

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL
DALAM MITIGASI DEFISIENSI DAN DETENSI
PORT STATE CONTROL
DI MV. AMAGI**

**Oleh :
TRIONO HADI SANTOSO
NIS. 03282/N-1**

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

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL
DALAM MITIGASI DEFISIENSI DAN DETENSI
PORT STATE CONTROL
DI MV. AMAGI**

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

TRIONO HADI SANTOSO

NIS. 03282/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : TRIONO HADI SANTOSO
No. Induk Siswa : 03282 / N-1
Program Pendidikan : PENINGKATAN ANT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH
KAPAL DALAM MITIGASI DEFISIENSI DAN DETENSI
PORT STATE CONTROL DI MV. AMAGI

Jakarta, 23 Agustus 2024

Pembimbing Materi


Capt. Indra Muda, MM.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19711114 201012 1 001

Pembimbing Penulisan


Trisanti, S.S., M.Pd.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19720424 200212 2 007

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


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

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



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



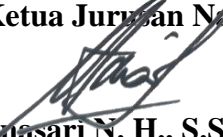
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : TRIONO HADI SANTOSO
No. Induk Siswa : 03282 / N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH
KAPAL DALAM MITIGASI DEFISIENSI DAN DETENSI
PORT STATE CONTROL DI MV. AMAGI

Jakarta, 27 Agustus 2024

Penguji I	Penguji II	Penguji III
 Dr. Capt. ERWIN FERRY MANURUNG, MMTr. Pembina Tk. I (IV/b) NIP. 197307082005021001	 I KOMANG HEDI PRAMANA, MSc. Penata (III/c) NIP. 199010242015031005	 Capt. INDRA MUDA, MM. Penata Tk.I (III/d) NIP. 197111142010121001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Bapa di Surga di dalam nama Tuhan Yesus Kristus, atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga kami dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul: **“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DALAM MITIGASI DEFISIENSI DAN DETENSI PORT STATE CONTROL DI MV. AMAGI”**

Makalah ini disusun untuk memenuhi salah satu tugas dalam program pendidikan peningkatan (*Upgrading*) Ahli Nautika Tingkat I (ANT-I) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Dalam penyusunan makalah ini, kami banyak mendapatkan bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, kami ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak **Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.** Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu **Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr.** Selaku Ketua Jurusan Nautika
3. Bapak **Capt. Indra Muda MM.** Selaku Dosen Pembimbing I, yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama proses penyusunan makalah ini.
4. Ibu **TRISTANTI, S.S., M. Pd** Selaku Dosen Pembimbing II, yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama proses penyusunan makalah ini.
5. Seluruh Dosen pengajar dan Staf pelaksana jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
6. Seluruh Perwira Siswa (Pasis) ANT I Angkatan 71 Tahun 2024, yang telah memberikan masukan dan saran yang sangat berharga.
7. **Capt. Adrianus Kurniawan Budi Susanto, M.Mar.,** Nakhoda MV. Amagi, yang telah menjadi rekan diskusi selama penulis bekerja di kapal.
8. Seluruh Awak Kapal MV. AMAGI, yang telah mendukung membantu tugas-tugas penulis sebagai *Chief Officer* di atas kapal.
9. Keluarga, terutama istri tercinta **Selvy Katrina Kodongan**, yang telah berkorban waktu dan tenaga mendukung penulis selama mengikuti pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Kami menyadari bahwa makalah ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kami sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca sekalian untuk perbaikan di masa mendatang.

Akhir kata, semoga makalah ini dapat memberikan manfaat baik bagi penulis dan bagi semua pihak yang membutuhkan.

Jakarta, 27 Agustus, 2024

Penulis


TRIONO HADI SANTOSO
NIS. 03282/N-1



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	iii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
 BAB I PENDAHULUAN	 1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH	5
D. RUMUSAN MASALAH	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN	7
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. TINJAUAN PUSTAKA	8
1. Kinerja	8
a. Pengertian Kinerja	8
b. Indikator Kinerja secara Umum	11
c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja	11
2. Anak Buah Kapal (ABK)	13
3. Mitigasi	16
4. Defisiensi dan Detensi PSC	16
5. Port State Control	18
a. Sejarah Munculnya Konsep <i>Port State Control</i> (PSC)	18
b. Pengertian tentang <i>Port State Control</i> (PSC)	20
c. Inspeksi oleh <i>Port State Control</i> (PSC)	20
6. Pemahaman	23
a. Pengertian Pemahaman	23
b. Tingkatan-Tingkatan dalam Pemahaman	25
7. Ketelitian	27
a. Pengertian Ketelitian	27

b. Meningkatkan Ketelitian	28
8. Familiarisasi	29
9. Pelatihan	29
a. Pengertian Pelatihan	29
b. Tujuan dan Manfaat Pelatihan	30
B. KERANGKA PEMIKIRAN	31
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	32
A. DESKRIPSI DATA	32
1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Ketentuan <i>Port State Control</i>	32
2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi potensi defisiensi PSC	33
B. ANALISIS DATA	34
1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Ketentuan <i>ISPS Code</i>	36
a. Kurangnya Motivasi dari Nahkoda kepada ABK Untuk Memahami Aturan <i>Port State Control</i> (PSC)	36
b. Kurangnya Sosialisasi tentang Aturan PSC Dari Nahkoda dan Perwira Kapal Kepada ABK	37
2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi PSC	38
a. Kurangnya familiarisasi dan latihan bagi ABK tentang pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi PSC	38
b. Kurangnya penerapan <i>PSC check list</i> dan <i>Plan Maintenance System</i> (PMS) yang optimal dan efisien.....	39
C. PEMECAHAN MASALAH	42
1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Ketentuan PSC	42
a. Nahkoda Memberikan Motivasi Kepada ABK tentang Pentingnya Ketentuan PSC	42
b. Meningkatkan Sosialisasi tentang mitigasi defisiensi dan detensi PSC Kepada ABK Secara Maksimal	46
2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi PSC	48
a. Meningkatkan familiarisasi dan latihan bagi ABK tentang pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi PSC	48
b. Menerapkan <i>PSC check list</i> dan <i>Planned Maintenance System</i> (PMS) yang optimal dan efisien	51
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	57
A. KESIMPULAN	57
B. SARAN	57
DAFTAR PUSTAKA	59

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Formulir A PSC Bangkok, Thailand	61
Gambar 2. Formulir B PSC Bangkok, Thailand	62
Gambar 3. Formulir B (2) PSC Bangkok, Thailand	63
Gambar 4. CIC on Fire Safety PSC Bangkok, Thailand	64
Gambar 5. MV. Amagi	65



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Tabel Defisiensi MV. Amagi dalam Inspeksi Bangkok PSC	33
Lampiran 2	Tabel Defisiensi MV. Amagi dalam Inspeksi Kagoshima PSC	34
Lampiran 3	M/S AMAGI SHIP'S PARTICULAR	66
Lampiran 4	CREW LIST	67
Lampiran 5	CORRECTION ACTION KAGOSHIMA PSC INSPECTION.....	68



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal adalah sarana transportasi yang esensial untuk mengangkut barang dan penumpang melintasi lautan atau perairan. Sebagai moda transportasi yang sangat penting, kapal memainkan peran besar dalam perekonomian, baik domestik maupun internasional. Hal ini mengharuskan kapal selalu dalam kondisi siap pakai dan layak untuk memastikan transportasi barang dan penumpang berlangsung dengan aman dan nyaman. Kapal juga harus selalu mendapatkan perawatan dan penanganan yang baik sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan pelayaran, baik nasional maupun internasional. Perawatan rutin dan inspeksi berkala harus dilakukan untuk memastikan bahwa semua sistem dan peralatan kapal berfungsi dengan baik. Selain itu, pelatihan awak kapal secara teratur juga diperlukan untuk memastikan mereka memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk mengoperasikan kapal dengan aman.

Kata kuncinya adalah kelayakan laut (*seaworthiness*), yaitu kondisi di mana sebuah kapal memenuhi persyaratan untuk melakukan perjalanan laut dengan aman dan memadai. Oleh sebab itu, kapal dilengkapi dengan sarana keselamatan yang baik, memenuhi persyaratan legal dan memiliki sertifikat-sertifikat yang berlaku. Kapal juga harus diawaki oleh pelaut-pelaut yang cakap dan teruji serta memiliki ijazah yang sesuai dengan ketentuan berdasarkan ukuran besar kapal. Selain itu, perlengkapan yang memadai juga termasuk di dalamnya adalah bahan bakar yang cukup, perbekalan yang cukup dan fasilitas penyimpanan muatan yang layak (*cargoworthy*). Semua peralatan keselamatan ini harus mematuhi standar internasional dan peraturan pelayaran yang berlaku. Beberapa aspek penting dalam desain dan konstruksi kapal meliputi struktur, material, stabilitas, keseimbangan, sistem navigasi, sistem komunikasi, peralatan keselamatan, sistem propulsi, permesinan, memenuhi syarat peraturan dan standar internasional

Seperti halnya alat transportasi lain, kapal juga memiliki masa efektif dalam penggunaan dan pengoperasiannya. Maka dari itu perlu dilakukannya perawatan rutin untuk memastikan bahwa kapal tetap dalam kondisi optimal, aman, dan efisien untuk beroperasi di laut. Tujuan utama dari perawatan rutin kapal adalah mencegah kerusakan tak terduga, memperpanjang umur kapal, mengurangi biaya perbaikan, meningkatkan efisiensi operasional, menjamin keselamatan dan mematuhi regulasi

Semua bagian kapal dari haluan sampai buritan dan dari lunas bawah air sampai ujung tertinggi tiang navigasi tidak luput dari peraturan-peraturan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan akibat pencemaran oleh kapal. Setiap komponen dan sistem di kapal harus memenuhi standar internasional yang ditetapkan oleh organisasi maritim seperti IMO (*International Maritime Organization*). Ini termasuk peralatan navigasi, mesin, sistem pembuangan limbah, dan fasilitas keselamatan seperti sekoci dan alat pemadam kebakaran.

Setelah dilaksanakannya perawatan rutin, kapal perlu menjalani inspeksi atau pemeriksaan untuk memastikan bahwa semua sistem dan peralatan berfungsi dengan baik dan memenuhi standar keselamatan serta kelaikan laut. Inspeksi ini juga penting untuk memenuhi aspek legalitas, karena kapal harus memiliki sertifikat yang valid dari otoritas maritim yang berwenang. Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal telah lulus inspeksi dan mematuhi semua regulasi yang berlaku, baik nasional maupun internasional.

Inspeksi berkala dan sertifikasi oleh otoritas maritim merupakan aspek legalitas yang krusial untuk memastikan bahwa semua sistem dan peralatan kapal berfungsi dengan baik dan kapal dapat beroperasi dengan aman. Berikut adalah beberapa jenis inspeksi berkala yang dilakukan oleh berbagai otoritas dan pihak terkait:

1. Inspeksi Keselamatan (*Safety Inspection*) oleh *Flag State Control* (FSC) dan Biro Klasifikasi
2. Inspeksi Mesin dan Sistem Propulsi (*Engine and Propulsion System Inspection*)
Dilaksanakan inspektur teknis dari perusahaan pelayaran atau pihak ketiga yang berlisensi.
3. Inspeksi Lambung Kapal (*Hull Inspection*): Dilaksanakan oleh surveyor dari biro klasifikasi
4. Inspeksi Sistem Navigasi (*Navigation System Inspection*): Dilakukan oleh inspektur teknis dari perusahaan pelayaran atau pihak ketiga yang berlisensi.

5. Inspeksi Sistem Pembuangan Limbah (*Waste Disposal System Inspection*) dilakukan oleh otoritas lingkungan dan maritim

Demikian pula dengan awak kapal. Kapal harus dioperasikan oleh awak kapal yang memang benar-benar mampu di bidangnya. Awak kapal harus memiliki kemampuan dan kecakapan yang teruji dan diakui oleh peraturan dan standar internasional. Beberapa standar dan sertifikasi yang relevan untuk awak kapal meliputi STCW, ISM Code, MLC, SOLAS dan *flag state requirements*

Jika perawatan kapal, inspeksi atau pemeriksaan dan sertifikasi kapal sudah dilakukan atau dilaksanakan secara menyeluruh, mengapa harus ada lagi pemeriksaan yang dilakukan oleh *Port State Control (PSC)*? Apa yang dimaksud dengan *Port State Control (PSC)* dan bagaimana *Port State Control (PSC)* bekerja?

Pemeriksaan oleh *Port State Control (PSC)* adalah langkah penting untuk memastikan bahwa kapal tetap memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan yang tinggi, serta untuk melindungi kepentingan negara pelabuhan. Pemeriksaan oleh *Port State Control (PSC)* tetap diperlukan meskipun kapal sudah memiliki semua sertifikat dan telah menjalani berbagai inspeksi. Berikut adalah beberapa alasan pentingnya pemeriksaan oleh *Port State Control (PSC)*:

1. Verifikasi Kepatuhan, yaitu memastikan bahwa kapal benar-benar mematuhi semua peraturan internasional dan nasional yang berlaku saat berada di pelabuhan negara lain.
2. Mencegah Kapal di Bawah Standar, yaitu membantu mencegah beroperasinya kapal-kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan dan lingkungan
3. Kondisi Aktual Kapal, yaitu memastikan bahwa kapal tetap dalam kondisi baik dan layak laut saat tiba di pelabuhan.
4. Keamanan dan Keselamatan, yaitu memastikan bahwa kapal diawaki dan dioperasikan sesuai dengan semua instrumen keselamatan dan keamanan yang relevan.
5. Deteksi dan Penanganan Defisiensi, mendeteksi defisiensi yang mungkin tidak terdeteksi selama inspeksi sebelumnya.
6. Perlindungan Lingkungan, yaitu memastikan bahwa kapal mematuhi peraturan perlindungan lingkungan, seperti pencegahan pencemaran minyak dan limbah.

Port State Control (PSC) merupakan mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh negara pelabuhan terhadap kapal asing yang berlabuh di pelabuhan mereka. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa kapal-kapal tersebut memenuhi standar

keselamatan, pencegahan polusi, dan kondisi kehidupan serta kerja yang layak bagi awak kapal. Defisiensi yang ditemukan selama inspeksi PSC dapat berakibat pada detensi kapal, yang tidak hanya mengganggu operasional tetapi juga merugikan secara finansial dan reputasi perusahaan.

MV. Amagi, sebuah kapal *refrigerated cargo carrier* atau *reefer* dengan nomor IMO 9170963 berbendera Panama, sering kali menghadapi tantangan dalam hal defisiensi *Port State Control* (PSC). Berbagai laporan dan data menunjukkan bahwa kurangnya pemahaman dan ketelitian Anak Buah Kapal (ABK) dalam mengidentifikasi dan mengatasi potensi defisiensi menjadi salah satu penyebab utama detensi. Oleh karena itu, upaya peningkatan kinerja ABK dalam mitigasi defisiensi dan detensi PSC menjadi sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional kapal.

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di atas kapal MV. Amagi sebagai *chief officer*, maka penulis tertarik untuk membahas tentang pemeriksaan PSC ini ke dalam makalah dengan judul:

**“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL
DALAM MITIGASI DEFISIENSI DAN DETENSI PORT STATE
CONTROL DI MV. AMAGI”.**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah tersebut sebagai berikut :

1. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *Port State Control* (PSC)
2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi potensi defisiensi PSC.
3. Kelalaian Perwira Kapal mensosialisaikan dan familiarisasi ketentuan inspeksi PSC di atas kapal.
4. Kepedulian Perwira dan ABK untuk menerapkan secara menyeluruh rencana perawatan kapal (*Planned Maintenance System - PMS*) belum menunjukkan konsistensi.
5. Kurang ketatnya pengawasan Perwira kepada ABK pada saat perbaikan dan perawatan kapal. Pengawasan yang ketat diperlukan untuk memastikan bahwa perbaikan dan perawatan dilakukan sesuai standar dan prosedur yang ditetapkan.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat banyaknya permasalahan mengenai defisiensi PSC yang terjadi di atas kapal selama penulis bekerja di atas kapal MV. Amagi sebagai *chief officer* sejak tanggal 5 September 2023 sampai dengan tanggal 5 Juni 2024 maka penulis membatasi pembahasan hanya pada masalah:

1. Kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan *Port State Control* (PSC).
2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi *Port State Control* (PSC).

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas maka penulis merumuskan masalah untuk memperoleh analisis data, yaitu sebagai berikut :

1. Mengapa ABK kurang memahami ketentuan *Port State Control* (PSC)?
2. Mengapa ABK kurang teliti dalam mengidentifikasi defisiensi *Port State Control* (PSC)?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu :

a) **Meningkatkan Pemahaman dan Keterampilan ABK:**

Memastikan bahwa Anak Buah Kapal (ABK) memiliki pemahaman yang baik tentang ketentuan *Port State Control* (PSC) dan keterampilan yang diperlukan untuk mematuhi standar keselamatan dan pencegahan polusi.

b) **Mengidentifikasi dan Mengatasi Defisiensi:**

Mengidentifikasi defisiensi yang sering terjadi di kapal dan mengembangkan strategi untuk mengatasi dan mencegah defisiensi tersebut agar tidak terjadi detensi.

c) **Meningkatkan Kinerja dan Disiplin ABK:**

Meningkatkan kinerja dan disiplin ABK dalam melaksanakan tugas-tugas mereka, termasuk pemeliharaan rutin dan perbaikan peralatan keselamatan.

d) **Meningkatkan Keselamatan dan Efisiensi Operasional Kapal:**

Meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional kapal dengan memastikan bahwa semua prosedur keselamatan diikuti dengan benar dan peralatan dalam kondisi baik.

e) **Meningkatkan Dukungan Manajemen**

Mendorong dukungan penuh dari manajemen kapal dalam hal pelatihan, pemeliharaan, dan penyediaan peralatan yang diperlukan untuk memastikan kepatuhan terhadap standar internasional.

2. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu :

Manfaat Teoritis:

a) **Pengembangan Ilmu Pengetahuan:**

- (1) Menambah literatur dan referensi dalam bidang keselamatan maritim dan manajemen kapal, terutama tentang *Port State Control* (PSC) di perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
- (2) Memberikan wawasan baru tentang strategi mitigasi defisiensi dan detensi dalam konteks *Port State Control* (PSC).

b) **Peningkatan Pemahaman Akademis:**

- (1) Berbagi pengetahuan dengan Perwira Siswa (Pasis) STIP lainnya untuk memahami lebih dalam tentang permasalahan yang dihadapi dalam mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC).
- (2) Menyediakan dasar teoritis yang kuat untuk penelitian lebih lanjut di bidang ini.

Manfaat Praktis:

a) **Peningkatan Kinerja ABK:**

- (1) Memberikan panduan praktis bagi Anak Buah Kapal (ABK) untuk meningkatkan kinerja mereka dalam mematuhi standar keselamatan dan peraturan *Port State Control* (PSC).
- (2) Membantu ABK dalam mengidentifikasi dan mengatasi defisiensi *Port State Control* (PSC) secara efektif.

b) Peningkatan Keselamatan dan Efisiensi Operasional:

- (1) Meningkatkan keselamatan operasional kapal dengan memastikan bahwa semua prosedur keselamatan diikuti dengan benar.
- (2) Meningkatkan efisiensi operasional kapal melalui pemeliharaan yang lebih baik dan kepatuhan terhadap peraturan.

c) Dukungan Manajemen Kapal:

- (1) Memberikan rekomendasi kepada manajemen kapal untuk meningkatkan dukungan mereka dalam hal pelatihan, pemeliharaan, dan penyediaan peralatan yang diperlukan.
- (2) Mendorong manajemen untuk lebih proaktif dalam memastikan kepatuhan terhadap standar internasional.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Membahas teori-teori yang relevan dengan topik penelitian, termasuk ketentuan *Port State Control* (PSC), *Planned Maintenance System*, dan peran perwira kapal dalam mitigasi defisiensi *Port State Control* (PSC).

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menyajikan hasil penelitian dan pembahasan mengenai upaya peningkatan kinerja ABK dalam mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC) di MV. Amagi

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dijelaskan penutup yang menyimpulkan temuan penelitian dan memberikan saran untuk meningkatkan kinerja ABK dalam mitigasi defisiensi dan detensi PSC.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada Bab II ini penulis mencari beberapa landasan teori untuk membantu mencari pemecahan dalam menekan atau mengurangi defisiensi PSC di MV. Amagi untuk memastikan bahwa kapal telah mematuhi peraturan-peraturan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan akibat pencemaran oleh, yaitu sebagai berikut :

1. Kinerja

a. Pengertian Kinerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia , kata “kinerja” berasal dari kata dasar “kerja” dan memiliki arti sesuatu yang dicapai; prestasi yang diperlihatkan; kemampuan kerja (tentang peralatan).

Dalam buku “MODEL KINERJA” yang ditulis oleh Dr. Rio Putra, S.E., M.M. dan Prof. Dr. Ir. Drs. Syafwandi, M.Sc. dan Dr. Lusiana, S.E., M.M. (2024:2-3) mengutip pengertian kinerja menurut beberapa ahli sebagai berikut:

- (1) Hendra, (2020) mengatakan kinerja merupakan hasil kerja dan perilaku kerja seseorang dalam suatu periode, biasanya 1 tahun.
- (2) Menurut Mativa, (2019) kinerja adalah hasil kerja dan perilaku kerja yang telah dicapai dalam menyelesaikan tugas-tugas dan tanggung jawab yang diberikan dalam suatu periode tertentu.
- (3) Menurut Daspar (2020) kinerja pada dasarnya adalah sesuatu yang dilakukan Karyawan dalam menentukan seberapa banyak mereka memberikan kontribusi pada perusahaan dalam bentuk hasil produksi maupun pelayanan yang disajikan.

- (4) Kinerja karyawan mempengaruhi seberapa banyak mereka memberi kontribusi kepada organisasi, yang meliputi kuantitas output, kualitas output, jangka waktu output, kehadiran di tempat kerja, dan sikap kooperatif (Hanafi & Yohana, 2017).
- (5) Menurut Ocktapiyanti, (2020) Kinerja merupakan hasil pekerjaan yang dicapai seseorang didasarkan pada persyaratan-persyaratan pekerjaan. Suatu pekerjaan mempunyai persyaratan tertentu untuk dapat dilakukan dalam mencapai tujuan yang biasa disebut sebagai standar pekerjaan.

Jadi, berdasarkan 5 (lima) pernyataan para ahli di atas, dapat ditarik kesimpulan tentang pengertian kinerja yaitu: Secara umum, kinerja dapat diartikan sebagai hasil kerja dan perilaku kerja seseorang yang dicapai dalam suatu periode tertentu, yang mencerminkan kontribusi mereka terhadap organisasi berdasarkan standar yang telah ditetapkan

Menurut buku “Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM): Sebuah Pengantar untuk Mahasiswa” oleh Hesti Widiyanti (2022:161), kata kinerja adalah singkatan dari “kinetika energi kerja” yang dalam bahasa Inggris disebut dengan *performance*. Dalam hal ini, kata *performance* umumnya merujuk pada “*job performance*” atau “*actual performance*” yang artinya suatu prestasi kerja atau prestasi sebenarnya yang dicapai oleh seseorang dalam menjalankan tugas-tugasnya. Dalam konteks manajemen, pengertian kinerja adalah suatu prestasi kerja atau hasil kerja seseorang berdasarkan kuantitas dan kualitas yang dicapainya dalam melaksanakan fungsinya sesuai dengan tanggung jawab yang diterima. Umumnya, setiap organisasi sangat memperhatikan upaya pengoptimalan kinerja sumber daya manusia (SDM). Sehingga dalam hal ini, SDM menjadi faktor penentu bagi perusahaan dalam mencapai suatu kinerja yang baik.

- (1) Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2006:67), pengertian kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.
- (2) Menurut Gary Dessler (2000: 41), kinerja adalah prestasi kerja, yaitu perbandingan antara hasil kerja yang dicapai dengan standar yang ditetapkan.

- (3) Menurut Mangkuprawira & Hubeis (2007: 153), pengertian kinerja adalah hasil dari proses pekerjaan tertentu secara terencana pada waktu dan tempat dari karyawan serta organisasi bersangkutan.
- (4) Harold D. Stolovitch dan Erica J. Keeps (1992), definisi kinerja adalah seperangkat hasil yang dicapai dan merujuk pada tindakan pencapaian pelaksanaan sesuatu pekerjaan yang diminta.
- (5) Paul Hersey dan Kenneth Blanchard (1993), pengertian kinerja adalah suatu fungsi dari motivasi dan kemampuan seseorang dalam menyelesaikan tugas atau pekerjaan.
- (6) James L. Gibson, John M. Ivancevich, dan James H. Donnelly (1994), definisi kinerja adalah tingkat keberhasilan seseorang dalam melaksanakan tugas serta kemampuan mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Gary Keller di dalam buku "*The One Thing*", *The Surprisingly Simple Truth Behind Extraordinary Results*, (2013) konsep kinerja tidak dijelaskan secara langsung dengan definisi formal. Namun, buku ini menekankan pentingnya fokus pada satu tugas utama untuk mencapai hasil yang luar biasa. Keller dan Papasan menyarankan bahwa dengan memprioritaskan satu hal yang paling penting, seseorang dapat meningkatkan produktivitas dan kinerja secara keseluruhan. Demikian pula, bagaimana mengidentifikasi dan fokus pada tugas yang paling penting dapat membantu seseorang mencapai hasil yang lebih baik dan lebih efisien. Ini mencakup prinsip-prinsip seperti menghindari multitasking, menetapkan prioritas, dan membangun kebiasaan yang mendukung produktivitas tinggi

Manajemen kinerja atau sering dikenal sebagai *performance management* adalah tentang bagaimana mengelola kegiatan dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi. Kelangsungan hidup sebagai organisasi ditentukan oleh keberhasilannya dalam mencapai tujuan organisasi. Dengan demikian, manajemen kinerja merupakan kebutuhan setiap organisasi karena ia berorientasi pada pengelolaan proses pelaksanaan kerja dan hasil atau prestasi.

b. Indikator Kinerja secara Umum

Kinerja seseorang dalam organisasi dapat dinilai dengan beberapa indikator. Menurut Stephen P. Robbins, dalam Hesti Widiанти (2022:163) berikut ini adalah beberapa indikator untuk mengukur kinerja seseorang:

- (1) **Kualitas**, yaitu kualitas kerja yang diukur dari persepsi seorang pegawai terhadap kualitas pekerjaan yang dihasilkan, serta kesempurnaan tugas terhadap keterampilan dan kemampuan pegawai.
- (2) **Kuantitas**, yaitu jumlah yang dihasilkan oleh seorang pegawai yang dinyatakan dalam istilah tertentu, seperti; jumlah unit, jumlah siklus aktivitas yang diselesaikan.
- (3) **Ketepatan waktu**, yaitu tingkat aktivitas yang diselesaikan, dilihat dari sudut koordinasi dengan hasil output, serta memaksimalkan waktu yang tersedia untuk aktivitas lainnya.
- (4) **Efektivitas**, yaitu tingkat penggunaan sumber daya yang ada (uang, tenaga, bahan baku, teknologi) secara optimal untuk meningkatkan hasil dari setiap unit dalam penggunaan sumber daya tersebut. Kemandirian, yaitu tingkat kemampuan dan komitmen seorang pegawai dalam menjalankan fungsi kerjanya secara bertanggung jawab.

c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

Kinerja seseorang dalam suatu organisasi akan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Secara umum, berikut ini adalah faktor-faktor yang memengaruhi kinerja menurut Hesti Widiанти (2022:164):

- (1) **Faktor personal/individual**, yaitu faktor dari dalam diri seseorang yang memengaruhi kinerjanya, meliputi: pengetahuan, keterampilan (skill), kemampuan, percaya diri, motivasi, dan komitmen.
- (2) **Faktor kepemimpinan**, yaitu faktor dukungan yang diberikan oleh atasan kepada seseorang, meliputi: dorongan, motivasi, dan arahan.
- (3) **Faktor tim**, yaitu faktor dukungan yang diberikan oleh rekan kerja kepada seseorang, meliputi: kepercayaan terhadap sesama anggota tim, kekompakan anggota tim.

- (4) **Faktor sistem**, yaitu faktor yang berasal dari organisasi tempat seseorang bekerja, meliputi: budaya kerja, sistem kerja, fasilitas kerja, dan lain-lain.
- (5) **Faktor kontekstual** (sifuasional), yaitu faktor yang berasal dari lingkungan internal dan eksternal seseorang, meliputi: lingkungan keluarga, lingkungan kerja, tekanan kerja, dan lain-lain.

Berikut faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kinerja berdasarkan pendapat para ahli :

- 1) Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2000:67), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian kinerja adalah Faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*).

a) Faktor Kemampuan

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

b) Faktor Motivasi

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

- 2) Kinerja mengacu pada kualitas sumber daya manusia menurut Matutina, kualitas sumber daya manusia mengacu pada :

- a) Pengetahuan (*Knowledge*) yaitu kemampuan yang dimiliki karyawan yang lebih berorientasi pada intelegensi dan daya pikir serta penguasaan ilmu yang luas yang dimiliki karyawan.
- b) Keterampilan (*Skill*), kemampuan dan penguasaan teknis operasional di bidang tertentu yang dimiliki karyawan.
- c) *Abilities* yaitu kemampuan yang terbentuk dari sejumlah kompetensi yang dimiliki seorang karyawan yang mencakup loyalitas, kedisiplinan, kerjasama dan tanggung jawab.

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

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

2. Anak Buah Kapal (ABK)

Berdasarkan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 ayat 42 bahwa Anak Buah Kapal adalah awak kapal selain nakhoda. Mengapa Nakhoda dikecualikan dalam undang-undang ini? Karena Nakhoda adalah pemimpin tertinggi diatas kapal dan memiliki peran serta tanggung jawab yang berbeda atau lebih tinggi dibandingkan Anak Buah Kapal lainnya. Maka, Anak Buah kapal adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali nakhoda, baik sebagai Perwira, maupun sebagai awak kapal bawahan yang

tercantum dalam sijil Anak Buah Kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

Prof. Dr. Herman Budi Sasono SE., MM. · Drs. EC. H. Soegiharto, SP., MM., MBA. · DR. Rosadiro Cahyono, SE., MSi. (2014) dalam buku Manajemen Kapal Niaga – Teori, Aplikasi dan Peluang-peluang Bisnis, menulis salah satu tugas Nakhoda adalah sebagai motivasi ABK. Nakhoda adalah pemimpin yang memegang berkedudukan paling tinggi di kapal. Pengertian pemimpin di sini bukan hanya menyangkut wewenang, keahlian dan komando tertinggi, tetapi pemimpin di sini juga berarti:

- a. Memberi instruksi kepada semua staff.
- b. Menunjukkan cara pelaksanaan.
- c. Memotivasi kepada semua staff untuk melaksanakan pekerjaan sesuai aturan.
- d. Memimpin ABK dengan contoh yang nyata.
- e. Memperhatikan seluruh jajaran ABK.
- f. Memberikan kesempatan kepada semua personel untuk berpartisipasi dalam mengambil keputusan.
- g. Memberikan dukungan untuk munculnya kreativitas dalam pengembangan sistem.

Dalam buku Shipboard Operations oleh H.I. Lavery (2011), Nakhoda (*Captain*): adalah pemimpin tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan operasional kapal secara keseluruhan. Nakhoda memimpin ABK kapal yang terdiri dari beberapa bagian dan masing masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing, diantaranya sebagai berikut:

- a. **Rating** adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan posisi non-perwira di atas kapal yang bekerja di berbagai departemen. Rating adalah bagian penting dari awak kapal yang memastikan operasi harian berjalan dengan lancar di bawah arahan dan kendali perwira kapal. Berikut adalah pengertian rating untuk *deck* dan *engine*:

(1) **Rating Deck** terdiri dari:

- a) *Bosun (Boatswain)* yaitu kepala kerja ABK deck yang bertanggung-jawab atas pemeliharaan dan operasi dek

- b) *Able Bodied Seaman (AB)* yaitu Pelaut berpengalaman yang melaksanakan tugas-tugas seperti dinas jaga dan mengemudi kapal
- c) *Ordinary Seaman (OS)* yaitu Pelaut pemula yang membantu dalam tugas-tugas dasar di dek

(2) ***Rating Engine*** terdiri dari:

- a) *Mandor (Engine Foreman)*: adalah kepala kerja ABK engine yang bertanggung jawab atas pemeliharaan mesin dan mengarahkan pekerjaan bawahannya
- b) *Oiler*: adalah ABK engine yang melaksanakan dinas jaga dan membantu dalam pemeliharaan mesin
- c) *Wiper*: adalah Pelaut pemula di departemen mesin yang membantu dalam tugas-tugas dasar pemeliharaan

b. Perwira Deck:

- (1) **Mualim 1 (*Chief Officer*)**: adalah perwira senior yang menjadi kepala bagian deck (*Deck Department Head*) bertanggung jawab atas pemeliharaan kapal, administrasi muatan, dan dinas jaga
- (2) **Mualim 2 (*Second Officer*)**: adalah perwira di bagian deck yang bertanggung jawab atas navigasi, pemeliharaan peta laut, dan peralatan navigasi. Juga bertindak sebagai perwira medis di kapal.
- (3) **Mualim 3 (*Third Officer*)**: adalah perwira di bagian deck yang bertanggung jawab atas peralatan keselamatan seperti lifeboats dan lifejackets, serta melaksanakan dinas jaga.

c. Perwira Mesin:

- (1) **Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*)**: adalah pemimpin departemen mesin (*Engine Department Head*) yang bertanggung jawab atas semua operasi dan pemeliharaan mesin di kapal.
- (2) **Masinis 2 (*Second Engineer*)**: adalah perwira bagian mesin yang bertanggung jawab atas operasi dan pemeliharaan mesin utama, serta melaksanakan dinas jaga.
- (3) **Masinis 3 (*Third Engineer*)**: adalah perwira bagian mesin yang bertanggung jawab atas mesin bantu dan perawatannya.
- (4) **Masinis 4 (*Fourth Engineer*)**: adalah perwira bagian mesin yang bertanggung jawab membantu dalam pemeliharaan dan operasi mesin, serta melaksanakan dinas jaga.

3. Mitigasi

Ada dua arti kata mitigasi yang dicantumkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu : Menjadikan berkurang kekasaran atau kesuburannya (tentang tanah dan sebagainya); Tindakan mengurangi dampak bencana. Dijelaskan lebih lanjut, bahwa kata “mitigasi” adalah sebuah homonim karena arti-artinya memiliki ejaan dan pelafalan yang sama tetapi maknanya berbeda. Maka dalam makalah ini, penulis menggunakan kata “mitigasi” yang memiliki arti tindakan mengurangi dampak bencana.

Menurut Undang-undang No 24 Tahun 2007, Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 angka 9, dan juga menurut Peraturan Pemerintah No 21 Tahun 2008, Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 angka 6., disana disebutkan bahwa “mitigasi” adalah serangkaian upaya untuk mengurangi risiko bencana, baik melalui pembangunan fisik maupun penyadaran dan peningkatan kemampuan menghadapi ancaman bencana. Maka, “mitigasi” adalah serangkaian tindakan yang diambil untuk mengurangi dampak negatif dari peristiwa atau perubahan tertentu, terutama yang berdampak pada lingkungan dan keselamatan manusia. Mitigasi juga dapat dipahami sebagai tindakan-tindakan yang diambil untuk mengurangi potensi kerugian atau dampak negatif dari suatu peristiwa atau perubahan yang mungkin terjadi.

4. Defisiensi dan Detensi PSC

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengartikan defisiensi sebagai “kekurangan”. Sementara itu, untuk kata “detensi” diartikan sebagai penahanan atau penawanan. Jadi, dalam konteks isi makalah ini, penulis menggunakan kata defisiensi dan detensi dalam arti kekurangan atau ketidaksesuaian yang mengakibatkan penahanan. Dalam konteks *Port State Control* yang dibahas dalam makalah ini, penulis mengartikannya menjadi kekurangan atau ketidaksesuaian yang ditemukan dalam inspeksi PSC yang memiliki potensi penahanan oleh PSC.

Dalam dokumen IMO tentang Prosedur untuk *Port State Control* (*Resolution A. 1155(32) Adopted on 15 December 2021 (Agenda items 12 and 14) PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2021*) diterangkan tentang panduan umum untuk inspeksi PSC, termasuk identifikasi dan penanganan defisiensi.

Dalam inspeksi Port State Control (PSC), defisiensi dikelompokkan menjadi dua kategori utama: defisiensi minor dan defisiensi mayor. Kategori ini membantu menentukan tingkat keparahan masalah yang ditemukan dan tindakan yang perlu diambil.

a. Defisiensi Minor

Defisiensi minor adalah pelanggaran kecil terhadap peraturan yang tidak langsung mengancam keselamatan kapal, awak kapal, atau lingkungan. Contoh defisiensi minor meliputi:

- (1) Kebersihan: Area tertentu di kapal yang tidak sepenuhnya bersih atau terawat.
- (2) Dokumentasi: Ketidaksesuaian kecil dalam dokumentasi, seperti catatan pelatihan (*Drill*) yang tidak lengkap.
- (3) Peralatan Keselamatan: Peralatan keselamatan yang ada tetapi tidak dalam kondisi optimal, seperti pelampung yang sedikit aus.

b. Defisiensi Mayor

Defisiensi mayor adalah pelanggaran serius yang dapat langsung mengancam keselamatan kapal, awak kapal, atau lingkungan. Contoh defisiensi mayor meliputi:

- (1) Kebakaran dan Keselamatan: Sistem pemadam kebakaran yang tidak berfungsi atau tidak ada.
- (2) Stabilitas dan Struktur: Kerusakan struktural yang signifikan pada kapal yang dapat mempengaruhi stabilitas.
- (3) Sertifikasi: Tidak adanya sertifikat penting seperti sertifikat keselamatan atau sertifikat pencegahan pencemaran.
- (4) Peralatan Navigasi: Peralatan navigasi yang tidak berfungsi, seperti radar atau sistem komunikasi dan navigasi lainnya.

c. Tindakan yang Diambil

- (1) Defisiensi Minor: Biasanya, kapal diizinkan untuk melanjutkan pelayaran setelah defisiensi minor dicatat, dengan catatan bahwa perbaikan harus dilakukan dalam jangka waktu tertentu.
- (2) Defisiensi Mayor: Kapal dapat ditahan di pelabuhan hingga defisiensi mayor diperbaiki. Ini untuk memastikan bahwa kapal tidak menimbulkan risiko selama pelayaran.

Dalam dokumen resmi yang disediakan oleh Tokyo MoU, daftar defisiensi disajikan secara lengkap bersama kode-kodenya dan dikategorikan ke dalam berbagai bagian seperti Sertifikat & Dokumentasi kapal, Kondisi Struktur kapal, kondisi pintu kedap air atau pintu kedap cuaca, dan banyak lagi. Berikut adalah beberapa contoh defisiensi dan kodenya:

1) 01 - Certificate & Documentation:

- (1) Code 01101: Cargo Ship Safety Equipment (including exemption)
- (2) Code 01102: Cargo Ship Safety Construction (including exemption)
- (3) Code 01103: Passenger Ship Safety (including exemption)

2) 02 - Structural Conditions:

- (1) Code 02101: Hull - corrosion
- (2) Code 02102: Hull - damage impairing seaworthiness

3) 03 - Water/Weathertight Conditions:

- (1) Code 03101: Cargo & other hatchways - covers
- (2) Code 03102: Cargo & other hatchways - securing arrangements

4) 07 - Fire safety

- (1) Code 07101: Fire prevention structural integrity
- (2) Code 07102: Inert gas system
- (3) Code 07106: Fire detection and alarm system
- (4) Code 07115: Fire-dampers

5. Port State Control

a. Sejarah munculnya konsep *Port State Control* (PSC)

Konsep *Port State Control* (PSC) muncul dari kebutuhan dan kesadaran untuk meningkatkan keselamatan maritim, melindungi lingkungan laut, dan memperbaiki kondisi kerja di atas kapal. Berikut adalah sejarah singkatnya:

- (1) **Latar Belakang:** Pada tahun 1960-an dan 1970-an, terjadi beberapa kecelakaan kapal besar yang menyebabkan pencemaran lingkungan serius, seperti insiden **Torrey Canyon** pada tahun 1967 dan **Amoco Cadiz** pada tahun 1978. Kecelakaan ini menyoroti kelemahan dalam pengawasan kapal oleh negara bendera (*flag state*), terutama yang menggunakan bendera kemudahan (*flags of convenience*).

- (2) **Konferensi Internasional:** *Alan Knight* dalam buku *The Future of Ocean Governance and Capacity Development: Essays in Honor of Elisabeth Mann Borgese (1918-2002)* di bagian *Chapter Title: Port State Control: An Important Concept in the Safety of Life at Sea, the Protection of the Marine Environment, and of Goods in Transit* (2018:463) mengemukakan bahwa pada tahun 1980, Pemerintah Perancis memprakarsai dan mengumpulkan negara-negara regional Eropa dalam suatu konferensi internasional yang diadakan di Paris untuk membahas masalah keselamatan maritim terutama merancang rencana untuk mencegah berulangnya kecelakaan yang serupa dengan kecelakaan *Amoco Cadiz*. Deklarasi akhir konferensi tersebut yang diadopsi pada tanggal 2 Desember 1980, menekankan perlunya meningkatkan keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut, meningkatkan kondisi lingkungan kerja di atas kapal serta perlunya dibentuk sebuah *Memorandum of Understanding (MoU)* untuk pedoman langkah-langkah di masa mendatang.
- (3) **Pembentukan Paris MoU:** Pada Januari 1982, *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU)* ditandatangani oleh 14 negara Eropa. Deklarasi akhir dari Paris MoU ini menetapkan sistem kontrol Negara pelabuhan (*Port State Control System*) yang ditingkatkan dan diselaraskan serta memperkuat kerja sama dan pertukaran informasi antar negara pelabuhan. MoU ini juga menetapkan kerangka kerja untuk inspeksi kapal asing di pelabuhan dan memastikan kepatuhan terhadap konvensi internasional seperti SOLAS, MARPOL, dan STCW.
- (4) **Ekspansi Global:** Model Paris MoU kemudian diadopsi oleh berbagai wilayah lain, yaitu:
- (a) *Latin America (Acuerdo de Viña del Mar)* pada tahun 1992
 - (b) *Asia and the Pacific (Tokyo MoU)* pada tahun 1993
 - (c) *Caribbean (Caribbean MoU)* pada tahun 1996
 - (d) *The Mediterranean (Mediterranean MoU)* pada tahun 1997
 - (e) *The Indian Ocean (Indian Ocean MoU)* pada tahun 1998
 - (f) *West and Central Africa (Abuja MoU)* pada tahun 1999

(g) *The Black Sea region (Black Sea MoU)* pada tahun 2000

(h) *Riyadh MoU* pada tahun 2004

Sementara itu, Amerika Serikat memposisikan diri sebagai rezim ke 10 PSC. Karena, Amerika Serikat memang tidak menjadi anggota dari Port State Control (PSC) MoU regional. Sebaliknya, Amerika Serikat menjalankan program PSC sendiri melalui *United State Coast Guard (USCG)* (<https://www.imo.org/en/PortStateControl.aspx>).

b. Pengertian tentang *Port State Control* (PSC)

Dengan adanya *Port State Control* (PSC) memungkinkan negara-negara untuk menginspeksi kapal asing yang masuk ke pelabuhan mereka dan mengambil tindakan terhadap kapal yang tidak memenuhi standar internasional, sehingga meningkatkan keselamatan dan perlindungan lingkungan di laut. *Port State Control* (PSC) bukanlah produk yang diproduksi oleh satu entitas, melainkan sebuah sistem inspeksi yang dikembangkan dan diimplementasikan oleh berbagai organisasi maritim internasional dan regional. *International Maritime Organization* (IMO) sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab untuk mengatur pelayaran, mengembangkan berbagai konvensi dan peraturan yang menjadi dasar bagi inspeksi PSC.

IMO: “*Port State Control (PSC) is the inspection of foreign ships in national ports to verify that the condition of the ship and its equipment comply with the requirements of international regulations and that the ship is manned and operated in compliance with these rules*” (*Port State Control* adalah inspeksi kapal asing di pelabuhan nasional untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan peralatannya sesuai dengan persyaratan peraturan internasional dan bahwa kapal tersebut diawaki dan dioperasikan sesuai dengan aturan-aturan ini)

c. Inspeksi oleh *Port State Control* (PSC)

Ada beberapa jenis inspeksi yang dilakukan untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan kelaikan kapal. Menurut Jurnal Maritim, inspeksi-inspeksi ini membantu memastikan bahwa kapal beroperasi dengan aman dan efisien, serta mematuhi semua peraturan yang berlaku

(<https://jurnalmaritim.com/penyeragaman-inspeksi-psc-port-state-control/>) .

Berikut adalah beberapa di antaranya:

1) *Class Inspection*

Biasanya dilakukan setiap tahun, dengan inspeksi utama setiap lima tahun sekali. Dilakukan oleh badan klasifikasi untuk memastikan bahwa kapal memenuhi standar teknis dan keselamatan yang ditetapkan oleh badan tersebut. Inspeksi ini mencakup struktur kapal, mesin, dan peralatan lainnya.

2) *Flag State Inspection*

Dilakukan setidaknya sekali setiap tahun oleh negara bendera kapal untuk memastikan bahwa kapal mematuhi peraturan nasional dan internasional yang berlaku. Inspeksi ini mencakup keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan.

3) *ISM (International Safety Management) Inspection*

Dilakukan untuk memastikan bahwa sistem manajemen keselamatan di kapal sesuai dengan persyaratan ISM Code. Inspeksi ini mencakup prosedur operasi, pelatihan awak kapal, dan manajemen risiko. Audit internal dilakukan setiap tahun oleh manajemen kapal, sementara audit eksternal dilakukan setiap dua hingga tiga tahun sekali oleh biro klasifikasi.

4) *ISPS (International Ship and Port Facility Security) Inspection*

Dilakukan untuk memastikan bahwa kapal mematuhi persyaratan keamanan yang ditetapkan oleh ISPS Code. Inspeksi ini mencakup langkah-langkah keamanan untuk melindungi kapal dari ancaman keamanan maritim. Audit internal dilakukan setiap tahun, dengan audit eksternal setiap lima tahun sekali.

5) *P&I Club Inspection*

Dilakukan sesuai kebutuhan, biasanya sebelum pembaruan polis asuransi atau setelah insiden tertentu, oleh klub perlindungan dan indemnitas (P&I Club) untuk menilai risiko dan memastikan bahwa kapal memenuhi standar keselamatan dan operasional yang diperlukan untuk asuransi.

6) *Vetting Inspection*

Dilakukan oleh perusahaan minyak atau charterer untuk memastikan bahwa kapal memenuhi standar keselamatan dan operasional yang ketat sebelum disewa untuk mengangkut kargo berisiko tinggi seperti minyak atau bahan kimia.

7) *Internal Audits*

Dilakukan oleh perusahaan pelayaran sendiri untuk memastikan bahwa kapal dan awak kapal mematuhi prosedur dan standar internal perusahaan.

8) *External Audits*

Dilakukan oleh pihak ketiga independen (*Recognized Organizations-RO*) untuk menilai kepatuhan kapal terhadap berbagai standar dan peraturan yang berlaku.

Jika sudah diadakan begitu banyak inspeksi terhadap kapal, mengapa harus ada pula inspeksi oleh PSC? Dalam laman website IMO disebutkan: *PSC inspections are intended to be a backup to flag State implementation, a “second line of defence” against substandard shipping, and experience has shown that they can be extremely effective.* Yang artinya bahwa inspeksi PSC dimaksudkan untuk mendukung implementasi negara bendera, sebagai “pertahanan garis kedua” menghadapi kapal-kapal yang tidak memenuhi standar, dan terbukti inspeksi ini menunjukkan hasil yang sangat efektif. Oleh sebab itu, inspeksi oleh *Port State Control* melengkapi inspeksi-inspeksi lainnya tentang kepatuhan terhadap standar peraturan internasional untuk keselamatan dan keamanan pelayaran dan untuk pencegahan pencemaran lingkungan oleh kapal. PSC melengkapi inspeksi-inspeksi lainnya dengan cara berikut:

1) **Verifikasi Kepatuhan**

PSC memverifikasi bahwa kapal-kapal asing yang memasuki pelabuhan negara anggota mematuhi konvensi internasional seperti SOLAS, MARPOL, dan STCW. Ini membantu memastikan bahwa kapal-kapal tersebut memenuhi standar keselamatan dan operasional yang tinggi.

2) Pencegahan Pencemaran

Inspeksi PSC juga mencakup pemeriksaan terhadap sistem dan prosedur kapal untuk mencegah pencemaran lingkungan. Ini termasuk pemeriksaan sistem pengelolaan limbah, pencegahan tumpahan minyak, dan pengelolaan bahan kimia berbahaya.

3) Penegakan Hukum

Jika ditemukan ketidaksesuaian atau pelanggaran, PSC memiliki wewenang untuk menahan kapal hingga masalah tersebut diperbaiki. Ini memberikan insentif bagi perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa kapal mereka selalu dalam kondisi yang sesuai dengan peraturan.

4) Harmonisasi Standar

Dengan melakukan inspeksi berdasarkan standar internasional, PSC membantu menciptakan harmonisasi dalam penerapan peraturan keselamatan dan keamanan di seluruh dunia. Ini penting untuk memastikan bahwa semua kapal, terlepas dari negara benderanya, mematuhi standar yang sama.

5) Perlindungan Awak Kapal dan Penumpang

Inspeksi PSC juga mencakup pemeriksaan terhadap kondisi kerja dan kehidupan awak kapal, memastikan bahwa mereka bekerja dalam lingkungan yang aman dan sehat sesuai dengan ketentuan Maritime Labour Convention (MLC).

Dengan demikian, inspeksi PSC berfungsi sebagai lapisan tambahan pengawasan yang memastikan bahwa kapal-kapal yang beroperasi di perairan internasional mematuhi standar keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan yang ketat.

6. Pemahaman

a. Pengertian Pemahaman

Kamus Besar Bahasa Indonesia memberikan arti untuk kata “pemahaman” sebagai proses, cara, perbuatan memahami atau memahamkan. Maka dengan demikian, “pemahaman” tidak langsung dimiliki oleh seseorang. Butuh proses tahap demi tahap, butuh cara secara

teori maupun praktik dan butuh melakukan sesuatu untuk sampai pada tingkatan “pemahaman” tentang sesuatu yang sebelumnya merupakan hal yang tidak diketahui atau tidak dia mengerti.

Dalam buku “How We Think,” John Dewey (1910) menggunakan kata “*understanding*” untuk menggambarkan pemahaman dan John Dewey menekankan pentingnya pemikiran reflektif dan proses kognitif yang mendalam untuk mencapai pemahaman yang sejati. Misalnya, menekankan pentingnya pengalaman langsung dan pemikiran reflektif dalam proses pembelajaran. Pemikiran reflektif dan proses kognitif tersebut dapat dijabarkan menjadi tahapan-tahapan sebagai berikut:

- (1) **Ketidaktahuan:** Pada tahap awal, seseorang tidak memiliki pengetahuan atau pemahaman tentang suatu hal. Ini adalah titik awal di mana rasa ingin tahu mulai muncul.
- (2) **Interaksi dan Pengalaman:** Ketika seseorang mulai berinteraksi atau mengalami sesuatu yang baru, rasa ingin tahu tersebut memicu proses belajar. Interaksi ini bisa berupa membaca, mendengarkan, mengamati, atau berpartisipasi dalam kegiatan yang berkaitan dengan hal tersebut.
- (3) **Pencarian Informasi:** Setelah interaksi awal, seseorang mulai mencari informasi lebih lanjut untuk memahami lebih dalam tentang hal tersebut. Ini bisa melibatkan penelitian, diskusi dengan orang lain, atau mengikuti pelatihan dan pendidikan formal.
- (4) **Pembelajaran dan Penguasaan:** Dengan terus belajar dan berlatih, seseorang mulai mengenal dan memahami konsep, situasi, atau fakta yang berkaitan dengan hal tersebut. Proses ini melibatkan pemikiran reflektif dan analitis.
- (5) **Kebiasaan dan Pemahaman Mendalam:** Seiring waktu, dengan terus berinteraksi dan mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh, seseorang menjadi lebih akrab dan terbiasa dengan hal tersebut. Pada tahap ini, pemahaman menjadi lebih mendalam dan intuitif, memungkinkan seseorang untuk mengendalikan atau mengaplikasikan pengetahuan tersebut dengan lebih efektif.

b. Tingkatan-Tingkatan dalam Pemahaman

Pemahaman yang baik tentang *Port State Control* (PSC) di semua tingkat jabatan sangat penting untuk memastikan keselamatan kapal, awak kapal, dan lingkungan. Tingkat pemahaman awak kapal tentang *Port State Control* (PSC) biasanya bervariasi sesuai dengan jabatan dan tanggung jawab mereka di atas kapal. Berikut adalah gambaran umum tentang tingkat pemahaman yang diharapkan pada berbagai jabatan di kapal:

1) Master (Captain):

- (1) **Pemahaman Mendalam:** Kapten harus memiliki pemahaman yang mendalam tentang semua aspek *Port State Control* (PSC), termasuk peraturan internasional seperti SOLAS, MARPOL, dan STCW. Mereka bertanggung jawab untuk memastikan kapal mematuhi semua peraturan dan siap untuk inspeksi *Port State Control* (PSC).
- (2) **Tanggung Jawab Utama:** Kapten juga harus mampu mengkoordinasikan tindakan korektif jika ditemukan defisiensi selama inspeksi *Port State Control* (PSC).

2) Chief Engineer (Kepala Kamar Mesin):

- (1) **Pemahaman Teknis:** Kepala Mesin harus memahami peraturan *Port State Control* (PSC) yang berkaitan dengan sistem mesin dan peralatan teknis di kapal. Mereka harus memastikan bahwa semua mesin dan peralatan teknis berfungsi dengan baik dan sesuai dengan standar keselamatan.
- (2) **Tanggung Jawab Pemeliharaan:** Mereka juga bertanggung jawab untuk melakukan pemeliharaan rutin dan inspeksi internal untuk mencegah defisiensi.

3) Chief Officer (Mualim Satu):

- (1) **Pemahaman Operasional:** Mualim I harus memahami peraturan *Port State Control* (PSC) yang berkaitan dengan operasi dek dan keselamatan kargo. Mereka harus memastikan bahwa semua prosedur operasi dek dan penanganan kargo sesuai dengan peraturan.

- (2) **Tanggung Jawab Keselamatan:** Mualim I juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua peralatan keselamatan di dek berfungsi dengan baik.

4) **Rating (ABK):**

- (1) **Pemahaman Dasar:** ABK harus memiliki pemahaman dasar tentang peraturan keselamatan dan prosedur operasi yang relevan dengan tugas mereka. Mereka harus tahu bagaimana menggunakan peralatan keselamatan dan mengikuti prosedur operasi standar.
- (2) **Pelatihan dan Familiarisasi:** ABK harus menerima pelatihan yang memadai dan familiarisasi tentang peraturan *Port State Control* (PSC) dan prosedur keselamatan di kapal.

5) **Cadet (Taruna):**

- (1) **Pemahaman Awal:** Taruna yang sedang dalam masa pelatihan harus mulai memahami dasar-dasar peraturan *Port State Control* (PSC) dan pentingnya kepatuhan terhadap peraturan keselamatan.
- (2) **Pembelajaran Praktis:** Mereka harus belajar dari pengalaman praktis di kapal dan bimbingan dari perwira senior.

Menurut Daryanto (2008:106) dalam buku evaluasi pendidikan menyatakan kemampuan pemahaman berdasarkan tingkat kepekaan dan derajat penyerapan materi dapat dijabarkan ke dalam tiga tingkatan, yaitu :

1) Menerjemahkan (*translation*)

Pengertian menerjemahkan bisa diartikan sebagai pengalihan arti dari bahasa yang satu ke dalam bahasa yang lain. Dapat juga dari konsepsi abstrak menjadi suatu model simbolik untuk mempermudah orang mempelajarinya.

2) Menafsirkan (*interpretation*)

Kemampuan ini lebih luas daripada menerjemahkan, ini adalah kemampuan untuk mengenal dan memahami. Menafsirkan dapat dilakukan dengan cara menghubungkan pengetahuan yang lalu dengan pengetahuan yang diperoleh berikutnya, menghubungkan antara grafik

dengan kondisi yang dijabarkan sebenarnya, serta membedakan yang pokok dan tidak pokok dalam pembahasan.

3) Mengekstrapolasi (*extrapolation*)

Ekstrapolasi menuntut kemampuan intelektual yang lebih tinggi karena seseorang dituntut untuk bisa melihat sesuatu dibalik yang tertulis. Membuat perkiraan tentang konsekuensi atau memperluas persepsi dalam arti waktu, dimensi, kasus, ataupun masalahnya.

7. Ketelitian

a. Pengertian Ketelitian

Ketelitian berasal dari kata dasar teliti, yang menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti kecermatan atau kesaksamaan atau kehati-hatian. Dalam buku *Kearifan Lingkungan dalam Perspektif Budaya Jawa*, H. M Nasiruddin Anshoriy CH dan Sudarsono (2008), titi atau teliti adalah sikap seseorang yang cermat, jeli dalam menyelesaikan segala pekerjaan.

Alfat (2008: 83) dalam Oktaviani, R. (2021) menerangkan bahwa teliti adalah cermat atau seksama, berhati-hati, penuh perhitungan dalam berfikir dan bertindak, serta tidak tergesa gesa dan tidak ceroboh dalam melaksanakan pekerjaan. Dapat disimpulkan bahwa ketelitian merupakan sikap cermat, seksama, waspada, jeli, dan berhati-hati dalam setiap pekerjaan atau perbuatan yang dilakukan. Ketelitian dapat diukur melalui beberapa indikator, yaitu :

- 1) Mencermati dengan seksama pokok permasalahan yang disajikan.
- 2) Memperhitungkan dengan tepat solusi atau jawaban dari permasalahan yang disajikan.
- 3) Tidak mengabaikan data atau materi dari sumber lain.

Dalam konteks identifikasi defisiensi PSC ketelitian awak kapal sangat diperlukan Berdasarkan indikator tersebut, ketelitian lebih menekankan pada bagaimana awak kapal mencermati dan memperhitungkan dengan sebaik mungkin mengenai permasalahan dan solusi yang diberikan atau sesuai dengan permasalahan.

b. Meningkatkan Ketelitian

Menjadi seseorang yang memiliki ketelitian dalam pekerjaannya, melibatkan beberapa aspek kunci yang berkontribusi pada kinerja berkualitas tinggi dan kesuksesan secara keseluruhan, diantaranya:

- 1) **Perhatian terhadap Detail:** Memastikan setiap aspek kecil dari suatu tugas diselesaikan dengan akurat dan menyeluruh. Ini mengurangi kesalahan dan meningkatkan kualitas pekerjaan.
- 2) **Konsistensi:** Mempertahankan tingkat kinerja dan kualitas yang konsisten dalam semua tugas. Ini membangun keandalan dan kepercayaan.
- 3) **Organisasi:** Menjaga tugas, dokumen, dan jadwal tetap terorganisir dengan baik. Ini membantu dalam mengelola waktu secara efektif dan memastikan tidak ada yang terlewatkan.
- 4) **Kesabaran:** Meluangkan waktu untuk meninjau dan menyelesaikan tugas dengan hati-hati tanpa terburu-buru. Ini sangat penting untuk tugas yang memerlukan ketelitian dan akurasi.
- 5) **Keterampilan Pemecahan Masalah:** Mampu mengidentifikasi masalah potensial dan mengatasinya secara proaktif. Ini membantu dalam mencegah kesalahan dan meningkatkan proses.
- 6) **Komitmen terhadap Kualitas:** Memiliki komitmen yang kuat untuk menghasilkan pekerjaan berkualitas tinggi. Ini sering kali melibatkan usaha ekstra untuk memastikan bahwa hasil akhir memenuhi atau melebihi ekspektasi.
- 7) **Perbaikan Berkelanjutan:** Selalu mencari cara untuk meningkatkan keterampilan dan proses. Ini melibatkan keterbukaan terhadap umpan balik dan kemauan untuk belajar dari kesalahan.

Aspek-aspek ini sangat penting bagi siapa pun yang ingin unggul dalam pekerjaannya dengan menjadi teliti. Mereka tidak hanya meningkatkan kinerja individu tetapi juga berkontribusi pada kesuksesan tim dan organisasi secara keseluruhan

8. Familiarisasi

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2006:16) familiarisasi merupakan tindakan atau proses membuat akrab; hasil menjadi akrab; menjadi terbiasa. Familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi *crew* kapal, khususnya bagi *crew* yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Sesuai dengan ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Dalam dokumen *Revised ISM Code Effective as from 1 January 2015, INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE), No.6 RESOURCES AND PERSONNEL, Point No.6.3., The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper **familiarization** with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given* (Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa personel baru dan personel yang dipindahkan ke tugas yang baru diberikan pembekalan yang tepat mengenai tugas mereka. Instruksi-instruksi penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus diidentifikasi, didokumentasikan, dan harus disampaikan kepada yang bersangkutan).

9. Pelatihan

a. Pengertian Pelatihan

Menurut Nitisemito (2006:35) mendefinisikan pelatihan atau *training* sebagai suatu kegiatan yang bermaksud untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku ketrampilan, dan pengetahuan dari karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan. Dengan demikian,

pelatihan yang dimaksudkan adalah pelatihan dalam pengertian yang luas, tidak terbatas hanya untuk mengembangkan ketrampilan semata-mata.

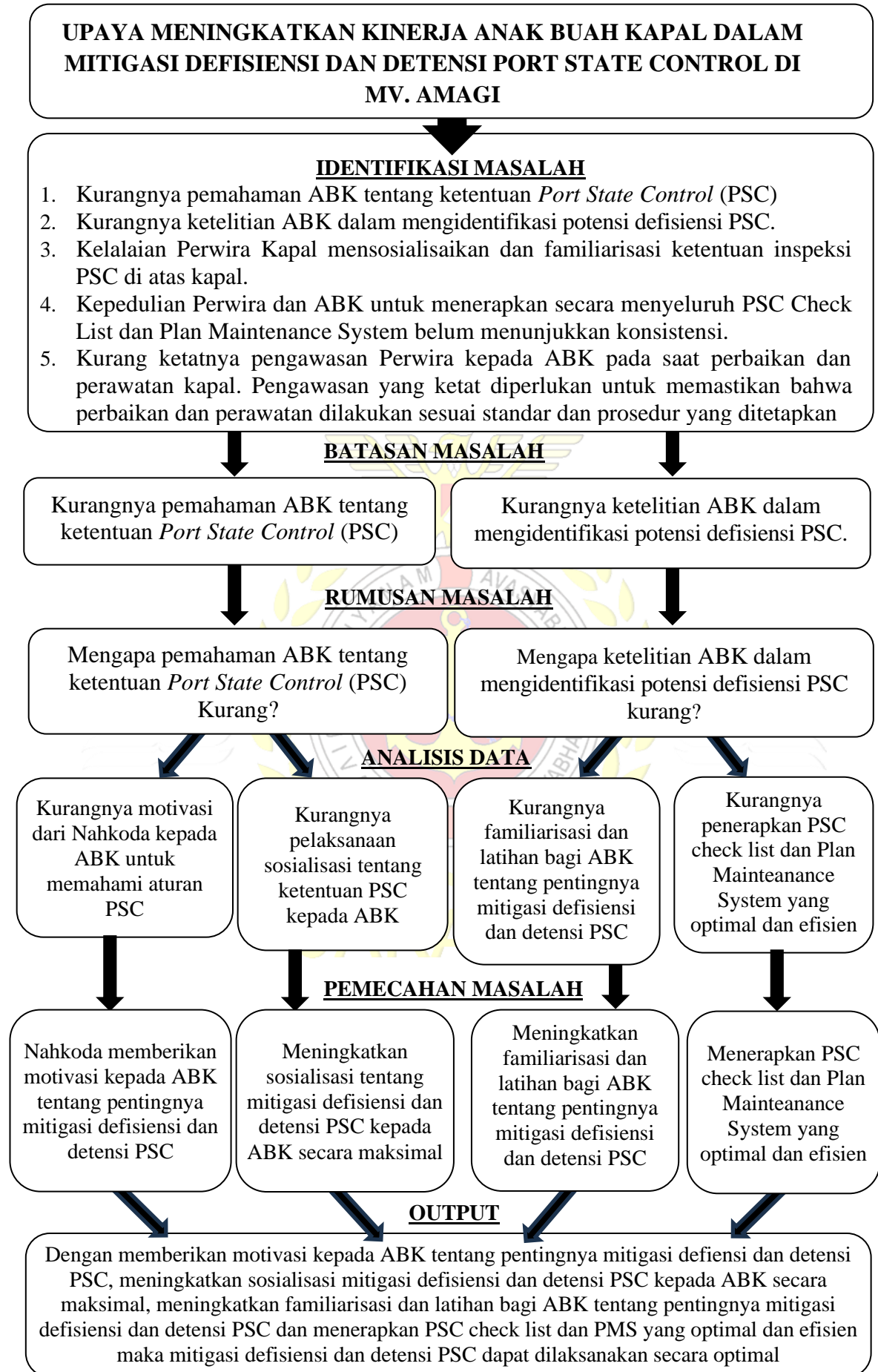
Pelatihan bagi perwira kapal juga merupakan sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian, terutama dalam hal prosedur dan ketentuan keselamatan kapal, agar perwira kapal semakin trampil dan mampu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar internasional.

b. Tujuan dan Manfaat Pelatihan

Dalam buku Manajemen Pelatihan, Piter Tiong (2011:42) menulis: Masalah pelatihan terkait dengan segala upaya dalam mengoptimalkan kinerja karyawan melalui peningkatan kemampuan dan pengetahuannya. Menurut Widodo (2015: 83) bahwa dalam penerapan pelatihan terdapat sejumlah tujuan yakni meningkatkan kinerja, memperbaharui ketrampilan karyawan, menghindari keusangan manajerial, memecahkan masalah organisasi. Menurut Suwatno & Priansa (2011: 121) bahwa manfaat pelatihan adalah (1) meningkatkan kualitas dan kuantitas produktivitas, (2) mengurangi waktu belajar, diperlukan oleh karyawan untuk mencapai standar kinerjanya (3) menciptakan sikap loyalitas dan kerja sama lebih menguntungkan (4) memenuhi persyaratan perencanaan sumber daya manusia (5) mengurangi jumlah dan biaya kecelakaan kerja (6) membantu karyawan dalam peningkatan serta pengembangan pribadinya.

Menurut Yohanes Arianto Budi Nugroho dalam buku Pelatihan dan Pengembangan SDM: Teori dan Aplikasi, Pelatihan adalah serangkaian aktivitas yang disusun secara terarah untuk meningkatkan keterampilan, pengalaman, keahlian, penambahan pengetahuan serta perubahan sikap seorang individu (Rozalena dan Dewi, 2017 hal 108). Dari definisi ini, tentu kita berpikir bahwa sebuah pelatihan yang diselenggarakan oleh organisasi, tentu bertujuan agar para karyawan mengalami peningkatan dalam hal pengetahuan, pengalaman dan keahlian yang berhubungan dengan tugas dan tanggung jawabnya. Sebagian besar kegiatan pelatihan bertujuan untuk memperbaiki proses kerja atau teknik dalam menyelesaikan tugas tertentu secara lebih efektif dan efisien.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Mitigasi Defisiensi dan Detensi *Port State Control* (PSC) di kapal, ketika kapal berada di pelabuhan-pelabuhan milik negara-negara yang tergabung dalam *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MoU)*, ternyata masih belum maksimal dan optimal. Hal ini terlihat dari jumlah defisiensi yang ditemukan pada beberapa kesempatan inspeksi PSC pada kapal di beberapa pelabuhan. Data yang ada di kapal mengenai beberapa inspeksi oleh PSC yang pernah dilaksanakan akan dikemukakan disini.

Penulisan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis sebagai *chief officer* sejak tanggal 5 September 2023 sampai dengan tanggal 5 Juni 2024. Ada beberapa hal terjadi dan yang penulis amati selama bekerja di atas kapal yaitu:

1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Ketentuan *Port State Control*

Pada tanggal 14 September 2023 pada saat kapal sedang sandar di dermaga 33A di Pelabuhan Bangkok, Thailand pada pukul 08.30 LT kapal kedatangan 2 (dua) orang tamu yang ternyata *Port State Control officer* (PSCO) Bangkok. Kedatangan PSCO Bangkok ini tidak diduga sama sekali oleh pihak kapal. Karena memang tidak ada pemberitahuan, baik kepada kapal, perusahaan kapal, agen kapal maupun pemilik muatan. Namun, sesuai peraturan, maka kapal tidak bisa menolak kedatangan PSC untuk melakukan pemeriksaan kapal.

Dalam pemeriksaan awal oleh PSC Bangkok dalam hal kelengkapan dokumen kapal direkam dan didokumentasikan dalam Formulir A (lihat gambar No.1 halaman 61). Sementara itu, defisiensi yang ditemukan dalam pemeriksaan oleh PSC Bangkok dapat dilihat dalam gambar No.2 (halaman 62-63) dan salinannya seperti tabel di bawah ini :

Lampiran 1: Tabel Defisiensi MV. Amagi dalam Inspeksi Bangkok PSC

No.	Code	Nature of Deficiency	Action Taken
1	01307	Table of shipboard working arrangement show that no duty officer keeping watch during ship are in port and this document issue since 13-10-2021 by previous Master	16
2	18201	Hours of Rest Record of crew in August 2023 was not reflected with actual hour of rest	17
3	11134	No evidence of lifeboat maneuvering in the water since April 2023	17
4	07125	Fire Drill Record was shown the drill not follow the detail of SOLAS Convention Ch.III Reg.19	17
5	07120	Emergency Escape Trunk from Engine Room was obstructed by ship store	17
6	07116	Engine Room Flap missing of stopping pin while in close position	17

*Keterangan: Tabel ini disalin dari Formulir B PSC Bangkok, Thailand

2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi potensi defisiensi PSC.

Pada tanggal 24 Januari 2024 ketika kapal sedang berada di dermaga bagian Selatan Pelabuhan Makurazaki, Kagoshima, Japan, kapal menerima kedatangan 2 (dua) orang *Port State Control Officer (PSCO)* Kagoshima. Rencana kedatangan mereka ke kapal memang sudah diberitahukan terlebih dahulu oleh manajemen beberapa hari sebelumnya, namun waktu tepatnya tidak diketahui.

Kedatangan PSCO Kagoshima awalnya tidak diketahui oleh ABK penjaga tangga kapal, karena mereka tidak langsung naik ke kapal. PSCO Kagoshima mengadakan pengamatan dari dermaga, yaitu pada bagian lambung kapal sebelah kanan, dari haluan sampai buritan. Hasil pengamatan pendahuluan ini PSCO menemukan 2 (dua) hal yang menjadi pertanyaan awal dalam inspeksi tersebut, yaitu:

- (1) Mengapa petugas jaga *gangway* atau *accommodation ladder* (tangga kapal) tidak mengetahui ada pihak yang sedang mengamati kapal dermaga? Dari bukti yang ditunjukkan oleh PSCO, petugas jaga tangga kapal sedang sibuk berkomunikasi menggunakan telepon selular.
- (2) PSCO tidak menemukan tanda *freeboard* dek utama (*main deck*) kapal. Tanda tersebut berada pada bagian tengah lambung kapal sejajar dengan *main deck* dan merupakan tanda paling atas dari keseluruhan *Plimsoll Mark*. Ketentuan ini berdasarkan *International Convention on Load Line (ICLL)* 1966. Tanda ini harus jelas terlihat dan tahan lama, tetapi tidak ada

persyaratan khusus yang mengharuskan tanda ini dibuat timbul (*embossed*). Tanda yang ada hanya berbentuk gambar berukuran 25 x 300mm yang di cat berwarna hitam dengan latar belakang cat lambung kapal yang berwarna *light green* (hijau muda). Tanda pada lambung kapal sebelah kanan memang belum sempat dibuat oleh ABK pada saat pelaksanaan perawatan dan pengecatan ulang lambung kapal.

Kedua temuan awal PSCO ini tidak dicantumkan dalam daftar defisiensi Formulir B, namun menjadi catatan penting bagi kapal dan manajemen untuk memperhatikan hal-hal tersebut dan membuat tanda permanen saat kapal naik ke galangan (*dry dock*) berikutnya.

Lampiran 2: Tabel Defisiensi MV. Amagi dalam Inspeksi Kagoshima PSC

No.	Code	Nature of Deficiency	Action Taken
1	01315	Record of oil residue collection in oil record book not record properly	17
2	11101	The seat belt of starboard side lifeboat not attached properly	17
3	14402	The disinfectants for sewage treatment plan not used	17
4	07111	Safety Lamp of Fire Fighter's outfit in the bridge unable to lit	17
5	11110	Liferaft <ul style="list-style-type: none"> • Unable to be inflated automatically due to securing by rope (both side) • Painter rope was not connected weak link (starboard side) 	17

*Keterangan: Tabel ini disalin dari Formulir B PSC Kagoshima, Japan

B. ANALISIS DATA

Beberapa parameter penting yang harus diperhatikan dalam upaya mitigasi defisiensi yang ditemukan selama inspeksi Port State Control (PSC), meliputi:

1. Pemeliharaan Rutin

Melakukan pemeliharaan rutin dan inspeksi berkala pada semua sistem dan peralatan kapal untuk memastikan semuanya berfungsi dengan baik.

2. Pelatihan dan Pendidikan ABK

Memberikan pelatihan yang memadai kepada awak kapal tentang prosedur keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan internasional.

3. **Dokumentasi yang Tepat**

Memastikan semua dokumentasi, termasuk Sertifikat Manajemen Keselamatan (SMC) dan Sertifikat Pencegahan Pencemaran (IOPP), selalu diperbarui dan tersedia untuk diperiksa.

4. **Audit Internal**

Melakukan audit internal secara berkala untuk mengidentifikasi dan memperbaiki potensi defisiensi sebelum inspeksi PSC dilakukan.

5. **Penilaian Manajemen Sistem**

Menilai dan memperbarui sistem manajemen keselamatan (SMS) untuk memastikan bahwa sistem tersebut sesuai dengan kondisi aktual kapal dan awak kapal.

6. **Komunikasi yang Efektif**

Menjaga komunikasi yang terbuka antara manajemen kapal dan awak kapal mengenai pentingnya kepatuhan terhadap peraturan dan prosedur keselamatan.

7. **Tindakan Korektif**

Segera mengambil tindakan korektif terhadap defisiensi yang ditemukan selama inspeksi PSC dan memastikan bahwa tindakan tersebut didokumentasikan dengan baik.

Dengan memperhatikan parameter-parameter ini, kapal dapat lebih siap menghadapi inspeksi PSC dan mengurangi risiko defisiensi yang dapat menyebabkan penahanan kapal. Kunci keberhasilan dalam mengurangi jumlah defisiensi dalam inspeksi PSC dan menghindari penahanan kapal adalah perawatan rutin di atas kapal yang fokus kepada defisiensi yang paling sering ditemukan dalam inspeksi-inspeksi PSC di pelabuhan yang akan dikunjungi oleh kapal.

Berdasarkan laporan tahunan terbaru dari Tokyo MOU (dipublikasikan Mei, 2023) berikut adalah beberapa defisiensi paling umum yang ditemukan selama inspeksi Port State Control (PSC) di wilayah Asia-Pasifik:

1. **Keselamatan Kebakaran.** Jumlah defisiensi: 5,929 kasus, sebagai contoh diantaranya adalah alat pemadam kebakaran yang tidak berfungsi dan sistem deteksi kebakaran yang rusak.
2. **Kondisi Kerja dan Hidup.** Jumlah defisiensi: 5,773 kasus, sebagai contoh diantaranya adalah ventilasi yang buruk, kebersihan yang tidak memadai dan fasilitas sanitasi yang tidak memadai.

3. **Peralatan Penyelamatan Jiwa.** Jumlah defisiensi: 5,192 kasus, sebagai contoh diantaranya adalah sekoci yang tidak dapat digunakan dan jaket penyelamat yang rusak atau tidak mencukupi.
4. **Keselamatan Navigasi.** Jumlah defisiensi: 4,743 kasus, sebagai contoh diantaranya adalah sistem navigasi yang tidak berfungsi dan lampu navigasi yang rusak.

Defisiensi ini menunjukkan area-area kritis yang perlu diperhatikan oleh kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional.

1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Ketentuan *Port State Control*

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah, yaitu :

a. Kurangnya Motivasi dari Nakhoda kepada ABK Untuk Memahami Aturan *Port State Control* (PSC)

Menurut Dr. Hamzah B. Uno, dalam buku Teori Motivasi dan Pengukurannya (2011:8), Motivasi merupakan dorongan dan kekuatan dalam diri seseorang untuk melakukan tujuan tertentu yang ingin dicapainya. Yang dimaksud tujuan adalah sesuatu yang berada diluar diri manusia sehingga kegiatan manusia lebih terarah karena seseorang akan berusaha lebih semangat dan giat dalam berbuat sesuatu.

Dorongan yang muncul pada diri seseorang ABK baik secara sadar atau tidak sadar untuk melakukan suatu tindakan dengan tujuan tertentu, terutama dalam hal memahami apa itu *Port State Control* (PSC) dengan semua implikasi pentingnya bagi keselamatan maritim dan operasional kapal, sangat dibutuhkan. Itulah motivasi yang benar dari seorang ABK, siapapun dia dan apapun tingkatannya di atas kapal. Namun fakta yang ditemukan di kapal, tidak semua ABK memiliki dorongan pribadi untuk tergerak memahami apa sebenarnya yang dimaksud dengan PSC. Sebagian ABK membutuhkan orang lain, untuk memotivasi mereka tergerak memahami tentang aturan *Port State Control* (PSC). ABK yang berada dalam kelompok ini membutuhkan motivator. Motivator tertinggi di atas kapal adalah Nakhoda sebagai orang yang memiliki kewenangan tertinggi

untuk mendorong ABK untuk memiliki motivasi yang benar dalam memahami apa yang dimaksud dengan PSC.

b. Kurangnya Sosialisasi tentang Aturan PSC Dari Nakhoda dan Perwira Kapal Kepada ABK

Kurangnya sosialisasi tentang aturan *Port State Control* (PSC) dari nakhoda dan perwira kapal kepada ABK (Anak Buah Kapal) menjadi salah satu penyebab utama kurangnya pemahaman ABK tentang ketentuan PSC. Berikut beberapa fakta yang ditemukan di kapal:

- (1) **Informasi yang Tidak Tersampaikan:** Tanpa sosialisasi yang memadai, ABK mungkin tidak mendapatkan informasi penting tentang aturan dan prosedur *Port State Control* (PSC), sehingga mereka tidak memahami peran dan tanggung jawab mereka dalam memastikan kepatuhan.
- (2) **Persepsi Tanggung Jawab yang Salah:** Jika nakhoda dan perwira kapal tidak secara aktif melibatkan ABK dalam diskusi dan pelatihan terkait *Port State Control* (PSC), ABK mungkin merasa bahwa tanggung jawab utama ada pada perwira kapal saja.
- (3) **Kurangnya Keterlibatan:** Tanpa keterlibatan aktif dari ABK dalam persiapan inspeksi, mereka mungkin merasa tidak terlibat dan kurang termotivasi untuk memahami aturan *Port State Control* (PSC).
- (4) **Pengalaman Sebelumnya:** Jika dalam pengalaman sebelumnya, ABK melihat bahwa hanya nakhoda dan perwira kapal yang berinteraksi dengan inspektur *Port State Control* (PSC), mereka mungkin menganggap bahwa ini adalah norma dan bahwa mereka merasa tidak perlu terlibat.

Untuk mengatasi masalah ini, penting bagi nakhoda dan perwira kapal untuk:

- (1) **Mengadakan Sosialisasi Rutin:** Mengadakan sesi sosialisasi dan pelatihan rutin yang melibatkan seluruh kru kapal, termasuk ABK, untuk menjelaskan pentingnya kepatuhan terhadap aturan PSC.

- (2) **Mendorong Partisipasi Aktif:** Melibatkan ABK dalam persiapan inspeksi dan memastikan mereka memahami peran dan tanggung jawab mereka.
- (3) **Memberikan Penghargaan:** Mengakui dan memberikan penghargaan kepada ABK yang menunjukkan pemahaman dan kepatuhan yang baik terhadap aturan PSC.

2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi PSC

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah, yaitu:

a. Kurangnya familiarisasi dan latihan bagi ABK tentang pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi PSC

Sulit bagi seseorang untuk dapat dengan teliti dalam mengerjakan sesuatu pekerjaan atau menyelesaikan suatu masalah jika yang bersangkutan tidak memahami hal substantif pekerjaan atau masalah tersebut. Demikian pula dengan ABK, harus memahami terlebih dahulu tentang ketentuan *Port State Control* (PSC) dengan segala implikasinya, maka selanjutnya akan mudah dan dengan ketelitian yang tinggi dapat mengidentifikasi semua potensi defisiensi dalam upaya mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC). Dari mana ABK dapat mengerti dan memahami tentang pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC)? Sudah tentu dari familiarisasi dan latihan tentang ketentuan *Port State Control* (PSC).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), familiarisasi adalah perihal kekeluargaan. Dalam konteks yang lebih luas, familiarisasi berarti proses yang dapat membuat seseorang atau kelompok orang menjadi akrab dan terbiasa dengan sesuatu, baik itu prosedur, peralatan atau lingkungan baru. Contoh penggunaan familiarisasi dalam konteks maritim adalah ketika awak kapal baru diperkenalkan dengan prosedur keselamatan dan peralatan di kapal untuk memastikan mereka memahami dan dapat mengoperasikannya dengan benar.

Familiarisasi harus diperkuat dengan latihan-latihan agar seseorang atau kelompok orang terbiasa dengan suatu pekerjaan atau masalah dan

mengerti dan memahami cara menyelesaikan pekerjaan atau masalah tersebut. Familiarisasi yang efektif memang harus didukung oleh latihan-latihan yang rutin. Berikut beberapa alasan mengapa latihan sangat penting dalam proses familiarisasi:

- (1) **Penguatan Pengetahuan.** Latihan membantu memperkuat pengetahuan yang telah diperoleh selama proses familiarisasi, sehingga informasi tersebut lebih mudah diingat dan diterapkan.
- (2) **Pengembangan Keterampilan.** Melalui latihan, seseorang dapat mengembangkan keterampilan praktis yang diperlukan untuk menyelesaikan tugas atau mengatasi masalah dengan lebih efisien.
- (3) **Peningkatan Kepercayaan Diri.** Latihan yang rutin dapat meningkatkan kepercayaan diri seseorang dalam menjalankan tugas, karena mereka merasa lebih siap dan terampil.
- (4) **Identifikasi dan Koreksi Kesalahan.** Latihan memungkinkan seseorang untuk mengidentifikasi kesalahan atau kekurangan dalam pemahaman mereka dan memperbaikinya sebelum menghadapi situasi nyata.
- (5) **Adaptasi terhadap Situasi Nyata.** Latihan yang mensimulasikan kondisi nyata membantu seseorang atau kelompok orang untuk lebih siap menghadapi situasi sebenarnya, sehingga mereka dapat merespons dengan cepat dan tepat.
- (6) **Peningkatan Kerjasama Tim.** Latihan bersama dapat meningkatkan kerjasama dan koordinasi antar anggota tim, yang sangat penting dalam menyelesaikan tugas atau mengatasi masalah yang kompleks.

Dengan kombinasi familiarisasi dan latihan yang baik, seseorang atau kelompok orang dapat lebih mudah memahami dan menguasai pekerjaan atau masalah yang dihadapi.

b. Kurangnya penerapan *PSC check list* dan *Planned Maintenance System* (PMS) yang optimal dan efisien

PSC (Port State Control) checklist dan *PMS (Planned Maintenance*

System) adalah dua parameter utama yang sangat penting dalam keberhasilan mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC). Dengan menggabungkan penggunaan PSC checklist dan PMS, kapal dapat secara proaktif mengidentifikasi dan mengatasi potensi masalah sebelum menjadi defisiensi yang dapat menyebabkan detensi. Ini tidak hanya meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional kapal, tetapi juga membantu menjaga reputasi perusahaan pelayaran.

(1) PSC Check list

PSC Check list adalah lembar pemeriksaan yang didalamnya berisi defisiensi-defisiensi yang kemungkinan ditemukan dalam survey atau inspeksi oleh *Port State Control Officer* (PSCO). Disajikan secara lengkap dan detail untuk dilakukannya pemeriksaan awal oleh awak kapal dan memastikan bahwa defisiensi-defisiensi yang ditemukan di atas kapal telah diperbaiki sehingga kapal dalam keadaan siap untuk diperiksa oleh PSCO.

Dalam pembuatan *Safety Management System* (SMS) oleh manajemen kapal, tidak ada persyaratan khusus yang mengharuskan pembuatan form *PSC (Port State Control) checklist*. Namun, banyak perusahaan pelayaran memilih untuk membuat dan menggunakan form PSC checklist sebagai bagian dari SMS mereka. *Checklist* ini sangat penting untuk memastikan bahwa kapal dan awak kapal mematuhi semua peraturan keselamatan dan persyaratan internasional. Biasanya, dilaporkan setiap 2 (dua) atau 3 (tiga) bulan sekali oleh kapal kepada manajemen sebagai laporan kesiapan kapal jika akan dilaksanakannya inspeksi oleh PSC.

PSC check list yang ada dalam SMS dibuat sedemikian rupa sehingga menyerupai *list of deficiencies* yang dikeluarkan oleh Paris MoU, Tokyo MoU atau oleh MoU-MoU Regional lainnya. ***List of Tokyo MoU Deficiency Codes*** dipublikasikan terakhir pada tanggal 23 Desember 2022 dan terdiri dari 25 (dua puluh lima) halaman. Daftar pemeriksaan dari Tokyo MoU ini bersifat umum dan untuk semua jenis dan ukuran kapal. Sementara, PSC checklist yang ada dalam SMS biasanya dibuat lebih ringkas dan padat serta lebih mudah untuk dilaksanakan, karena disesuaikan dengan jenis dan spesifikasi kapal yang bersangkutan.

PSC checklist ini menjadi parameter yang krusial berdasarkan penjelasan-penjelasan berikut ini:

1. **Kepatuhan Regulasi:** *PSC checklist* membantu memastikan bahwa kapal mematuhi semua regulasi internasional yang relevan, seperti SOLAS, MARPOL, dan STCW. Dengan menggunakan *checklist* ini, kru kapal dapat mengidentifikasi dan memperbaiki defisiensi sebelum inspeksi dilakukan.
2. **Persiapan Inspeksi:** *Checklist* ini digunakan untuk mempersiapkan kapal sebelum tiba di pelabuhan, sehingga mengurangi risiko detensi akibat defisiensi yang tidak terdeteksi.
3. **Dokumentasi dan Verifikasi:** *Checklist* membantu dalam mendokumentasikan kondisi kapal dan peralatan, serta memastikan bahwa semua sertifikat dan dokumen yang diperlukan tersedia dan up-to-date

(2) *Planned Maintenance System (PMS)*

Planned Maintenance System (PMS) termasuk dalam elemen ke-10 (sepuluh) dari ISM Code. Elemen ini berfokus pada pemeliharaan kapal dan peralatannya. Elemen ini menekankan pentingnya memiliki program pemeliharaan yang terstruktur dan sistematis untuk memastikan bahwa kapal tetap dalam kondisi aman dan operasional sepanjang masa layanannya. *Planned Maintenance System (PMS)* harus dan wajib ada didalam SMS yang dibuat oleh manajemen kapal. Dengan menggunakan PMS, perusahaan dapat meminimalkan downtime, memperpanjang umur peralatan, dan meningkatkan keselamatan kerja.

Planned Maintenance System (PMS) adalah sistem yang digunakan untuk merencanakan, menjadwalkan, dan melaksanakan pemeliharaan atau perawatan peralatan dan mesin secara teratur. Tujuan utama dari PMS adalah untuk memastikan bahwa semua peralatan dan mesin berfungsi dengan baik dan untuk mencegah kerusakan yang tidak terduga.

Planned Maintenance System (PMS) ini menjadi parameter yang krusial berdasarkan penjelasan-penjelasan berikut ini:

1. **Pemeliharaan Preventif:** *Planned Maintenance System* (PMS) memastikan bahwa semua peralatan dan sistem di kapal dipelihara secara rutin dan preventif, sehingga mengurangi kemungkinan terjadinya defisiensi selama inspeksi PSC.
2. **Keandalan Operasional:** Dengan pemeliharaan yang terencana dan teratur, kapal dapat beroperasi dengan lebih andal dan efisien, mengurangi risiko kerusakan yang dapat menyebabkan detensi².
3. **Catatan Pemeliharaan:** *Planned Maintenance System* (PMS) menyediakan catatan pemeliharaan yang lengkap dan terperinci, yang dapat digunakan sebagai bukti kepatuhan selama inspeksi

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Kurangnya Pemahaman ABK tentang Ketentuan PSC

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan masalah, yaitu :

a. Nakhoda Memberikan Motivasi Kepada ABK tentang Pentingnya Ketentuan PSC

Nakhoda adalah pemimpin yang memegang berkedudukan paling tinggi di kapal. Pengertian pemimpin di sini bukan hanya menyangkut wewenang, keahlian dan komando tertinggi, tetapi pemimpin di sini juga berarti:

- (1) Memberi instruksi kepada semua staff.
- (2) Menunjukkan cara pelaksanaan.
- (3) Memotivasi kepada semua staff untuk melaksanakan pekerjaan sesuai aturan.
- (4) Memimpin ABK dengan contoh yang nyata.
- (5) Memperhatikan seluruh jajaran ABK.
- (6) Memberikan kesempatan kepada semua personel untuk berpartisipasi dalam mengambil keputusan.

- (7) Memberikan dukungan untuk munculnya kreativitas dalam pengembangan sistem.

Salah satu tugas penting seorang nakhoda adalah menjadi motivator bagi awak kapal (ABK). Dengan pendekatan ini, nakhoda dapat membantu menciptakan tim yang solid dan termotivasi, yang pada akhirnya akan meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional kapal. Nakhoda dapat memotivasi ABK, diantaranya dengan cara sebagai berikut:

- (1) **Memberikan Contoh yang Baik.** Nakhoda yang menunjukkan etos kerja yang kuat, disiplin, dan sikap positif yang dapat menginspirasi ABK untuk mengikuti jejaknya.
- (2) **Komunikasi yang Efektif.** Menjaga komunikasi yang terbuka dan jujur dengan ABK, mendengarkan masukan mereka, dan memberikan umpan balik yang konstruktif.
- (3) **Penghargaan dan Pengakuan.** Memberikan penghargaan atau pengakuan kepada ABK yang menunjukkan kinerja baik dapat meningkatkan motivasi dan semangat kerja.
- (4) **Pelatihan dan Pengembangan.** Menyediakan pelatihan dan kesempatan pengembangan keterampilan untuk ABK, sehingga mereka merasa dihargai dan memiliki peluang untuk berkembang.
- (5) **Menciptakan Lingkungan Kerja yang Positif.** Menciptakan lingkungan kerja yang aman, nyaman, dan mendukung dapat meningkatkan kesejahteraan dan motivasi ABK.

Terkadang, karena tugas dan tanggung jawabnya, Nakhoda tidak memiliki waktu banyak untuk berinteraksi lebih dekat dengan ABK. Bahkan, Nakhoda kadang hanya memiliki waktu untuk bertatap muka dengan seluruh ABK hanya pada saat-saat tertentu saja, seperti: *Emergency Drills* (Latihan-latihan Darurat), *Safety Meeting* (Pertemuan tentang keselamatan kapal) dan *briefing* (pengarahan) formal lainnya. Ini menjadi penting, karena pada saat *emergency drills* maka Nakhoda memiliki kesempatan untuk memberikan umpan balik dan mendengarkan masukan dari ABK. Pada saat *Safety Meeting* bisa mendengarkan pengalaman dan saran ABK, sehingga ABK dapat merasa dilibatkan dalam upaya menjaga

keselamatan kapal. Demikian pula pada saat *briefing*, dapat digunakan untuk memperkuat komunikasi dua arah antara Nakhoda dan ABK demi pemahaman bersama tentang upaya menjaga keselamatan kapal.

Kurangnya motivasi ABK dalam memahami ketentuan *Port State Control* (PSC) menjadi suatu hambatan akan tercapainya tujuan mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC). Jika ABK dapat memahami ketentuan *Port State Control* (PSC), itu sama halnya dengan memahami tugas pokok ABK selama bekerja di atas kapal, yaitu menjaga dan memelihara serta merawat kapal agar kapal tempat mereka bekerja tetap layak laut (*seaworthy*) sesuai peraturan keselamatan pelayaran. Motivasi ini yang perlu ditanamkan kepada ABK. Jadi, jika ada ABK yang tidak memiliki kemampuan pribadi untuk memahami tugas pokoknya sebagai ABK, maka motivasi ABK saat bekerja diatas kapal tersebut perlu untuk dipertanyakan.

Memahami motivasi ABK ini penting bagi Nakhoda dan manajemen kapal untuk menciptakan lingkungan kerja yang kondusif dan produktif. Motivasi anak buah kapal (ABK) untuk bekerja di atas kapal dapat bervariasi tergantung pada berbagai faktor.

Banyak orang ingin bekerja sebagai ABK karena dalam bayangan pikiran mereka, bekerja di atas kapal adalah pekerjaan menyenangkan dengan penghasilan lebih besar dibanding bekerja di darat. Mereka lupa memperhitungkan resiko, kesiapan mental dan fisik serta kemampuan dan keterampilan yang harus dimiliki sebagai seorang ABK. *Mindset* (pola pikir) ini yang harus diperbaiki terlebih dahulu sebelum orang tersebut memutuskan untuk bekerja sebagai ABK.

Motivasi dan *mindset* (pola pikir) memiliki hubungan yang erat dan saling mempengaruhi. Kita perlu mengetahui bahwa ada 2 (dua) jenis *mindset* (pola pikir), yaitu pola pikir yang berkembang (*growth mindset*) dan pola pikir tetap (*fixed mindset*). Orang dengan *growth mindset* percaya bahwa kemampuan dan kecerdasannya dapat dikembangkan melalui usaha dan pembelajaran. Sebaliknya, orang dengan *fixed mindset* cenderung percaya bahwa kemampuan mereka adalah tetap dan tidak bisa diubah. Maka orang dengan *growth mindset* lebih mudah terdorong untuk lebih

termotivasi dalam menghadapi tantangan dan berusaha lebih keras untuk mencapai tujuan mereka dengan kesadaran diri yang tinggi. Mereka melihat kegagalan sebagai kesempatan untuk belajar dan berkembang, bukan sebagai akhir dari segalanya. Sebaliknya, orang dengan *fixed mindset* tidak termotivasi untuk mencoba hal-hal baru atau menghadapi tantangan, karena mereka takut gagal dan merasa bahwa usaha mereka tidak akan mengubah hasil.

Memotivasi ABK yang memiliki pola pikir tetap (*fixed mindset*) masih lebih mudah dibandingkan dengan ABK yang apatis, yaitu ABK yang menunjukkan sikap kurang berminat, kurang antusias dan kurang perhatian terhadap sesuatu. ABK yang apatis mungkin tidak peduli dengan hasil atau proses, dan sering kali tidak termotivasi untuk bertindak atau berpartisipasi dalam kegiatan. Sebaiknya, ABK yang apatis harus disingkirkan agar tidak mempengaruhi kinerja ABK yang lain.

Mengatasi ABK yang kehilangan motivasi selama bekerja di atas kapal memerlukan pendekatan yang komprehensif dan empatik. Dengan pendekatan yang tepat, motivasi ABK dapat ditingkatkan, yang pada akhirnya akan meningkatkan kinerja dan keselamatan di atas kapal. Berikut adalah beberapa langkah yang dapat diambil dalam memotivasi ABK:

1. **Komunikasi Terbuka:** Pastikan ada saluran komunikasi yang terbuka antara ABK dan manajemen. Dengarkan keluhan dan saran mereka, serta berikan umpan balik yang konstruktif.
2. **Pelatihan dan Pengembangan:** Berikan pelatihan yang berkelanjutan untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan ABK. Ini tidak hanya meningkatkan kompetensi mereka tetapi juga memberikan rasa pencapaian dan tujuan.
3. **Pengakuan dan Penghargaan:** Berikan penghargaan atas kerja keras dan pencapaian ABK. Pengakuan bisa berupa pujian lisan, sertifikat, atau insentif lainnya.
4. **Lingkungan Kerja yang Sehat:** Ciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman. Pastikan fasilitas di kapal memadai dan ABK merasa dihargai dan diperhatikan.

5. **Kepemimpinan yang Inspiratif:** Nakhoda dan perwira senior harus menjadi teladan yang baik dan memberikan motivasi melalui tindakan dan kata-kata mereka. Kepemimpinan yang baik dapat meningkatkan semangat kerja ABK.
6. **Keseimbangan Kerja dan Kehidupan:** Meskipun bekerja di kapal bisa sangat menuntut, penting untuk memberikan waktu istirahat yang cukup dan kesempatan untuk rekreasi. Ini membantu mengurangi stres dan kelelahan.
7. **Konseling dan Dukungan Psikologis:** Sediakan layanan konseling atau dukungan psikologis bagi ABK yang mengalami masalah pribadi atau stres. Ini bisa membantu mereka mengatasi masalah yang mempengaruhi motivasi mereka.

Dengan memiliki motivasi dan pola pikir (*mindset*) yang benar, sebenarnya ABK telah berjuang bagi dirinya sendiri. Dengan memperhatikan tugas pokok dan tanggung jawabnya di atas kapal, ABK sama halnya menjaga dirinya sendiri untuk tetap aman dan selamat selama bekerja. Dengan motivasi yang benar maka ABK akan menyatu dengan kondisi kapal dan merasa memiliki serta menjaga kapal dengan baik seperti menjaga milik pribadinya, sehingga tidak ada yang terabaikan, walau bagian terkecil dan remeh sekalipun, untuk dirawat dan diperbaiki jika terjadi kerusakan.

b. Meningkatkan Sosialisasi tentang mitigasi defisiensi dan detensi PSC Kepada ABK Secara Maksimal

Sosialisasi mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC) kepada ABK adalah proses memberikan informasi, pendidikan, dan pelatihan kepada anak buah kapal (ABK) tentang cara mengidentifikasi, mencegah, dan mengatasi defisiensi yang dapat menyebabkan detensi oleh otoritas PSC. Tujuan utama dari sosialisasi ini adalah untuk memastikan bahwa ABK memahami pentingnya kepatuhan terhadap peraturan maritim dan dapat mengambil tindakan yang tepat untuk menjaga keselamatan dan kepatuhan kapal.

Dengan sosialisasi yang efektif, ABK akan lebih siap dan termotivasi untuk menjaga kepatuhan kapal terhadap peraturan PSC, yang pada akhirnya akan meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasi kapal. Langkah-langkah yang dilakukan di atas kapal dalam sosialisasi mitigasi defisiensi dan detensi PSC:

1. **Penyampaian Informasi:** Pada berbagai kesempatan, Nakhoda dan *department head*, memberikan informasi yang jelas dan komprehensif tentang apa itu PSC, defisiensi yang umum atau sering ditemukan baik di MV. Amagi maupun di kapal lain, dan konsekuensi dari detensi oleh PSC. Ini dilakukan melalui presentasi, brosur, atau video edukasi.
2. **Pelatihan Praktis:** Mengadakan pelatihan praktis yang melibatkan simulasi inspeksi PSC dan cara mengatasi defisiensi yang ditemukan. Pelatihan ini membantu ABK memahami prosedur yang harus diikuti dan tindakan yang harus diambil.
3. **Penggunaan Materi Edukasi:** Menyediakan materi edukasi seperti panduan, poster, dan modul pelatihan yang dapat diakses oleh ABK kapan saja. Materi ini mencakup informasi tentang peraturan maritim, standar keselamatan, dan praktik terbaik. Teknologi informasi saat ini sudah berkembang begitu pesat. Demikian pula dengan informasi tentang inspeksi PSC, defisiensi-defisiensi yang ditemukan dan sampai proses penahanan atau detensi beserta resiko yang harus ditanggung, ada dalam bentuk video yang disajikan cukup menarik dan mudah dimengerti.
4. **Evaluasi dan Umpan Balik:** Melakukan evaluasi berkala untuk menilai pemahaman dan kesiapan ABK dalam menghadapi inspeksi PSC. Memberikan umpan balik yang konstruktif dan melakukan perbaikan jika diperlukan.
5. **Komunikasi Terbuka:** Mendorong komunikasi terbuka antara ABK dan manajemen kapal. ABK harus merasa nyaman untuk melaporkan masalah atau kekhawatiran terkait defisiensi tanpa takut akan konsekuensi negatif. Justru menjadi positif, jika ABK menemukan kerusakan alat atau ketidak-sesuaian keadaan pada bagian kapal yang termasuk dalam daftar defisiensi, yang kemudian melaporkannya kepada

kepala departemen (*department head*) kapal, sehingga kepala departemen dapat memutuskan langkah perbaikan yang direkomendasikan.

2. Kurangnya ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi PSC

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua pemecahan masalah, yaitu :

a. Meningkatkan familiarisasi dan latihan bagi ABK tentang pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi PSC

Jika di kapal ditemukan defisiensi pada saat dilakukannya pemeriksaan oleh *Port State Control* (PSC), terutama defisiensi yang menyebabkan detensi atau penahanan, ada beberapa risiko yang signifikan yang dapat dihadapi:

(1) Risiko Operasional

- (a) **Penundaan Operasional:** Detensi kapal berarti kapal tidak diizinkan berlayar sampai semua defisiensi diperbaiki. Ini dapat menyebabkan penundaan yang signifikan dalam jadwal pelayaran dan pengiriman muatan dan atau penumpang.
- (b) **Biaya Tambahan:** Perbaikan defisiensi yang ditemukan selama inspeksi PSC dapat memerlukan biaya yang besar, termasuk biaya perbaikan, biaya tenaga kerja, dan biaya tambahan lainnya seperti denda atau penalti.

(2) Risiko Finansial

- (a) **Kerugian Finansial:** Penundaan dan biaya tambahan dapat menyebabkan kerugian finansial yang besar bagi perusahaan pelayaran. Selain itu, detensi dapat mengakibatkan hilangnya kontrak atau pelanggan karena ketidakmampuan untuk memenuhi jadwal pengiriman muatan.
- (b) **Peningkatan Premi Asuransi:** Kapal yang sering mengalami defisiensi dan detensi dapat dianggap berisiko tinggi oleh perusahaan asuransi, yang dapat mengakibatkan peningkatan premi asuransi.

(3) Risiko Reputasi

- (a) **Reputasi yang Tercemar:** Detensi oleh PSC dapat merusak reputasi perusahaan pelayaran. Kapal yang sering ditahan dapat dianggap tidak aman atau tidak dapat diandalkan oleh pelanggan dan mitra bisnis.
- (b) **Pengawasan Lebih Ketat:** Kapal yang memiliki riwayat defisiensi dan detensi mungkin akan diawasi lebih ketat oleh otoritas pelabuhan di masa mendatang, yang dapat meningkatkan frekuensi dan intensitas inspeksi.

(4) Risiko Keselamatan dan Lingkungan

- (a) **Keselamatan Awak Kapal dan Kapal:** Defisiensi yang tidak segera diperbaiki dapat mengancam keselamatan awak kapal dan kapal. Misalnya, defisiensi dalam sistem keselamatan atau peralatan navigasi dapat meningkatkan risiko kecelakaan di laut.
- (b) **Dampak Lingkungan:** Defisiensi dalam sistem pencegahan polusi dapat mengakibatkan insiden pencemaran lingkungan, yang dapat mengakibatkan denda besar dan kerusakan lingkungan yang serius.

(5) Risiko Hukum

- (a) **Sanksi Hukum:** Kapal yang tidak mematuhi regulasi internasional dapat dikenakan sanksi hukum oleh otoritas pelabuhan, termasuk denda, penahanan kapal, atau bahkan pencabutan izin operasional.
- (b) **Tuntutan Hukum:** Insiden yang disebabkan oleh defisiensi yang tidak diperbaiki dapat mengakibatkan tuntutan hukum dari pihak ketiga, seperti pemilik muatan atau pihak yang terkena dampak pencemaran.

Dengan memahami risiko-risiko ini, penting bagi perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa kapal mereka selalu dalam kondisi yang baik dan mematuhi semua regulasi internasional untuk menghindari defisiensi dan detensi oleh PSC. Risiko-risiko ini juga harus dipahami oleh awak kapal untuk menjaga kapal terhindar dari situasi yang merugikan perusahaan, terutama yang mengakibatkan kelebihan beban finansial.

Awak kapal dituntut untuk lebih teliti dalam mengidentifikasi kerusakan bagian kapal atau kekurangan-kekurangan dalam pemenuhan standar keselamatan yang berpotensi defisiensi, terlebih defisiensi yang dapat mengakibatkan kapal ditahan dan dihukum (*detented and detained*) oleh PSC. Untuk itu, perusahaan harus aktif melakukan familiarisasi dan latihan bagi ABK untuk mitigasi defisiensi dan detensi oleh PSC. Familiarisasi dan Latihan mitigasi defisiensi dan detensi PSC oleh perusahaan dapat dilaksanakan langsung dengan hadirnya *superintendent* (pengawas) di atas kapal. Kehadiran *superintendent* di atas kapal dapat meningkatkan ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi.

Superintendent, atau sering disebut *Marine Superintendent* atau *Ship Superintendent*, adalah seorang profesional yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pemeliharaan kapal untuk memastikan operasional yang lancar dan kepatuhan terhadap aturan keselamatan pelayaran. *Marine Superintendent* biasanya berada di bawah departemen teknis atau operasional dalam struktur organisasi perusahaan pelayaran. Mereka melapor kepada manajer teknis atau manajer operasional dan bekerja sama dengan berbagai departemen lain untuk memastikan kapal beroperasi dengan efisien dan aman.

Familiarisasi dan latihan mitigasi defisiensi dan detensi PSC yang dilakukan langsung dengan kehadiran *marine superintendent* di atas kapal adalah langkah yang sangat efektif. Berikut adalah beberapa alasan mengapa pendekatan ini sangat bermanfaat:

- (1) **Pengawasan Langsung:** *Superintendent* dapat melakukan pengawasan langsung terhadap kondisi kapal dan kinerja ABK, memastikan bahwa semua prosedur keselamatan dan pemeliharaan diikuti dengan benar.
- (2) **Pelatihan Praktis:** Dengan kehadiran *superintendent*, pelatihan dapat dilakukan secara praktis dan langsung di lapangan, memungkinkan ABK untuk memahami dan mengaplikasikan pengetahuan mereka dalam situasi nyata. Saat familiarisasi dan pelatihan, *Marine Superintendent* dapat berperan sebagai PSCO dan bersama-sama dengan ABK mencari dan mengidentifikasi defisiensi hingga detail,

sehingga ABK dapat dengan mudah memahami proses mitigasi defisiensi tersebut. Familiarisasi dan latihan yang rutin dapat membantu ABK mengenali dan mengatasi potensi defisiensi sebelum menjadi masalah yang lebih besar.

- (3) **Identifikasi Masalah:** *Superintendent* dapat membantu mengidentifikasi masalah atau defisiensi yang mungkin tidak terlihat oleh ABK, serta memberikan rekomendasi dan solusi yang tepat untuk mengatasinya dengan segera.
- (4) **Peningkatan Kompetensi:** Kehadiran *superintendent* dapat meningkatkan kompetensi ABK melalui bimbingan dan pelatihan langsung, memastikan bahwa mereka siap menghadapi inspeksi PSC.
- (5) **Peningkatan Disiplin:** Dengan pengawasan langsung, *superintendent* dapat memastikan bahwa ABK mematuhi standar disiplin dan prosedur keselamatan yang ketat.

Dengan pendekatan ini, perusahaan dapat memastikan bahwa kapal mereka selalu dalam kondisi yang baik dan siap untuk inspeksi PSC, serta meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional secara keseluruhan. Dengan pendekatan ini pula, ABK lebih teliti dalam mengidentifikasi setiap potensi defisiensi dan mengoptimalkan upaya mitigasi defisiensi.

b. Menerapkan *PSC check list* dan *Planned Maintenance System (PMS)* yang optimal dan efisien

Meningkatkan ketelitian ABK dalam mengidentifikasi defisiensi sangat penting untuk memastikan keselamatan dan kepatuhan kapal terhadap regulasi. Ketelitian yang dimaksud adalah bahwa identifikasi yang dilakukan oleh ABK dilakukan secara detail mencakup bagian-bagian terkecil maupun bagian-bagian yang semula dianggap remeh sekalipun. Karena memperbaiki kerusakan atau masalah yang semula kecil lebih baik sebelum kerusakan atau masalah tersebut menjadi besar dan semakin rumit. Penggunaan *PSC checklist* dan *Planned Maintenance System (PMS)* dapat sangat membantu dalam proses ini.

(1) Pengadaan dan penerapan *PSC Check list*

Ketika penulis bekerja di MV. Amagi sebagai *Chief Officer*, penulis

tidak menemukan *PSC checklist* dalam *Safety Maintenance System* (SMS) yang dibuat oleh manajemen kapal. Memang, tidak ada ketentuan dan peraturan khusus, terutama dalam ISM Code yang mengharuskan manajemen kapal untuk membuat *PSC checklist* dan mencantumkannya di dalam salah satu daftar *checklist* SMS. Namun *PSC Checklist* sangat penting untuk diadakan karena dengan adanya *PSC checklist* menjadi salah satu *checklist* dalam *Safety Management System* (SMS) dapat menciptakan dampak yang sangat positif untuk usaha mitigasi defisiensi dan detensi oleh PSC. Dampak positif tersebut, diantaranya adalah:

① **Meningkatkan Kepatuhan:**

Kepatuhan terhadap Regulasi: *PSC checklist* membantu memastikan bahwa kapal mematuhi semua regulasi internasional yang berlaku, seperti SOLAS, MARPOL, dan ISM Code. Dengan mencantumkan *checklist* ini dalam SMS, manajemen kapal dapat lebih mudah memantau dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi tersebut.

② **Mengurangi Risiko Detensi:**

Identifikasi Defisiensi: *Checklist* membantu awak kapal (ABK) mengidentifikasi dan mengatasi defisiensi sebelum inspeksi PSC dilakukan. Ini dapat mengurangi risiko kapal ditahan (*detained*) oleh otoritas pelabuhan karena ketidakpatuhan.

③ **Meningkatkan Keselamatan:**

Proaktif dalam Keselamatan: Dengan menggunakan *PSC checklist*, kru kapal dapat lebih proaktif dalam memastikan semua peralatan keselamatan dan prosedur operasional dalam kondisi baik. Ini tidak hanya meningkatkan keselamatan kapal dan kru, tetapi juga melindungi lingkungan laut.

④ **Efisiensi Operasional:**

Persiapan yang Lebih Baik: *Checklist* membantu kru kapal mempersiapkan diri dengan lebih baik sebelum tiba di pelabuhan. Ini dapat mengurangi waktu dan biaya yang terkait dengan inspeksi dan perbaikan mendadak.

⑤ **Pelatihan dan Familiarisasi:**

Pelatihan ABK: Dengan mencantumkan PSC checklist dalam SMS, manajemen kapal dapat menggunakan checklist ini sebagai alat pelatihan untuk ABK. Ini membantu memastikan bahwa semua ABK memahami dan dapat menerapkan prosedur keselamatan dengan benar.

Kapal-kapal yang berada dibawah pengawasan kelas *Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)* dapat mengakses dan menggunakan Buku Saku Daftar Periksa PSC (*ClassNK Port State Control Pocket Checklist*). Buku saku ini, walaupun memiliki izin penggunaan terbatas, namun dapat diakses untuk dicetak sebagai rujukan atau panduan. Buku saku PSC Checklist ini juga dibuat berdasarkan analisa statistik dan penyelidikan terhadap defisiensi yang ditunjukkan dan ditemukan oleh petugas *Port State Control (PSCO)* pada kapal-kapal yang diklasifikasikan oleh NK. Untuk meminimalkan risiko kapal ditahan, *checklist* ini harus digunakan oleh awak kapal sebelum tiba di pelabuhan. Item-item yang diidentifikasi dalam *checklist* ini berkaitan dengan defisiensi yang telah mengakibatkan penahanan oleh PSC. Jika ada item yang diidentifikasi dalam *checklist* ini tidak dalam kondisi kerja yang baik, awak kapal harus mengambil tindakan yang tepat untuk memperbaiki defisiensi yang dicatat sebelum tiba di pelabuhan.

Checklist ini diorganisasikan menurut area yang berbeda di kapal untuk referensi yang memudahkan awak kapal. *Checklist* ini adalah *checklist* pra-kedatangan di pelabuhan. Oleh karena itu, *checklist* yang lebih rinci harus digunakan untuk program pemeliharaan rutin di atas kapal. Contoh Penggunaan *PSC Checklist* diantaranya:

- ① **Pre-Arrival Checklist:** Digunakan sebelum kapal tiba di pelabuhan untuk memastikan semua aspek keselamatan dan kepatuhan telah diperiksa dan dalam kondisi baik.
- ② **Routine Maintenance Checklist:** Digunakan secara rutin untuk memeriksa kondisi kapal dan peralatan keselamatan, serta memastikan bahwa semua tindakan pemeliharaan telah dilakukan sesuai jadwal.

Dengan mencantumkan PSC checklist dalam SMS, manajemen kapal dapat lebih efektif dalam memastikan keselamatan, kepatuhan, dan efisiensi

operasional kapal. PSC checklist juga sangat membantu ABK untuk lebih teliti mengidentifikasi defisiensi dari yang kecil yang biasanya di anggap remeh hingga yang besar dan menjadi prioritas untuk ditangani segera.

(2) Pelaksanaan dan Penerapan *Planned Maintenance System* (PMS)

Planned Maintenance System (PMS) harus disesuaikan dengan tipe kapal. Faktanya, penulis menemukan PMS yang ada di MV. Amagi adalah PMS yang diadopsi dari kapal lain yang berbeda karakternya, sehingga beberapa item pemeliharaan kapal tidak bisa diaplikasikan dan sebaliknya kondisi serta peralatan kapal yang ada di MV. Amagi tidak tercantum dalam PMS.

Hal ini penting karena setiap jenis kapal memiliki kebutuhan pemeliharaan yang berbeda berdasarkan desain, fungsi, dan peralatan yang digunakan. Berikut adalah beberapa alasan mengapa PMS perlu disesuaikan dengan tipe kapal:

(a) Alasan Penyesuaian PMS dengan Tipe Kapal

① Kebutuhan Pemeliharaan Spesifik:

- **Kapal Kargo:** Memerlukan pemeliharaan rutin pada sistem bongkar muat, crane, dan ruang kargo.
- **Kapal Penumpang:** Fokus pada pemeliharaan fasilitas penumpang, sistem keselamatan, dan peralatan penyelamatan.
- **Kapal Tanker:** Memerlukan perhatian khusus pada sistem pemuatan dan pembongkaran cairan, serta sistem pencegahan pencemaran.

② Persyaratan Klasifikasi dan Regulasi:

Setiap tipe kapal harus mematuhi persyaratan klasifikasi dan regulasi yang berbeda. Misalnya, kapal tanker harus mematuhi regulasi MARPOL Annex I, sementara kapal penumpang harus mematuhi SOLAS.

③ Peralatan dan Sistem yang Berbeda:

Tipe kapal yang berbeda memiliki peralatan dan sistem yang berbeda, yang memerlukan jadwal pemeliharaan dan

inspeksi yang spesifik. Misalnya, sistem navigasi dan komunikasi pada kapal penumpang mungkin lebih kompleks dibandingkan dengan kapal kargo.

④ **Efisiensi Operasional:**

Dengan menyesuaikan PMS dengan tipe kapal, pemilik dan operator kapal dapat memastikan bahwa semua peralatan dan sistem berfungsi dengan optimal, mengurangi downtime, dan meningkatkan efisiensi operasional.

(b) Implementasi PMS yang Efektif

- ① **Database Lengkap:** Dimulai dengan membangun database lengkap dari semua mesin, peralatan, dan *fitting* di kapal.
- ② **Penjadwalan Pemeliharaan:** Buat jadwal pemeliharaan yang sesuai dengan persyaratan pabrikan dan badan klasifikasi.
- ③ **Dokumentasi dan Pelaporan:** Pastikan semua kegiatan pemeliharaan didokumentasikan dengan baik dan dilaporkan sesuai dengan standar yang berlaku.

Dengan menyesuaikan PMS dengan tipe dan karakteristik kapal, maka pemeliharaan yang dilakukan ABK lebih terarah serta perusahaan dapat memastikan bahwa kapal selalu dalam kondisi terbaik dan siap untuk beroperasi dengan aman dan efisien.

MV. Amagi adalah kapal tipe *Refrigerated Cargo Carrier* atau kapal pengangkut muatan yang dibekukan. Khususnya muatan ikan beku, walau kapal ini juga dirancang untuk muatan beku lainnya seperti daging, buah-buahan dan sayuran (*vegetables*). Oleh sebab itu, kapal ini memiliki ruang penyimpanan muatan 3 (tiga) palka *twindeck* berpendingin sebesar 3,793.93 M³ atau 133,983.00 CuFt (*Cubic Feet*) dengan sistem pendingin *air-circulation and glid-coil*. Sistem pendinginnya mampu mendinginkan muatan sampai 55 (lima puluh lima) derajat *Celcius* dibawah nol (-55°C). Spesifikasi khusus lainnya adalah perlengkapan derek untuk bongkar muat yang bertipe *Union Purchase Derrick* berkekuatan 3 (tiga) ton sebanyak 6 (enam) unit yang terpasang masing-masing 2 (dua) unit untuk setiap palkanya. Derek ini digerakan oleh sistem hidrolik. Karakteristik utama MV. Amagi dapat dilihat dalam Lampiran 3: *M/S AMAGI SHIP'S PARTICULAR*.

Maka dari itu, sudah seharusnya, *Planned Maintenance Sytem* (PMS) di MV. Amagi dibuat sesuai tipe dan karakteristik kapalnya. Ada beberapa standar internasional yang mengatur *Planned Maintenance System* (PMS) untuk kapal reefer. Beberapa di antaranya adalah:

- (1) **ISM Code (International Safety Management Code):** Adalah standar internasional yang mengatur manajemen keselamatan di kapal, termasuk pemeliharaan terencana. PMS harus mematuhi persyaratan ISM Code untuk memastikan keselamatan operasional dan pencegahan polusi.
- (2) **IACS (International Association of Classification Societies):** IACS menyediakan panduan dan standar untuk pemeliharaan kapal, termasuk kapal reefer. Standar ini mencakup inspeksi dan pemeliharaan rutin untuk memastikan kapal tetap dalam kondisi baik.
- (3) **ISO 9001:** Adalah standar internasional untuk sistem manajemen mutu. Meskipun tidak spesifik untuk kapal reefer, standar ini dapat diterapkan untuk memastikan bahwa proses pemeliharaan dilakukan dengan cara yang konsisten dan berkualitas tinggi.
- (4) **ISO 14001:** Adalah standar internasional untuk sistem manajemen lingkungan. Standar ini membantu memastikan bahwa operasi pemeliharaan kapal reefer dilakukan dengan mempertimbangkan dampak lingkungan.
- (5) **MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships):** Mengatur pencegahan polusi dari kapal, termasuk pemeliharaan sistem pendingin dan peralatan lainnya untuk mencegah kebocoran dan polusi.
- (6) **SOLAS (Safety of Life at Sea):** Adalah konvensi internasional yang mengatur keselamatan di laut. Standar ini mencakup persyaratan untuk pemeliharaan peralatan keselamatan dan sistem pendingin di kapal reefer.
- (7) **Standar dari Badan Klasifikasi: Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)** memiliki standar dan panduan khusus untuk pemeliharaan kapal reefer. Standar ini mencakup inspeksi, pemeliharaan, dan sertifikasi peralatan dan sistem di kapal.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan diantaranya yaitu :

1. Kurangnya motivasi dari ABK untuk memahami aturan *Port State Control* (PSC) sehingga mereka kurang memahami pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi *Port State Control* (PSC).
2. Belum maksimalnya pelaksanaan sosialisasi tentang ketentuan dan aturan *Port State Control* (PSC) sehingga ABK kurang memahami dampak yang ditimbulkan dan cara mengatasi defisiensi terutama yang berakibat pada detensi yang dilakukan oleh *Port State Control* (PSC).
3. Kurangnya familiarisasi dan latihan bagi ABK tentang ketentuan *Port State Control* (PSC) Code sehingga ABK kurang teliti dalam mengidentifikasi defisiensi, baik minor defisiensi maupun mayor defisiensi yang dapat berpotensi detensi oleh *Port State Control* (PSC).
4. Tidak adanya PSC Checklist dalam *Safety Management System* kapal dan belum konsistennya pelaksanaan *Planned Maintenance System* (PMS) menyebabkan mitigasi defisiensi dan detensi PSC di atas kapal belum maksimal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran sebagai pemecahan atau solusi yang tepat mengenai peningkatan kinerja ABK dalam mitigasi defisiensi PSC di MV. Amagi guna menghindari detensi dan semua implikasi dari inspeksi PSC, yaitu sebagai berikut:


1. Nakhoda agar memberikan motivasi kepada ABK dalam memahami aturan *Port State Control* (PSC) sehingga ABK dapat memahami maksud dan tujuan inspeksi oleh PSC di atas kapal.
2. Seharusnya, Nakhoda dan kepala departemen kapal (*Ship Department Head*) melakukan sosialisasi tentang pentingnya aturan *Port State Control* (PSC) dan mitigasi defisiensi kepada ABK secara maksimal untuk menghindari detensi.
3. Manajemen melalui *Marine Superintendent* diharapkan lebih intens meningkatkan familiarisasi dan latihan bagi ABK tentang pentingnya mitigasi defisiensi dan detensi PSC untuk meningkatkan standar keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan dari pencemaran di kapal.
4. PSC Checklist dan Planned Maintenance System (PMS)
 - a. Manajemen sebaiknya mencantumkan PSC *checklist* dalam *Safety Management System* (SMS) atau setidaknya dapat mengadopsi *ClassNK-Port State Inspections Pocket Checklist* yang disesuaikan dengan kondisi kapal serta defisiensi yang sering ditemukan dalam inspeksi PSC terlebih defisiensi yang menjadi penyebab detensi, agar seluruh ABK dapat lebih teliti dalam mitigasi defisiensi sebelum kapal tiba di pelabuhan dan pada saat inspeksi PSC dilaksanakan.
 - b. Manajemen sebaiknya membuat *Planned Maintenance System* (PMS) yang sesuai dengan karakteristik kapal sehingga seluruh rencana pemeliharaan kapal mencakup semua bagian kapal dan ABK dapat lebih teliti untuk prioritas pemeliharaan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Anshoriy, Nasiruddin, & Sudarsono. (2008). **Kearifan Lingkungan dalam Perspektif Budaya Jawa**. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor.
- Jonassen, D. H. (2010). **Learning to Solve Problems: A Handbook for Designing Problem-Solving Learning Environments** (1st ed.). New York: Routledge.
- Dewey, J. (1910). **How We Think**. Boston: D.C. Heath and Company.
- Hadiningrat, J. K., et al. (2023). **Manajemen Pelatihan**. Sukoharjo: Pradina Pustaka.
- Hasibuan, M. S. P. (2006). **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta: Gramedia.
- International Maritime Organization (IMO). (2001). **Safety Of Life at Sea (SOLAS)**. London: IMO Publication.
- International Maritime Organization (IMO). (2011). **STCW Convention and STCW Code Including 2010 Manila Amendments** (3rd consolidated ed.). London: IMO Publication.
- International Maritime Organization (IMO). (2014). **International Safety Management (ISM) Code** (2014 ed.). London: IMO Publication.
- International Maritime Organization (IMO). (2024). **Resolution A.1185(33) Adopted on 6 December 2023 (Agenda items 11 and 13) Procedures for Port State Control, 2023**. London: IMO Publication.
- International Maritime Organization (IMO). (2022). **Resolution A. 1155(32) Adopted on 15 December 2021 (Agenda items 12 and 14) Procedures for Port State Control, 2021**. London: IMO Publication.
- International Maritime Organization (IMO). (2017). **Resolution A.1119(30) Adopted on 6 December 2017 (Agenda item 9) Procedures for Port State Control, 2017**. London: IMO Publication.
- International Maritime Organization (IMO). (2015). **Revised ISM Code effective as from 1 January 2015: International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), No.6 Resources and Personnel**. London: IMO Publication.
- Keller, G., & Papasan, J. (2013). **The One Thing: The Surprisingly Simple Truth Behind Extraordinary Results**. Austin, Texas: Bard Press.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2008). Jakarta: Pusat Bahasa.

- Knight, A. (2018). Port State Control: An Important Concept in the Safety of Life at Sea, the Protection of the Marine Environment, and of Goods in Transit. Dalam D. Werle, P. R. Boudreau, M. R. Brooks, M. J. A. Butler, A. Charles, S. Coffen-Smout, D. Griffiths, I. McAllister, M. L. McConnell, I. Porter, S. J. Rolston, & P. G. Wells (Eds.), **The Future of Ocean Governance and Capacity Development: Essays in Honor of Elisabeth Mann Borgese (1918-2002)** (hlm. 462-467). Brill.
- Nugroho, Y. A. B. (2019). **Pelatihan dan Pengembangan SDM: Teori dan Aplikasi**. Jakarta: Penerbit Unika Atma Jaya.
- Nitisemito. (2006). **Manajemen Personalial** (Edisi kedua). Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Mangkunegara, A. P. (2000). **Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan**. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Putra, R., et al. (2024). **Model Kinerja**. Padang: CV. Gita Lentera.
- Republik Indonesia. (2008). **Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran**. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 No. 64.
- Republik Indonesia. (2007). **Undang-Undang No. 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana**. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 No. 66.
- Sasono, H. B., et al. (2014). **Manajemen Kapal Niaga: Teori, Aplikasi dan Peluang-peluang Bisnis**. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Tokyo MOU. (2022). **List of Tokyo MOU Deficiency Codes.pdf**. Diakses dan di download pada 23 Desember 2022, dari <https://www.tokyo-mou.org/doc/>.
- Widianti, H. (2022). **Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM): Sebuah Pengantar untuk Mahasiswa**. Pekalongan: PT. Nasya Expanding Management.

Gambar 1. Formulir A PSC Bangkok, Thailand



FORM A
Report No. _____

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION ¹⁾**

(reporting authority) : Marine Department of Thailand
(address) : 1278 Yotha Road, Sampantawong, Bangkok, Thailand
(telephone) : (662)2331311-8
(telefax) : (662)2366678
(e-mail address) : psc@md.go.th

copy to: master
head office
PSCO
if ship is detained, copy to:
flag State
IMO
Recognized organization, if applicable

1 name of reporting authority Marine Department of Thailand 2 name of ship **AMAGI**
3 flag of ship **PANAMA** 4 type of ship **REFRIGERATE CARGO** 5 call sign/MMSI **H3FY/1342770000**
6 IMO number **9170963** 7 gross tonnage **2485** 8 deadweight (where applicable)
9 year of build **27-03-1991** 10 date of inspection **12-09-2023** 11 place of inspection **BANGKOK (33A)**
12 classification society **NK** 13 date of release from detention²⁾
14a IMO company number **1981905** 14b particulars of company **TURITEC COMPANY LIMITED**

15 name and signature of master to certify that the information under 14 is correct: name **ADRIANUS K** signature _____

16 details of ship certificates

a title	b issuing authority	c date of issue and expiry
1 Load Line Cert.	NK	05-05-2022 01-07-2027
2 Cargo Ship Safety Construction Cert.	NK	05-05-2022 01-07-2027
3 Cargo Ship Safety Equipment Cert.	NK	05-05-2022 01-07-2027
4 Cargo Ship Safety Radio Cert.	NK	05-05-2022 01-07-2027
5 IOPP Cert.	NK	26-06-2023 01-07-2027
6 Minimum Safe Manning Document	FLAG	26-10-2022 -
7 International Tonnage Cert.	NK	13-11-2020 -
8 D O C	NK	09-07-2021 17-07-2026
9 S M C	NK	30-05-2023 29-05-2028
10 ISSC	FLAG	05-06-2023 20-05-2028
11 MLC	NK	31-05-2023 30-05-2028
12		

d information on last intermediate or annual survey

date	surveying authority	place
26-06-2023	NK	JAPAN
26-06-2023	NK	JAPAN
26-06-2023	NK	JAPAN
26-06-2023	NK	JAPAN
13-10-2022	NK	JAPAN

17 deficiencies ☐ no ☒ yes (see attached Form B)
18 ship detained ☒ no ☐ yes³⁾
19 supporting documentation ☒ no ☐ yes (see annex)

issuing office Marine Department, Thailand name **MR. EAKSIT B** / **MR. NATHANONG S**
(duly authorized PSCO of reporting authority)
telephone +6622331311-8
telefax +6622366678 signature _____

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023

1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

05-05-2022

01-07-2027

26-06-2023

01-07-2027

26-10-2022

-

13-11-2020

-

09-07-2021

17-07-2026

30-05-2023

29-05-2028

05-06-2023

20-05-2028

31-05-2023

30-05-2028

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

26-06-2023

NK

JAPAN

13-10-2022

NK

JAPAN

no

yes (see attached Form B)

no

yes³⁾

no

yes (see annex)

Marine Department, Thailand

MR. EAKSIT B

MR. NATHANONG S

+6622331311-8

+6622366678

signature

**THAI MARINE DEPARTMENT
SHIP SURVEILLANCE BUREAU
SHIP SURVEYOR**

AMAGI

POWER SHIP S.A.

12-09-2023

1981905

2485

9170963

27-03-1991

12-09-2023


1981905

TURITEC COMPANY LIMITED

ADRIANUS K

05-05-2022

Gambar 2. Formulir B PSC Bangkok, Thailand



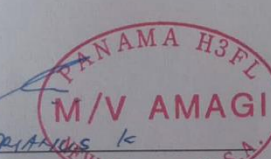
FORM B
Report No. _____


**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION**


(reporting authority) : Marine Department of Thailand
(address) : 1278 Yotha Road, Sampantawong, Bangkok, Thailand
(telephone) : (662)2331311-8
(telefax) : (662)2366678
(e-mail address) : psc@md.go.th

copy to: master
head office
PSCO
if ship is detained, copy to:
flag State
IMO
Recognized organization, if applicable

2	name of ship	AMAGI			6	IMO number	9170963		
10	date of inspection	12-09-2023			11	place of inspection	BANGKOK (33A)		
20	number	21	code	nature of deficiency ⁴⁾	convention ⁵⁾ reference	22	action taken ⁶⁾	23	responsible RO ⁵⁾
	1	01307		TABLE OF SHIP BOARD WORKING ARRANGEMENT SHOW THAT NO DUTY OFFICERS KEEPING WATCH DURING SHIP ARE IN PORT AND THIS DOCUMENT ISSUE SINCE 13-10-2021 BY PREVIOUS MASTER.			16.		
	2	10201		HOUR OF REST RECORD OF CREW IN AUGUST 2023 WAS NOT REFLECTED WITH ACTUAL HOUR OF REST			17		
	3	11134		NO EVIDENCE OF LIFE BOAT MANEUVERING IN THE WATER SINCE APRIL 2023.			17		
	4	07125		FIRE DRILL RECORD WAS SHOWN THE DRILL NOT FOLLOW THE DETAIL OF SOLAS CONVENTION CH. III R. 19.			17		


 ADMIRALTY IC

name : MR. FAKSET B. / MR. NATAPONG S.
(duly authorized PSCO of reporting authority)
signature : 



 SHIP STANDARD BUREAU
SHIP SURVEYOR

⁴⁾ This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of detention, it is recommended that full survey be carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

⁵⁾ To be completed in the event of a detention.

⁶⁾ Applicable Deficiency Action Codes (see reverse side of copy) to be entered.

Gambar 3. Formulir B (2) PSC Bangkok, Thailand



FORM B
Report No. _____


**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION**

(reporting authority) : Marine Department of Thailand
(address) : 1278 Yotha Road, Sampantawong, Bangkok, Thailand
(telephone) : (662)2331311-8
(telefax) : (662)2366678
(e-mail address) : psc@md.go.th


copy to: master
head office
PSCO
if ship is detained, copy to:
flag State
IMO
Recognized organization, if applicable

2 name of ship AMAGI 6 IMO number 9170263
10 date of inspection 14-09-2023 11 place of inspection BANGKOK (33A)

20 number	21 code	nature of deficiency ⁴⁾	convention ⁵⁾ reference	22 action taken ⁶⁾	23 responsible RO ⁶⁾
5.	07120	Emergency Escape Trunk from Engine room was obstructed by ship store.		17	
6	07116	Engine room Hap mixing of stopping pin while in close position.		17	




name MR. Eakrit B. / MR. Nattapong S.
(duly authorized PSCO of reporting authority)
signature [Signature]



⁴⁾ This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of detention, it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.
⁵⁾ To be completed in the event of a detention.
⁶⁾ Applicable Deficiency Action Codes (see reverse side of copy) to be entered.

Gambar 4. CIC on Fire Safety PSC Bangkok, Thailand

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL
IN THE ASIA-PACIFIC REGION



TOKYO MOU

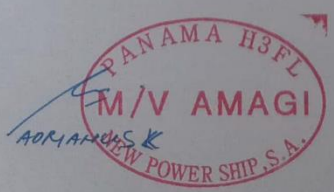
CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN
ON FIRE SAFETY
01/09/2023 to 30/11/2023


CIC on FIRE SAFETY			
Inspection Authority	THAILAND		
Ship Name	AMAGI	IMO Number	9170963
Date of Inspection	14-09-2023	Inspection Port	BANGKOK (33A)

QUESTIONS 1 TO 10 ANSWERED WITH A "NO" MUST BE ACCOMPANIED BY A RELEVANT DEFICIENCY ON THE REPORT OF INSPECTION.

No.	Item	Yes	No	N/A	Detention
1*	Are the emergency escape routes maintained in a safe condition?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2*	Are the fire doors maintained in good working condition?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3*	Has the fixed fire detection and fire alarm systems, been periodically tested in accordance with the requirements of the Administration?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4*	Are ventilation closing appliances capable of being closed?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5*	Are the means of control for power ventilation of machinery spaces operable from two grouped positions?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6*	Can each fire pump deliver at least the two required jets of water?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7*	Are the means of control provided in a position outside the machinery space for stopping ventilation and oil transfer equipment operational?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8*	Is the room for the fixed gas fire extinguishing medium used only for this purpose?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9*	Are the valves used in the fire main line operational?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10*	Where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Note: If "No" is ticked for questions marked with an asterisk "*", the ship may be considered for detention.





Gambar 5. MV. Amagi



M/S AMAGI

SHIP'S PARTICULARS

HATCH SIZE : 4.50m X 4.00m
DERRICK : 3T X 6

H	NO.3 HATCH 24.90 M ³ 879 CBFT	NO.2 HATCH 24.90 M ³ 879 CBFT	NO.1 HATCH 24.90 M ³ 879 CBFT
	538.38 M ³ 19.013 CBFT	598.13 M ³ 21.123 CBFT	429.75 M ³ 15.177 CBFT
	749.13 M ³ 26.456 CBFT	855.81 M ³ 30.223 CBFT	548.03 M ³ 19.354 CBFT

TOTAL HOLD CAPACITY : 3,793.93 M³
: 133,983.00 CBFT

FLAG	PANAMA	FULL NUMBER	24 PERSONS
SHIP'S OWNERS	NEW POWER SHIP S.A	MAIN ENGINE	AKASAKA A41S 3600 PS
REG. NUMBER	2960 (PROVISIONAL)		
CALL SIGN	H3FL	TANK CAPACITY	
PORT OF REGITRY	PANAMA	M.D.O	149.056 M ³
CLASS	NK NS* MNS* RMC*	I.F.O	575.427 M ³
IMO NO	9170963	FRESH WATER	162.775 M ³
IMO CAMPANY	0238959	SHIP'S SPEED	14.30 KN'T
BUILT AT	SHIRAHAMA SHIP BUILDING CO.LTD.	FUEL OIL CONSUMPTION	
BUILT DATE	30th OCTOBER 1997	MDO	180 CST
LENGTH	95.95 M (L.O.A) 88.11 M (L.R) 86.75 M (L.P.P)	AT F.G	NIL MT
BREADTH	14.00 M	AT SEA	NIL 12.500 MT
DEPTH	8.25 M	AT PORT	NIL 3.000 MT
GROSS TONNAGE	2.782 MT	HOLD COOLING TEMP	- 55° C
NET TONNAGE	1.142 MT	HOLD COOLING SYSTEM	AIR-CIRCULATION & GLID-COIL
DEAD WEIGHT	2.937 MT	OIL SUPPLY ARRANGEMENT	FITTED
DRAFT	5.393 M	WATER SUPPLY ARRANGEMENT	FITTED
SPECIAL GROSS TONNAGE IN JAPAN : 1,333.00 G/TONS		INMARSAT- FB 250 (TELEPHONE)	870773193488
		INMARSAT- FB 250 (FAX)	870783197488
		INMARSAT-C (TELEX)	453832821
		E-MAIL ADDRESS	amagi@umimail.com
		DIGITAL SIGNAL CALL (MMSI)	538002960 AMAG X

NOT TO BE USED TIMECHARTER DESCRIPTION/PATICULARS BELIVED TO BE CORRECT BUT NOT GURANTEED.

MASTER OF MV AMAGI

Capt. ADRIANUS KURNIAWAN BUDI SANTO M.Mar.

CREW LIST

NAME OF VESSEL : **MV. A M A G I**
FLAG : **PANAMA**

DATE : **22 February 2024**
PORT : **MAKURAZAKI, JAPAN**

No.	NAME	Rank	Sex	Date of Birth	Nationality	Passport No. and Date of Expiration		Onboard place and date
1	ADRIANUS KURNIAWAN BUDI SUSANTO	MASTER	M	03 FEB 1971	INDONESIAN	C 7438442	7-Sep-2026	General Santos 30-Mei-23
2	TRIONO HADI SANTOSO	C/O	M	04-Sep-1968	INDONESIAN	C 6668164	18-Jun-2025	Bangkok 05-Sep-23
3	SAKHURI	2/O	M	2-Okt-1972	INDONESIAN	C 8861920	7-Jun-2027	Bangkok 05-Sep-23
4	SALVATOR RUMALDO PORTIUS NARAHAWARIN	3/O	M	16/Sep/1994	INDONESIAN	C 8426188	31-Dec-2026	Shimonoseki 20-Jun-23
5	ANDY SOPHIAN	C/E	M	4/Oct/1982	INDONESIAN	C 9664270	11-Agu-2027	Bangkok 05-Sep-23
6	WIWIYONO	1/E	M	4/Dec/1965	INDONESIAN	E 3405678	22-Mei-2033	Yamagawa 12-Okt-23
7	ARI SUSANTO	2/E	M	24/Feb/1974	INDONESIAN	C 8088947	31-Agu-2026	Rabaul 20-Apr-23
8	TAMMU PAULUS	2/E Jr.	M	2/Aug/1991	INDONESIAN	C 6857617	22-Sep-2026	Yamagawa 12-Okt-23
9	TARSONO	3/E	M	18/Aug/1971	INDONESIAN	C 6789568	22-Jun-2025	Bangkok 05-Sep-23
10	SILVANUS MEGASURYA	BSN	M	10/Jun/1973	INDONESIAN	C 9223652	25-Mei-2027	Makurazaki 30-Jan-24
11	MEKRIN SEFANYA SENDUW	AB 1	M	25/May/1981	INDONESIAN	C 7855145	1-Apr-2027	General Santos 30-Mei-23
12	KUSWOYO SUGIANTO JUMANIS	AB 2	M	22/Mar/1981	INDONESIAN	C 7258632	1-Feb-2026	Yamagawa 12-Okt-23
13	AMAT SAHURI	AB 3	M	6/Sep/1978	INDONESIAN	E 4263826	11-Jul-2033	Yamagawa 12-Okt-23
14	WARNOTO	AB 4	M	18/Apr/1970	INDONESIAN	E 4322761	9-Okt-2033	Yamagawa 12-Okt-23
15	MUHAMMAD HAMZAH	O/S	M	1/Nov/1989	INDONESIAN	E 1799984	20-Dec-2032	Shimonoseki 20-Jun-23
16	ACHMAD BAEHAQI	OILER 1	M	25/Mar/1974	INDONESIAN	E 5353671	3-Okt-2033	Yamagawa 12-Okt-23
17	RIZKI IKHWAN	OILER 2	M	25/Sep/1991	INDONESIAN	C 4164339	30-Jul-2024	General Santos 30-Mei-23
18	AMBRI	OILER 3	M	29/Sep/1984	INDONESIAN	C 6583168	6-Okt-2026	Shimonoseki 20-Jun-23
19	EDY ISKANDAR	COOK	M	20/Jun/1983	INDONESIAN	C 7794247	31-Mar-2026	Bangkok 05-Sep-23
20	FARISZA MUHAMMAD FARHAN	MM	M	10/Feb/2002	INDONESIAN	X 1941220	6-Dec-2033	Shimonoseki 20-Jun-23

TOTAL 20 CREW MEMBERS INCLUDING MASTER


 Capt. Adrianus Kurniawan B.S.
 MASTER OF M/V AMAGI

CORRECTION ACTION
KAGOSHIMA PSC INSPECTION

MV. AMAGI
MAKURAZAKI PORT

DATE : JANUARY 26, 2026

NO.	CODE	DEFICIENCIES	ACTION TAKEN	RECTIFIED DATE
1	1315	RECORD OF OIL RESIDUE COLLECTION IN OIL RECORD BOOK-NOT RECORD PROPERLY	17→10	24 Jan 2024

[illegible]

2	11101	A SEAT BELT OF STARBOARD LIFE BOAT-NOT ATTACHED PROPERLY	17→10	24 Jan 2024
---	-------	--	-------	-------------






3	14402	THE DESINFECTANTS FOR SEWAGE TREATMENT PLAN-NOT USED	17→10	24 Jan 2024
---	-------	--	-------	-------------



CORRECTION ACTION KAGOSHIMA PSC INSPECTION

MV. AMAGI
MAKURAZAKI PORT

DATE : JANUARY 26, 2026

NO.	CODE	DEFICIENCIES	ACTION TAKEN	RECTIFIED DATE
4	7111	SAFETY LAMP OF FIRE FIGHTER OUT FIT IN THE BRIDGE UNABLE TO LIT	17→10	24 Jan 2024
				
5	11110	LIFE RAFT	17→10	24 Jan 2024
<p>- UNABLE TO BE INFLATABLE AUTOMATICALLY DUE TO SECURING BY ROPE (BOTH SIDE)</p> 				
<p>- PAINTER ROPE WAS NOT CONNECTED WEAK LINK (starboard side)</p> 				

REMARK : 17 CODE IS SHOULD BE TAKE AN ACTION BEFORE DEPARTURE AND 10 CODE IS THE DEFICIENCY RECTIFIED