelaskan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Pengertian analisis kegiatan

Menurut **George R.Terry** dalam bukunya “principle of management adalah proses mempelajari dan mengevaluasi setiap Langkah dalam suatu kegiatan untuk mengidentifikasi cara untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas.. Hal ini mencakup evaluasi terhadap metode , prosedur dan alat yang di gunakan dalam pelaksanaan kegiatan .

Menurut **Harold Koontz dan Heinz Weihrich**. Mereka mendefinisikan bahwa analisis kegiatan adalah adalah proses sistematis untuk menilai berbagai aktifitas dalam organisasi dengan tujuan mengidentifikasi aktifitas mana yang menambah nilai dan mana yang tidak. Ini melibatkan pengumpulan data, Pengukuran kinerja, dan analisis hasil untuk meningkatkan produktifitas

Jadi analisis kegiatan maknanya adalah proses evaluasi sistimatis terhadap berbagai aktivitas atau Tindakan dalam suatu organisasi atau proyek untuk memahami efektifitas ,efisiensi dan pencapaian tujuan

2. Pengertian Peran Perwira

Menurut Soerjono Soekanto (2002:243) bahwa peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu

peranan. Dari hal diatas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban dinas perhubungan dalam penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total *enforcement*, yaitu penegakan hukum secara penuh.

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

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut pasal 1 ayat 17 bahwa Perwira adalah awak kapal selain Nakhoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira. Sedangkan perwira dek adalah perwira kapal bagian dek, bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo sementara di laut, keamanan kapal dan bongkar muat di pelabuhan.

Departemen dek bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo sementara di laut, keamanan kapal dan bongkar muat di pelabuhan. Departemen dek juga bertanggung jawab untuk pemeliharaan kapal, operasional pelayaran, dan semua urusan hukum dan perizinan perjalanan kapal.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor

PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal pasal 1 ayat 19 bahwa Perwira Kapal adalah para mualim, masinis, perwira radio Kapal, dan perwira teknik elektro

Menurut **John H.La Dage Dan LEE K.Wilbur** dalam Bukunya Ship Of Management menjelaskan bahwa peran perwira kapal bertanggung jawab atas pengawasan langsung operasi kapal, Keselamatan dan efisiensi operasional. Mereka harus memastikan bahwa kapal beroperasi sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dan mematuhi semua regulasi maritim yang berlaku.

Menurut **Alan E Branch** dalam element of shipping bahwa perwira kapal, terutama chief officer dan chief engineer memegang peran kunci dalam management operasional dan teknis kapal. Perwira kapal memastikan kelancaran pengelolaan cargo , pemeliharaan mesin,dan koordinasi antar crew untuk menjamin keselamatan dan kehandalan kapal selama operasi

Jadi definisi Peran perwira di kapal melibatkan berbagai tanggung jawab dan fungsi yang diperlukan untuk mengoperasikan kapal dengan aman , efisien dan sesuai dengan regulasi.

Berikut adalah rangkuman tentang kegiatan dan peran perwira sebelum menghadapi Inspeksi

- a. Identifikasi Temuan Ketidaksesuaian: Temuan ketidaksesuaian dapat berasal dari berbagai sumber, seperti inspeksi rutin, audit, atau laporan kejadian tidak terduga. Temuan ini mungkin berkaitan dengan pelanggaran aturan, kecelakaan, atau kondisi yang tidak aman
- b. Evaluasi dan Prioritisasi: Setelah temuan ketidaksesuaian diidentifikasi, langkah selanjutnya adalah mengevaluasi tingkat risiko dan dampaknya terhadap keselamatan, kepatuhan, dan operasi. Temuan yang paling penting atau berisiko tinggi akan diberikan prioritas yang lebih tinggi dalam proses penutupan.

- c. Perencanaan Tindakan Korektif: Langkah berikutnya adalah merencanakan tindakan korektif untuk mengatasi temuan ketidaksesuaian. Ini mungkin melibatkan pengembangan rencana perbaikan, alokasi sumber daya, dan penjadwalan pelaksanaan Tindakan
- d. Implementasi Tindakan Korektif: Tindakan korektif yang direncanakan kemudian diimplementasikan sesuai dengan rencana yang telah disusun. Ini bisa melibatkan pelatihan karyawan, perbaikan peralatan, perubahan prosedur operasional, atau tindakan lain yang diperlukan
- e. Pemantauan dan Verifikasi: Setelah tindakan korektif diimplementasikan, proses penutupan temuan ketidaksesuaian melibatkan pemantauan dan verifikasi untuk memastikan bahwa tindakan tersebut efektif dan memenuhi tujuan yang diinginkan
- f. Pelaporan dan Dokumentasi: Selama dan setelah proses penutupan, dokumentasi yang akurat dan lengkap tentang temuan ketidaksesuaian, tindakan korektif, dan hasil verifikasi harus disimpan. Ini penting untuk pelaporan kepada pihak berkepentingan dan untuk pembelajaran organisasi

3. *Aramco Inspection*

a. Inspeksi di atas kapal

Corder Anthony (2016:102) menyatakan bahwa secara umum inspeksi adalah kegiatan operasional untuk memeriksa suatu produk, material atau alat ataupun perlengkapan untuk menentukan apakah sudah sesuai dengan persyaratan atau tidak.

Selanjutnya menurut Thahir, (2017:68) inspeksi adalah suatu ilmu untuk menentukan kondisi atau keadaan suatu benda, proses fabrikasi atau pengolahan, serta lingkungan. Inspeksi merupakan gabungan antara ilmu *engineering* (ilmu teknik), *management*, *process* dan *craftmanship* (keahlian kejuruan) yang hanya dapat dilaksanakan setelah melalui beberapa tahap yaitu tahap persiapan, pelaksanaan fisik, pelaporan, sertifikasi dan recording atau pendataan.

b. Jenis-Jenis Inspeksi

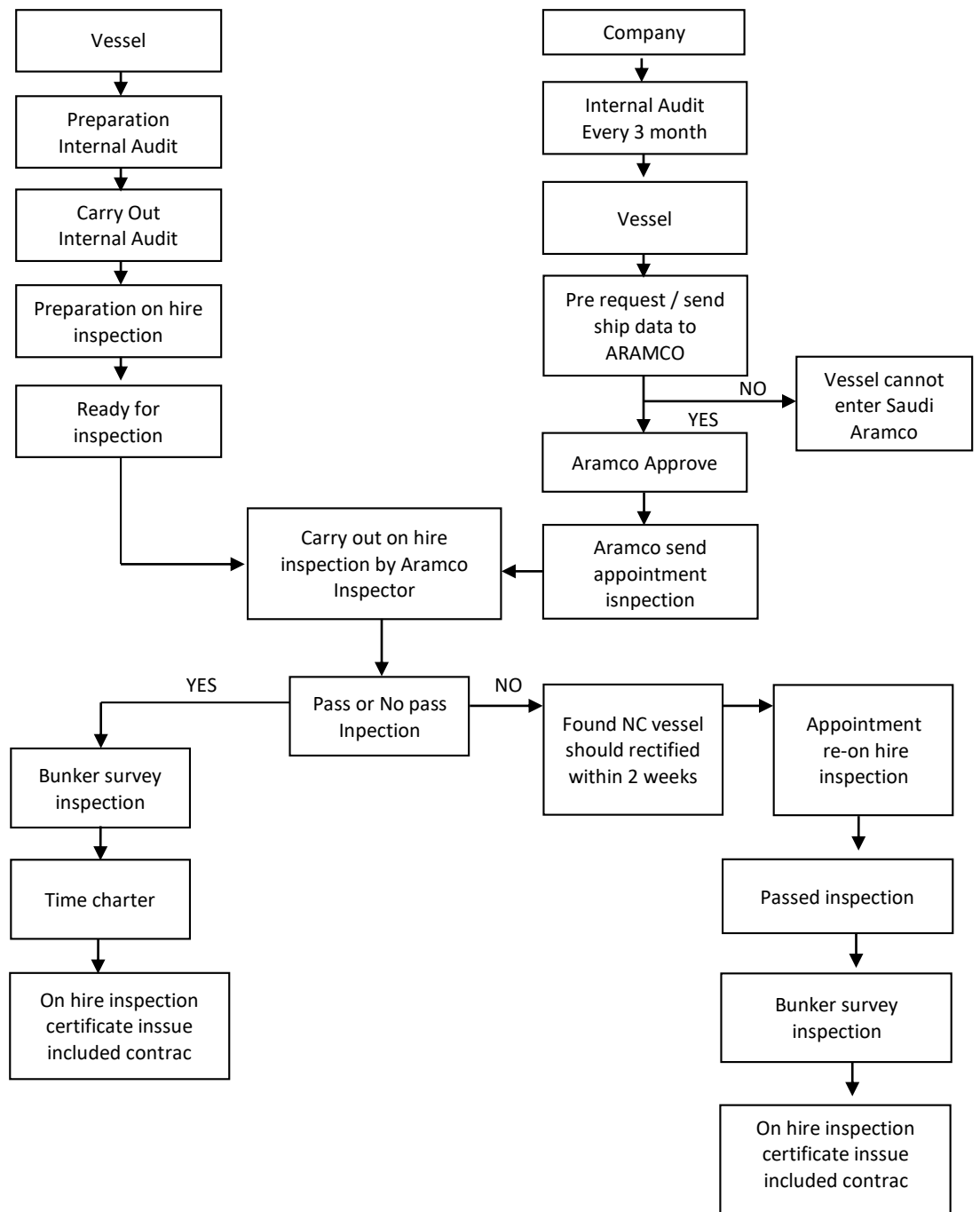
Mengutip dari www.saudiaramco.com bahwa *on hire inspection* adalah suatu kegiatan *marine inspection* pada suatu kapal dan angkutan laut lainnya untuk memeriksa kondisi kapal secara detail dan menyeluruh di saat awal kapal akan di sewa atau di charter party guna menghindari adanya klaim dari salah satu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

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

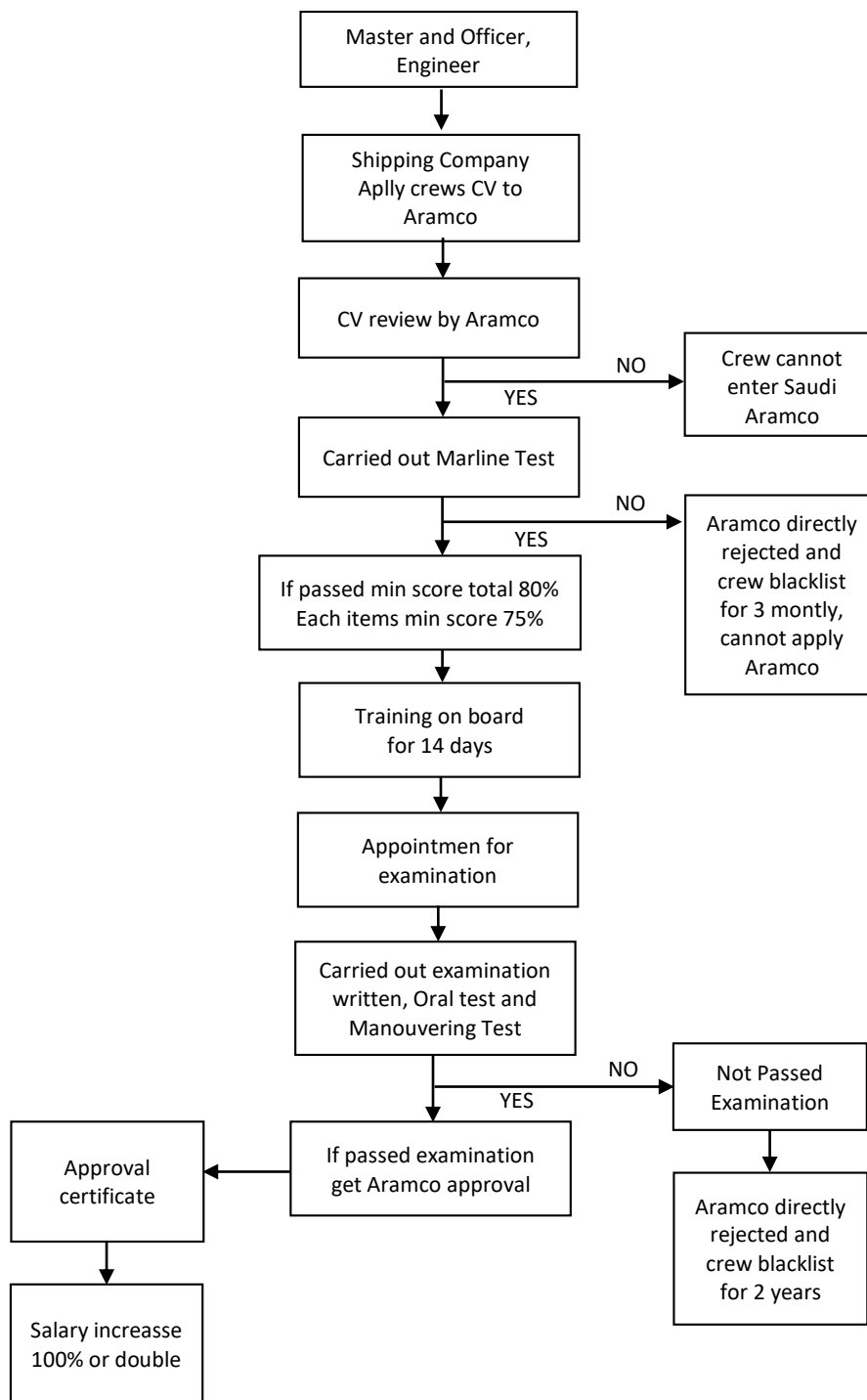
Peranan seorang *marine inspector* sangat penting sekali disini, menyangkut *time charter party* terkait karena pihak pemilik kapal maupun penyewa kapal tentunya ingin mengetahui secara pasti kondisi kapal pada saat di awal penyewaan ataupun ketika penyerahan ketika masa sewa berakhir, informasi yang benar tentang kondisi kapal ketika *on hire inspection* ataupun *off hire inspection* kita tulis dalam laporan inspection “*on hire inspection Report* atau *off hire inspection report*”

Menurut jenisnya *Inspection* di perusahaan minyak Saudi Aramco terbagi atas 2 Jenis yaitu *on hire inspection* dan *off hire ROB bunker inspection* yaitu;

- 1) *On hire vessel condition* adalah pemeriksaan kapal secara keseluruhan meliputi dokumen kapal, document crew kapal, alat-alat navigasi, alat pemadam kebakaran, alat keselamatan, kebersihan baik di dalam maupun diluar kapal dan system permesinan serta sensor-sensor yang berhubungan dengan operasional kapal.
- 2) *Off hire rob bunker inspection* adalah untuk menentukan jumlah bahan bakar minyak (HSD atau minyak solar) pada saat sebelum atau sesudah penyewaan, termasuk jika perlu untuk menentukan jumlah pemakaian normal mesin kapal tersebut (*consumption*) pada saat penyerahan dilakukan di pelabuhan.



Gambar 2.1 Diagram proses *on hire inspection* untuk kapal *under charter* Saudi Aramco



Gambar 2.2 Diagram Proses *on hire* untuk crew kapal *under charter* Saudi Aramco

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

- a) *Accommodation*
- b) *Passenger areas*
- c) *Crew cabins*
- d) *Laudry room*
- e) *Freezer and Chiller*
- f) *Galley*
- g) *Mess room*
- h) *Deck area*
- i) *Toilet*
- j) *Machinery spaces*

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

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

- a. *A safety and environmental-protection policy;*
- b. *Instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;*
- c. *Defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;*

- d. *Procedures for reporting accidents and non- conformities with the provisions of this Code;*
- e. *Procedures to prepare for and respond to emergency situations; and*
- f. *Procedures for internal audits and management reviews"*

Yang berarti bahwa setiap Perusahaan harus melaksanakan dan menerapkan SMS (*Safety Management System*) yang mencakup pelaksanaan prosedur yang aman dalam pengopersian kapal, pencegahan pencemaran yang sesuai dengan aturan internasional atau aturan negara bendera dimana kapal di daftarkan, prosedur laporan jika terjadi kecelakaan dan respon bila dalam keadaan darurat serta prosedur *internal audit*.

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

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

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

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

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

Dalam *ISM Code* elemen 10 disebutkan bahwa perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa kapal dipelihara sesuai dengan ketentuan peraturan dan ketentuan terkait dan dengan persyaratan tambahan apa pun yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan. Item-item yang harus ada dalam menyusun prosedur pemeliharaan sesuai *ISM Code* disebutkan:

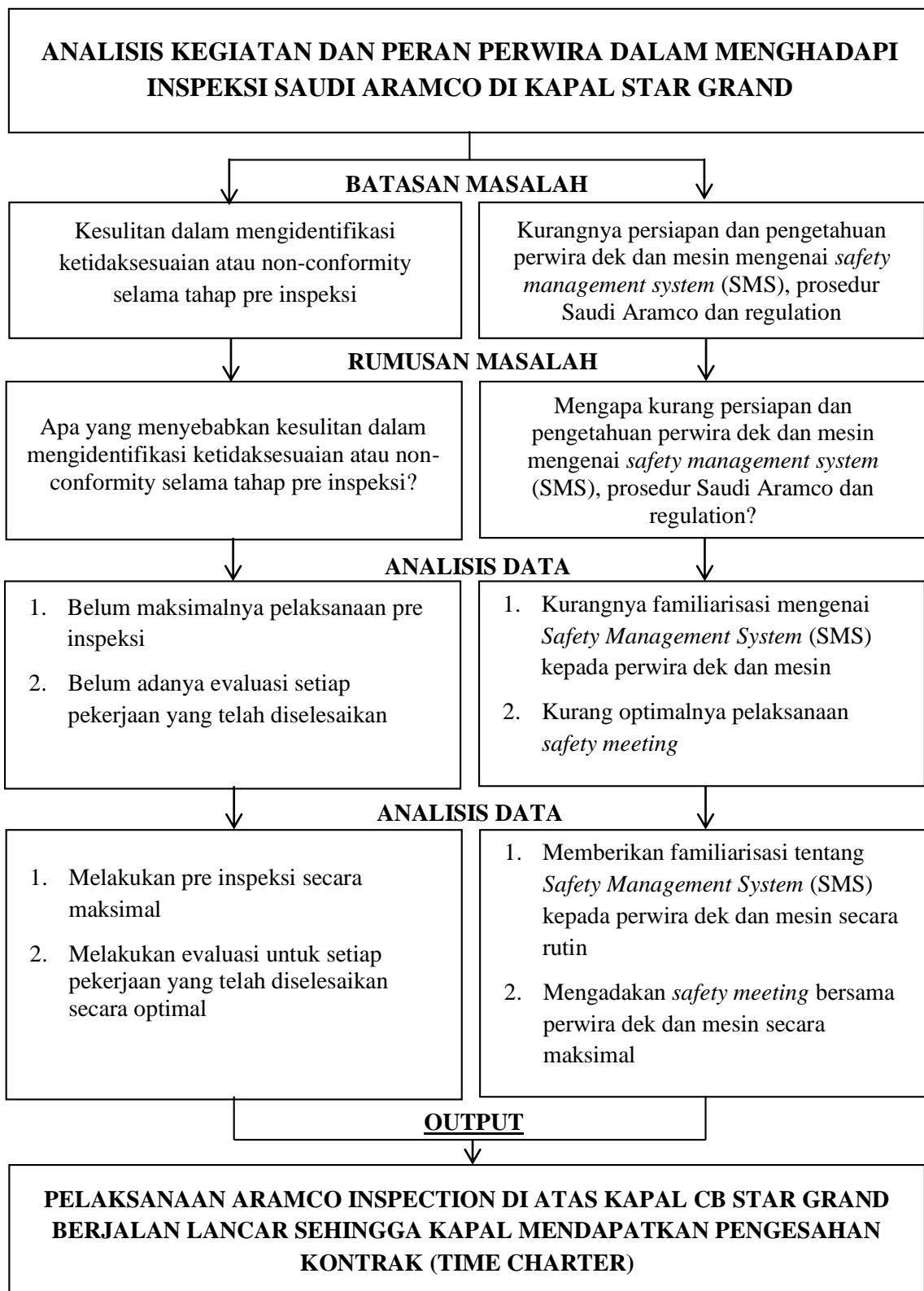
- a) Pemeriksaan diadakan pada secara berkala
- b) Segala ketidaksesuaian dilaporkan dengan kemungkinan penyebabnya, jika diketahui
- c) Mengambil tindakan yang cepat dalam hal koreksi
- d) Catat semua kegiatan pemeliharaan kapal

Menurut *ISM Code* perencanaan kerja untuk setiap kapal dalam satu perusahaan telah dirancang sedemikian rupa sehingga dalam setiap manajemen keselamatan internasional yang dibuat oleh

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

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

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Ketika akan menghadapi *on hire inspection* para perwira dek dan mesin di atas CB STAR GRAND melakukan sebuah pekerjaan yang sangat tidak terencana dalam rangka persiapan *on hire inspection* sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan NC (*Non-Conformity*) pada saat pemeriksaan berlangsung dan pada akhirnya kapal dinyatakan gagal dalam menghadapi pemeriksaan oleh perusahaan minyak. ABK harus melakukan tindakan koreksi terhadap NC tersebut, agar ketika kapal di periksa ulang oleh *inspector* kapal tersebut berhasil lulus inspeksi oleh perusahaan minyak Saudi Aramco.

Adapun fakta yang terjadi di atas CB STAR GRAND selama penulis bekerja di atas kapal tersebut sebagai Master diantaranya yaitu:

1. Kesulitan Dalam Mengidentifikasi Ketidaksesuaian Atau Non-Conformity Selama Tahap Pre Inspeksi

Pada tanggal 21 Juli 2023 diadakan pemeriksaan internal dari pihak perusahaan pada kapal CB STAR GRAND di Saudi Aramco. Dari hasil pemeriksaan tersebut ditemukan beberapa temuan seperti :

- a. Tidak tersedianya *Automated External Defibrillator* (AED)
- b. Kurangnya persediaan *Self Containing Breathing Apparatus* (SCBA)
- c. Persediaan tabung oksigen (O₂) yang mana wajib di kapal sesuai dengan aturan standar dan ketentuan perusahaan minyak Saudi Aramco.

Pada saat pemeriksaan SCBA tim inspeksi memerintahkan *Able Bodied* (A/B) untuk mencoba alat tersebut.

Ketika menggunakan SCBA, A/B tidak mengerti prosedur pemeriksaan sebelum memakai SCBA sehingga pada saat pengecekan berlangsung *Whilte Warning* pada *indicator* yang berguna sebagai peringatan untuk segera keluar dari proses pemadaman api ternyata tidak berfungsi atau tidak berbunyi pada saat waktunya tiba. Akibat dari itu auditor dari perusahaan mencatatnya sebagai temuan utama dikarenakan *Whilte Warning* tidak berfungsi dengan baik.

- d. Ditemukan kegagalan sistem cadangan kelistrikan arus DC (Battery) untuk menyuplai tegangan pada peralatan navigasi dan peralatan *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS) di anjungan, yang berakibat dapat membahayakan keselamatan ABK maupun kapal tersebut, bilamana terjadi keadaan darurat atau *black out* di laut sehingga operator tidak bisa melakukan komunikasi untuk meminta bantuan kepada kapal lain ataupun stasiun pantai terdekat dikarenakan peralatan tersebut tidak berfungsi.

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

Akhirnya, pada saat itu Mualim I memerintahkan A/B untuk melakukan perawatan dan perbaikan pada tangga tersebut dan juga diberikan penandaan yang sesuai untuk warna tangga tanpa melakukan *safety meeting* terlebih dahulu. Pada hari itu juga selesailah pekerjaan A/B untuk memperbaiki tangga dan Mualim I mempercayakan sepenuhnya perawatan tangga tersebut tanpa memeriksa ulang setelah pekerjaan selesai dan A/B mengerjakan pekerjaan lain yang tidak sesuai dengan PMS. Hasil pelaksanaan perawatan tidak sesuai yang diharapkan karena tidak dilakukan *safety meeting* sebelumnya. Dimana seharusnya setiap akan melaksanakan suatu pekerjaan harus diadakan *safety meeting*. Akibatnya operasional kapal tertunda karena harus melakukan perawatan ulang.

2. Kurangnya Persiapan Dan Pengetahuan Perwira Dek Dan Mesin Mengenai *Safety Management System* (SMS), Prosedur Saudi Aramco Dan Regulation

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

Pada tanggal 30 Juli 2023, CB STAR GRAND dalam persiapan menghadapi *on hire inspection* di Aramco oilfield. Pada saat inspeksi berlangsung *inspector* ingin memeriksa alat pemadam kebakaran menggunakan selang pemadam. Ketika pengetesan berlangsung *inspector* mencatat beberapa temuan sebagai berikut :

- a. Terdapat kebocoran pada selang pemadam sehingga langsung dihentikan untuk sementara dan mengganti selang pemadam tersebut dengan selang baru, namun Mualim I mengatakan tidak ada ke *inspector* tersebut tentang cadangan selang pemadam sehingga *inspector* mencatat hasil temuan dengan kategori utama yang mempengaruhi kelulusan dari hasil inspeksi tersebut. Keterlambatan penerimaan suku cadang dari selang tersebut yang menyebabkan salah satu kelulusan dari inspeksi menjadi terhambat.
- b. Tidak tersedianya *Material Safety Data Sheet* (MSDS) di ruang penyimpanan cat. Informasi MSDS berisi tentang uraian umum bahan, sifat fisik dan kimiawi, cara penggunaan, penyimpanan hingga pengelolaan bahan buangan.

B. ANALISIS DATA

Dari kejadian-kejadian di atas maka dapat diambil analisis bahwa penyebab kejadian-kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana, akibatnya persiapan yang dilakukan sangat

tidak optimal sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor dalam maupun oleh faktor luar saja, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya. Dalam hal ini ABK CB STAR GRAND.

Dari hasil pengamatan tersebut juga penulis akan memaparkan analisis penulis terhadap permasalahan yang menyebabkan kapal. CB STAR GRAND tidak lulus dalam inspeksi dikarenakan sebagai berikut :

1. Kesulitan Dalam Mengidentifikasi Ketidaksesuaian Atau Non-Conformity Selama Tahap Pre Inspeksi

Analisis penyebabnya yaitu :

a. Belum Maksimalnya Pelaksanaan Pre Inspeksi

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

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

Mualim I melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah dibuat perusahaan berupa PMS 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 yang akan dilakukan tersebut akibatnya pekerjaan yang dilakukan tanpa perencanaan dan tidak sesuai jadwal menyebabkan terbengkalai pekerjaan lain yang sudah sesuai dengan perencanaan dan sudah sampai masa perawatannya, akibatnya pada saat dilakukan pemeriksaan pihak *inspector* menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai NC yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan tidak lulus *on hire inspection*.

b. Belum Adanya Evaluasi Setiap Pekerjaan Yang Telah Diselesaikan

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

Mualim I tidak melakukan evaluasi terhadap pekerjaan yang telah dilakukan ABK seperti pekerjaan yang diperintahkannya kepada A/B. Hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan pengecekan pekerjaan yang telah diselesaikan oleh A/B, Mualim I dapat mengetahui berapa persentase selesainya pekerjaan tersebut. Mualim I hanya mempercayakan sepenuh pekerjaan kepada A/B tanpa memeriksa kembali pekerjaan tersebut.

Suku cadang merupakan faktor yang sangat penting dalam melakukan perawatan dan perbaikan. Mualim I tidak pernah menginventarisir suku cadang di dek departemen, Tidak berjalannya dengan baik sistem administrasi suku cadang di atas kapal sehingga tidak mengetahui berapa jumlah suku cadang yang tersedia di gudang dan

kondisi suku cadang ada dan yang rusak padahal suku cadang tersebut belum pernah digunakan. Dan kondisi gudang penyimpanan suku cadang yang tidak disusun secara rapih, dan juga tidak tahu jumlah minimum dan maksimum jumlah suku cadang yang selalu ada dalam stok. Ketidakadaan cadangan dari alat pemadam kebakaran berupa selang pemadam menyebabkan kapal. CB STAR GRAND tidak dapat lulus dari inspeksi.

2. Kurangnya Persiapan Dan Pengetahuan Perwira Dek Dan Mesin Mengenai *Safety Management System* (SMS), Prosedur Saudi Aramco Dan Regulation

Analisis penyebabnya yaitu :

a. Kurang Optimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting*

Sebelum pelaksanaan *on hire inspection* di Saudi Aramco perlu diadakan *safety meeting* untuk membahas setiap pekerjaan yang akan dilaksanakan. *Safety meeting* seharusnya dilakukan secara rutin setiap 1 bulan sekali Nahkoda dalam hal ini yang bertanggung jawab atas implementasi SMS yang telah dibuat perusahaan untuk diterapkan di atas kapal. CB STAR GRAND dan pada contoh kasus di atas terbukti bahwa pelaksanaan SMS yang ada di atas kapal tidak berjalan. Hal ini dapat diketahui dari data diatas dimana hasil temuan dari inspeksi, dimana ditemukannya salah seorang AB yang tidak mengetahui prosedur pemeriksaan sebelum memakai SCBA.

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

- a. Struktur bangunan kapal.
- b. Alat-alat keselamatan
- c. Alat-alat pemadam kebakaran
- d. Alat-alat anti polusi.

- e. Peralatan navigasi.
- f. Kemudi.
- g. Jangkar dan *winchlass*.
- h. Mesin induk dan mesin bantu.
- i. Alat memuat / bongkar muatan.
- j. *Emergency Generator*.
- k. Sistem cadangan kelistrikan.
- l. Sistem pendeteksi gas panas dan kebakaran.

b. Kurangnya Pengarahan Kepada Perwira Dek Dan Mesin

Kurangnya pengarahan kepada ABK sebelum pelaksanaan *on hire inspection* di Saudi Aramco sehingga masih ada sebagian ABK yang kurang memahami tugasnya. Akibatnya pelaksanaan *on hire inspection* tidak berjalan maksimal. Mualim I sebagai kepala dek departemen tidak melakukan pengarahan langsung kepada ABK sebelum mengerjakan perawatan harian, sehingga ABK yang akan melakukan pekerjaan perawatan harian tersebut tidak dapat sepenuhnya memahami pekerjaan yang akan mereka hadapi baik dari apa saja persiapan yang harus dilakukan, hal keselamatan apa saja yang harus diperhatikan, proses pengerjaan yang sesuai dengan prosedur seperti halnya pada data diatas yakni pada saat perawatan pada tangga akomodasi yang tidak dilakukan *safety meeting* terdahulu yang dikarenakan pekerjaan tersebut adalah pekerjaan hal biasa dan tidak dapat membahayakan.

Pengarahan belum dilakukan secara maksimal, dimana tidak dilakukan setiap saat kepada ABK untuk mensosialisasikan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat. Dan ini belum menjadi kegiatan rutin, meskipun diketahui bahwa tidak gampang mengubah kebiasaan pengarahan yang biasanya tidak maksimal. Kebanyakan ABK menganggap remeh kebiasaan pengarahan yang dilakukan setiap hari, padahal sebetulnya pengarahan sangat penting untuk keselamatan mereka pada saat melakukan pekerjaan nanti. Tak perlu menjadi soal mengenai materi pengarahan yang dilakukan setiap hari, bahkan jika tidak ada materi pun setidaknya membiasakan berkumpul bersama di setiap sebelum memulai pekerjaan. Dan jika sudah terbiasa, maka apabila ada informasi

yang sangat penting Mualim I atau Perwira dek tidak perlu susah lagi untuk mengumpulkan para ABK. Bahkan hanya dari berkumpul bersama biasanya suatu ide akan muncul secara tak terduga. Akan tetapi hal seperti itu belum penulis temui di atas kapal CB STAR GRAND.

C. PEMECAHAN MASALAH

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

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Melakukan Pre Inspeksi Secara Maksimal

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

1) Melakukan *Pre On Hire Inspection* Secara Maksimal

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

a) Perencanaan

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

(1) Perawatan secara berencana

Suatu perawatan yang bertujuan memperkecil kerusakan, sehingga beban kerja kecil.

(2) Perawatan tidak rutin

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

- (a) Tes saat pemeriksaan. Pada saat tersebut, dilakukan pengetesan yang bertujuan apakah alat tersebut baik dan layak untuk dipakai.
- (b) Pemeriksaan sebelum digunakan. Peralatarn yang sudah di tes tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.
- (c) Pemeriksaan dalam penggunaan. Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat digunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.
- (d) Pemeriksaan setelah penggunaan. Pemeriksaan yang dilakukan pada waktu penggunaannya, apakah alat tersebut dapat di gunakan dengan baik tanpa mengalami suatu kerusakan.
- (e) Pemeriksaan alat yang sering digunakan. Peralatan cadangan yang jarang di gunakan sering kali di simpan

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

(f) Siapa penanggung jawabnya. Perlu ditunjuk seseorang untuk menjadi penanggung jawab peralatan tersebut, sehingga perawatannya menjadi lebih terorganisir.

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

(3) Hal-hal yang perlu direncanakan dalam hal perawatan adalah:

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

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

b) Pelaksanaan pekerjaan perawatan

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

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

(1) Pipa yang baru sebagai pengganti pipa yang lama.

(2) *Grease* atau yang sering disebut gemuk.

(3) *Grease gun* merupakan alat yang digunakan untuk memompa *grease* dan berbentuk seperti pistol.

- (4) Ember yang di gunakan sebagai wadah *grease*
- (5) Sikat kawat, yaitu sikat yang terbuat dari kawat yang berfungsi untuk membersihkan karat
- (6) cat untuk membuat benda tersebut enak dilihat secara visual, dll.

c) Pencatatan dan pelaporan

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

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

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

Pengawasan dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung. Dalam hal perawatan di atas kapal, pengawasan perlu dilakukan secara langsung untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Pengawasan langsung merupakan pengawasan yang langsung dilakukan oleh Pimpinan Kerja baik Maulim I untuk bagian dek, maupun Kepala Kamar Mesin untuk bagian mesin terhadap kegiatan perawatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya.

2) Melakukan Evalusai Untuk Setiap Pekerjaan yang Telah Diselesaikan

Tindakan koreksi harus dilaksanakan sedini dan sesegera mungkin oleh Nahkoda dan Mualim I dan tidak ditunda atau dilupakan sehingga pekerjaan tersebut menjadi terbengkalai dan

terjadi kerusakan yang lebih parah atau bahkan sampai menyebabkan kecelakaan, terutama untuk beberapa bagian kapal yang sangat vital apabila terjadi atau ditemukannya ketidaksesuaian sehingga operasional kapal dapat berjalan normal kembali.

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

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

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

Sistem inventarisir suku cadang memuat tentang penjelasan tentang penanganan suku cadang, nomer suku cadang dalam *stock*, tempat suku cadang, stok minimum, dan stock maksimum. Waktu penyerahan, pesanan-pesanan tertentu, catatan pesanan dan sebagainya, dan diberikan label menurut kode klasifikasi.

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerjakannya memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak paham sama sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Mualim I sebagai kepala di dek departemen memastikannya dengan terjun langsung ke lapangan dengan melakukan beberapa hal berikut ini sehingga dapat dipastikan ABK dapat melakukan kerjanya dengan baik dan dengan hasil yang maksimal, beberapa hal tersebut adalah :

a) Memberikan arahan langsung ketika proses pengerjaan

Mualim I harus memberikan arahan langsung kepada para ABK CB STAR GRAND yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut terutama bagi mereka yang belum begitu mengerti dan tidak mengerti sama sekali mengenai pekerjaan tersebut, arahan tersebut bisa dikemukakan dalam bentuk percakapan ataupun memberikan contoh langsung berupa memberikan contoh langsung bagaimana cara mengerjakannya dan memastikan kembali ABK 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 dek lebih sering

Disamping itu Mualim I juga harus mengadakan pengecekan ke lokasi kerja sesering mungkin untuk memastikan apakah pekerjaan yang ABK lakukan telah sesuai atau belum sehingga waktu yang tidak akan terbuang dengan pekerjaan yang salah dan harus di ulang lagi atau bahkan beresiko lain karena

pekerjaan tersebut tidak dapat di ulang lagi sehingga pada saat *on hire inspection* hal tersebut masih tidak sesuai dengan prosedur dan tidak dapat beroperasi atau berfungsi secara normal.

- c) Memberikan motivasi dalam setiap pekerjaan yang sedang berlangsung

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

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

Khususnya pada kapal *crewboat* inspeksi menjadi hal yang paling utama karena pihak *owner* tidak akan mendapatkan charter apabila kapalnya tidak lulus ketika di inspeksi mengenai standar operasional yang mengutamakan manajemen keselamatan yang baik dan perlindungan lingkungan hidup yang tentunya sesuai dengan standar perusahaan-perusahaan minyak raksasa dunia seperti Saudi Aramco, British Petroleum, Shell dan lainnya dengan kapal dapat lulus dalam *on hire inspection* yang akan di

adakan oleh perusahaan minyak tersebut kapal akan langsung di charter dan beroperasi kembali untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan yang menjadi pendukung utama bagi kelancaran operasional kapal.

b. Kurangnya Persiapan Dan Pengetahuan Perwira Dek Dan Mesin Mengenai *Safety Management System* (SMS), Prosedur Saudi Aramco Dan Regulation

Meningkatkan familiarisasi bagi ABK CB STAR GRAND terhadap SMS yang telah ditetapkan oleh perusahaan untuk diaplikasikan di atas kapal sehingga bisa berjalan sebagaimana mestinya. Pelaksanaan familiarisasi tersebut dapat dilaksanakan secara bertahap dan melalui proses dengan melakukan tahapan-tahapan seperti berikut ini:

1) Memberikan Familiarisasi Tentang *Safety Management System* (SMS) Kepada Perwira Dek Dan Mesin Secara Rutin

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

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

atau bahkan *on hire inspection* sekalipun Kapal akan lulus menghadapi inspeksi tersebut

Dari semua pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas maka untuk memperoleh suatu hasil yang optimal dalam proses persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhi terutama dari pihak nahkoda dan ABK CB STAR GRAND yang menjadi hal yang sangat utama. Dalam proses persiapan di butuhkan sebuah perencanaan yang matang dan dengan berdasarkan perencanaan tersebut kita dapat melakukan pada kerja yang sistematis dan terjadwal sehingga tidak terbentur satu sama lain dan pekerjaan demi pekerjaan dapat terselasaikan sesuai jadwal.

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

Di samping hal tersebut di atas kita juga perlu memastikan setiap ABK CB STAR GRAND yang akan mengerjakan pekerjaan tersebut memiliki semangat untuk bekerja dan tidak bekerja karena terpaksa dan oleh karena itu sebagai pihak manajemen di atas Kapal. CB STAR GRAND, kita harus memberikan motivasi kepada ABK yang bisa berupa penghargaan melalui ucapan terimakasih. pujian, atau bahkan hadiah untuk pekerjaan yang telah mereka lakukan dengan baik sehingga akan timbul semangat bekerja mereka dan mereka akan melakukan semua pekerjaan yang kita perintahkan tanpa

ada perasaan terpaksa, dengan motivasi juga mereka akan dapat melakukan pekerjaan dengan lebih efektif dan efisien dengan hasil yang maksimal dan waktu yang relatif singkat sehingga jadwal yang sesuai dengan perencanaan bisa kita ikuti dan target yang direncanakan akan dapat tercapai dengan baik.

Setelah semua pekerjaan yang dilakukan sudah sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan dan semua hasil dirasakan baik tetap kegiatan pengecekan ulang atau evaluasi sangat diperlukan untuk memeriksa ulang seberapa optimal persiapan yang telah dilakukan ABK selama ini dan diadakannya safety meeting mingguan sebagai sebuah forum yang akan menjembatani semua ABK baik dalam mengemukakan suatu pendapat atau ide bahkan evaluasi yang mungkin Nahkoda dan Mualim I tidak menyadarinya sehingga semua perencanaan diharapkan akan terlaksana dengan hasil yang optimal sebagai persiapan kapal. CB STAR GRAND dalam menghadapi inspeksi yang akan dilakukan oleh pihak internal audit, *pre-on hire inspection* atau bahkan *on hire inspection* oleh perusahaan minyak dan dengan persiapan yang optimal kapal akan selalu dalam keadaan siap menghadapi inspeksi-inspeksi tersebut dan diharapkan dapat lulus dalam inspeksi-inspeksi tersebut.

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

2) Mengadakan *safety meeting* bersama perwira dek dan mesin secara maksimal

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

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

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

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

telah diselesaikan dan membahas permasalahan yang dihadapi agar tidak terjadi di kemudian hari.

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

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kesulitan Dalam Mengidentifikasi Ketidaksesuaian Atau Non-Conformity Selama Tahap Pre Inspeksi

1) Melakukan Pre Inspeksi Secara Maksimal

Keuntungannya

Dengan persiapan yang maksimal maka pelaksanaan *internal audit* berjalan dengan lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran Nakhoda dan kerja sama antar ABK

2) Melakukan Evaluasi Untuk Setiap Pekerjaan yang Telah Diselesaikan

Keuntungannya :

Pekerjaan yang selesai dikerjakan dipastikan hasilnya sesuai yang diharapkan sehingga saat dilaksanakan inspeksi tidak ada temuan dari inspector.

Kerugiannya :

Membutuhkan ketelitian Muallim I dalam melakukan evaluasi.

b. Kurangnya Persiapan Dan Pengetahuan Perwira Dek Dan Mesin Mengenai *Safety Management System* (SMS), Prosedur Saudi Aramco Dan Regulation

1) Memberikan Familiarisasi Tentang *Safety Management System* (SMS) Kepada Perwira Dek Dan Mesin Secara Rutin

Keuntungannya :

Meningkatkan pemahaman ABK tentang tugas masing-masing dalam persiapan menghadapi *on hire inspection* sehingga dapat melaksanakan tugas dengan baik

Kerugiannya :

Memerlukan peran dari perwira / Mualim I

2) Mengadakan *safety meeting* bersama perwira dek dan mesin secara maksimal

Keuntungannya :

ABK lebih memahami tentang persiapan *on hire inspection* sehingga dalam pelaksanaannya berjalan lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan keseriusan ABK dalam mengikuti *safety meeting*

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Kesulitan Dalam Mengidentifikasi Ketidaksesuaian Atau Non-Conformity Selama Tahap Pre Inspeksi

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka pemecahan masalah yang dipilih untuk mengatasinya yaitu melakukan *pre on hire inspection* secara maksimal

b. Kurangnya Persiapan Dan Pengetahuan Perwira Dek Dan Mesin Mengenai *Safety Management System* (SMS), Prosedur Saudi Aramco Dan Regulation

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas maka solusi yang dipilih yaitu melakukan *safety meeting* secara efektif dan efisien.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya persiapan inspeksi oleh Saudi Aramco di CB STAR GRAND sebagai berikut:

1. Belum maksimalnya pelaksanaan pre inspeksi sehingga menyebabkan kesulitan dalam mengidentifikasi ketidaksesuaian atau non-conformity selama tahap pre inspeksi
2. Belum adanya evaluasi setiap pekerjaan yang telah diselesaikan menyebabkan kurang maksimalnya persiapan dalam menghadapi pre inspeksi atau *pre onhire inspection*.
3. Kurangnya pengarahan kepada perwira sebelum melakukan pekerjaan harian sehingga pengetahuan perwira dek dan mesin mengenai *safety management system* (SMS), prosedur Saudi Aramco dan regulation belum memadai.
4. Kurang maksimalnya pelaksanaan *safety meeting* sehingga pemahaman ABK tentang persiapan *on hire inspection* masih kurang.

B. SARAN

Dari semua uraian penjelasan yang telah dipaparkan pada bab pembahasan masalah, maka penulis dapat memberikan saran-saran untuk dapat lebih mengoptimalkan upaya yang dilakukan oleh ABK dalam rangka persiapan dalam menghadapi inspeksi oleh Saudi Aramco, yaitu:

1. Perwira dek dan Mesin seharusnya melaksanakan pre inspeksi secara maksimal dengan melakukan perawatan sesuai dengan PMS dalam rangka persiapan menghadapi *on hire inspection*.
2. Mualim I perlu melakukan pengecekan dan *review* semaksimal mungkin untuk setiap pekerjaan yang telah diselesaikan untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi selama melaksanakan pekerjaan.
3. Mualim I hendaknya memberikan familiarisasi sebelum melakukan pekerjaan harian dan dipaparkan mengenai *Safety Management System* terutama mengenai *risk assesment* dan prosedur kerja dengan memperhatikan aspek keselamatan kerja.
4. Mualim I hendaknya melaksanakan *safety meeting* secara rutin setiap bulan untuk memastikan bahwa perwira den dan mesin selalu mengimplementasikan *safety management system* di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Corder, Antony. 2016. *Teknik Manajemen Teknik Pemeliharaan*. Jakarta: PT. Gelora Aksara Pratama.
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code* (2014), IMO Publications
- IMO. (2014). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Soerjono Soekanto. (2002). *Sosiologi Suara Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo persada
- Thahir. (2017). *Inspeksi Kapal*. Jakarta: Rineka Cipta
- UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan KUHD
- www.saudiaramco.com tentang *on hire inspection*, yang diakses pada tanggal 11 Mei 2024



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : ACHMADIN PALANROY
NIS : 03121/N-1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM MENGHADAPI INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR GRAND

B. Masalah Pokok

1. Kesulitan dalam mengidentifikasi ketidaksesuaian atau non-conformity selama tahap pre inspeksi
2. Kurangnya persiapan dan pengetahuan perwira dek dan mesin mengenai *safety management system* (SMS), saudi aramco prosedur dan regulation

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Melakukan pengecekan secara teliti dan evaluasi untuk pekerjaan yang telah diselesaikan.
2. Meningkatkan pemahaman dan kemampuan ABK dengan memberikan mengenai *safety management system* (SMS) sebelum pelaksanaan inspeksi dari Aramco

Menyetujui :

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Jakarta, 30 Mei 2024
Penulis

Capt. Ariandy Syamsul Bahari, M.Si

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19760514 199903 1 004

Sari Kusumaningrum, SS., M.Hum

Penata (III/c)

NIP. 19810106 201503 2 001

Achmadin Palanroy

NIS : 03121/N-1

Kepala Divisi Pengembangan Usaha

Capt. Suhartini, MM., M.MTr

Penata TK. I (III/d)

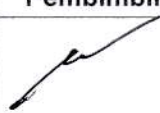
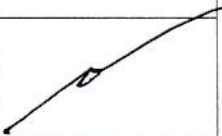


NIP. 19800307 200502 2 002

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

Judul Makalah : ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM MENGHADAPI
 INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR GRAND

Dosen Pembimbing I Makalah: Capt. Ariandy Syamsul Bhahri, M.Si

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	20/5/24	ganti judul yg lebih spesifik	
2	23/5/24	revisi Latar Belakang dan Bab 1	
3	28/5/24	Capt. ketua STIP yg baru	
4	29/5/24	ringkasan akhir	

Catatan :

.....


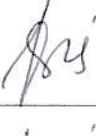
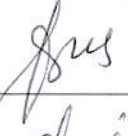
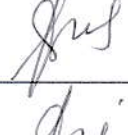

.....

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

Judul Makalah : ANALISIS KEGIATAN DAN PERAN PERWIRA DALAM MENGHADAPI
INSPEKSI SAUDI ARAMCO DI KAPAL STAR GRAND

Dosen Pembimbing II Makalah: Sari Kusumaningrum, SS., M.Hum

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	21/5/24	Analisis buku yg Perwi lyaas	
2.	22/5/24	Penggunaan buku perit yg double	
3.	26/5/24	Penggunaan buku & pengunaan	
4.	25/5/24	Pont tulisan dan lora di sumber	
5.	30/5/24	Ring map Asling	

Catatan :

.....

.....