

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *OFFSHORE*
*VESSEL INSPECTION DATABASE (OVID INSPECTION)***

Oleh :

**ALBERIO ADHARA
NIS. 03242/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2024

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI *OFFSHORE*
*VESSEL INSPECTION DATABASE (OVID INSPECTION)***

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

**ALBERIO ADHARA
NIS. 03242/N-I**

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ALBERIO ADHARA
No. Induk Siswa : 03242/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI
OFFSHORE VESSEL INSPECTION DATABASE
DIATAS KAPAL AHT. S.OLIVER

Jakarta, 16 Agustus 2024

Rembimbing Utama

Dr. Drs Bambang Sumali, M.Sc
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19601105 198503 1 001

Pembimbing Pendamping

Capt. Erika Dwi Sulistyorini, S.SiT., M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19791103 200912 2 003

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

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

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ALBERIO ADHARA
No. Induk Siswa : 03242/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI
OFFSHORE VESSEL INSPECTION DATABASE
(OVID INSPECTION)

Jakarta, 27 Agustus 2024

Ketua Penguji

Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP.19751012 199808 1 001

Anggota Penguji

Adin Sayekti, S.S.T.PEL
Penata (III/c)
NIP.19870402 201402 1 004

Anggota Penguji

Capt. Erika Dwi Sulistyorini, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP.19971103 200612 2 003

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

Segala puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala kemudahan dan limpahan berkat serta kehendak-Nya. Dengan itu, penulis dapat mengikuti program *upgrading* Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga Penulis dapat menyelesaikan makalah ini dengan baik, adapun makalah ini berjudul : “ **OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI OFFSHORE VESSEL INSPECTION DATABASE (OVID INSPECTION).**”

Selesainya makalah ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan Doa dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pembuatan dan penyusunan Tugas Akhir Makalah ini. Izinkan penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Capt. Suhartini, MM., M.MTr Selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Meilinasari Nurhasana, S.SiT., MMTr Selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Bapak Dr. Drs Bambang Sumali, M.Sc Selaku Dosen Pembimbing Utama.
5. Bapak Capt Erika Selaku Dosen Pembimbing Pendamping.
6. Seluruh Dosen pengajar dan Staf pelaksana jurusan Nautika STIP Jakarta.
7. Seluruh Kru Kapal AHT. S.OLIVER.

Dalam pembuatan Tugas Akhir Makalah ini, walaupun telah berusaha semaksimal mungkin dan seteliti mungkin, tentunya tidak lepas dari kekurangan dan ketidaksempurnaan yang dimiliki.

Oleh karena itu, diharapkan saran dan kritik yang membangun untuk membantu penyempurnaan Makalah ini. Semoga Makalah ini dapat bermanfaat, memberikan ilmu baru dan dampak yang positif bagi pembaca. Sekian apa yang ingin disampaikan penulis. Terima kasih.

Jakarta, 16 Agustus 2024
Penulis

ALBERIO ADHARA
NIS. 03242/N-I

DAFTAR ISI

TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	i
TANDA TANGAN PENGESAHAN MAKALAH	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
1.2.1 Identifikasi Masalah.....	3
1.2.2 Batasan Masalah	3
1.2.3 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan dan Manfaat Penulisan	4
1.3.1 Tujuan Penulisan	4
1.3.2 Manfaat Penulisan	4
1.4 Metode Penelitian.....	4
1.4.1 Metode Pendekatan.....	4
1.4.2 Teknik Pengumpulan Data	5
1.4.3 Subjek Penelitian	5
1.4.4 Teknik Analisa Data	5
1.5 Waktu dan Tempat Penelitian.....	6
1.5.1 Waktu Penelitian	6
1.5.2 Tempat Penelitian.....	6
1.6 Sistematika Penulisan	6

BAB II LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.1.1 OVID/Vetting Inspection.....	8
2.1.2 <i>Non Conformity</i> atau Ketidaksesuaian pada Audit Eksternal	9
2.1.3 Perawatan.....	10
2.1.4 Familiarisasi.....	13
2.1.5 <i>International Safety Management Code (ISM Code)</i>	15
2.1.6 <i>Safety Management System (SMS)</i>	17
2.2 Kerangka Pemikiran.....	18
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	19
3.1 Deskripsi Data	19
3.2 Analisis Data.....	20
3.3 Pemecahan Masalah.....	22
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	22
4.1 Kesimpulan	22
4.2 Saran.....	22
DAFTAR PUSTAKA	30

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Pentingnya <i>Major Vetting Inspection</i> dan <i>Large Inspection</i>	9
--	---

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.1. <i>Ship Particular</i>	24
Lampiran 1.2. <i>General Arrangement</i>	25
Lampiran 1.3. <i>Offshore Vessel Inspection Database</i>	26
Lampiran 1.4. <i>Closing Report – OVID Observation</i>	27
Lampiran 1.5. Gambar AHT. S.oliver	28

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kapal lepas pantai atau *offshore vessel* adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk beroperasi di perairan lepas pantai, sering kali jauh dari daratan dan memiliki berbagai fungsi penting dalam industri minyak, gas, dan energi. Dengan berkembangnya ilmu teknologi maka kapal lepas pantai juga mengalami perubahan, sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu kapal lepas pantai harus memenuhi persyaratan yang dipersyaratkan oleh IMO ataupun aturan lainnya. Demikian juga dengan sumber daya manusia (operator) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan STCW 1978.

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

Salah satu inisiatif keselamatan yang paling signifikan diperkenalkan oleh OCIMF adalah Database Inspeksi Kapal Lepas Pantai (OVID). Program *Offshore Vessel Inspection Database (OVID)* diluncurkan pada tahun 2004. OVID dikembangkan oleh *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)* sebagai inisiatif untuk meningkatkan standar keselamatan dan manajemen kapal offshore melalui sebuah sistem basis data yang terpusat, memudahkan pengelolaan dan pelaporan hasil inspeksi kapal. Sejak peluncurannya, OVID telah menjadi alat penting dalam industri minyak dan gas untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan standar keselamatan yang berlaku. Sistem OVID adalah alat

komprehensif yang dirancang untuk mengelola proses inspeksi dan sertifikasi kapal lepas pantai. Pada dasarnya, OVID telah memfokuskan kesadaran industri lepas pantai tentang pentingnya memenuhi standar kualitas dan keselamatan kapal lepas pantai yang memuaskan. Walaupun perusahaan telah menerapkan sistem manajemen di atas kapal yang berisi peraturan-peraturan yang berlaku di atas kapal seperti *International Safety Management Code (ISM Code)*, *Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)*, *Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)*, *Offshore Vessel Inspection Database (OVID)*, dan lain-lain. Manajemen perusahaan selalu melaksanakan internal audit atau *pre-OVID inspection* sebelum pelaksanaan inspeksi dari perusahaan minyak yang akan menyewa.

Berdasarkan pengalaman penulis saat dilaksanakan inspeksi OVID di atas kapal AHT. S. OLIVER, terjadi hambatan dalam persiapan menghadapi inspeksi OVID yaitu masih ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur external audit. Hasil inspeksi mengalami kegagalan karena banyaknya temuan dari hasil inspeksi tersebut adalah kurangnya pengetahuan kru tentang aturan dalam pengisian catatan waktu istirahat dan buku *SOLAS Training Manual* yang tidak diletakkan di area umum. Pada saat pemeriksaan peralatan keselamatan ditemukan 6 buah alat sinyal untuk meminta bantuan yang telah habis masa berlakunya.

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

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

Oleh karena persiapan sebelum inspeksi sangatlah penting, maka penulis tertarik pada makalah ini dengan mengambil judul: **"OPTIMALISASI PERSIAPAN MENGHADAPI OFFSHORE VESSEL INSPECTION DATABASE (OVID INSPECTION)."**

1.2 Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian di dalam latar belakang yang telah penulis jelaskan, penulis dapat mengidentifikasi masalah yang ada dalam menghadapi inspeksi OVID di atas kapal AHT. S.OLIVER.

Berikut ini kegagalan-kegagalan yang terdapat dalam inspeksi OVID:

1. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur *external audit*
2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*
3. Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal
4. Kurang baiknya koordinasi antar ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*
5. Kurang maksimalnya kedisiplinan ABK dalam mempersiapkan *vetting inspection*.

1.2.2 Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi inspeksi veeting maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman pada saat inspeksi dilaksanakan di atas AHT. S.OLIVER, sebagai berikut :

1. Ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur exsternal audit.
2. Kurangnya pemahaman ABK mengenai *Safety Management System (SMS)*.

1.2.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas, maka penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Mengapa masih ditemukannya *Non Conformity (NC)* dalam persiapan prosedur eksternal audit ?

2. Mengapa pemahaman ABK mengenai *Safety Management System* (SMS) masih rendah ?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penulisan

1.3.1 Tujuan Penulisan

1. Untuk mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan kurang optimalnya persiapan OVID / *vetting inspection* di atas Kapal AHT. S.OLIVER.
2. Untuk menganalisa fakta-fakta yang terjadi di atas kapal yang berkaitan dengan persiapan OVID / *vetting inspection*.
3. Untuk mengevaluasi alternatif pemecahan masalah sehingga ditemukan solusinya.

1.3.2 Manfaat Penulisan

Agar makalah ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) dengan Menambah wawasan dan pengetahuan di bidang OVID / *vetting inspection* yang ditinjau dari berbagai aspek yaitu:

1. Aspek Teoritis

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

2. Aspek Praktis

- a. Diharapkan dapat dijadikan sebagai pedoman bagi pelaut yang akan bekerja di atas kapal lepas pantai.
- b. Diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pihak perusahaan pelayaran yang mengoperasikan AHT. S.OLIVER.

1.4 Metode Penelitian

Dalam pembuatan makalah ini metode yang digunakan oleh penulis di antaranya yaitu:

1.4.1 Metode Pendekatan

Pendekatan ini bertujuan untuk menggambarkan dan memahami

masalah yang terjadi dalam proses inspeksi OVID / *vetting inspection* Kapal AHT. S.OLIVER secara mendalam dan holistik. Dengan pendekatan kualitatif, penulis dapat menggali informasi secara detail mengenai persiapan yang dilakukan kru kapal dalam mempersiapkan OVID / *vetting inspection*, serta mengevaluasi efektivitasnya dalam meminimalisir *Non Conformity* (NC). Pendekatan ini memungkinkan untuk menangkap kompleksitas dan persiapan yang dilakukan kru kapal dalam menghadapi Ovid / *vetting inspection*.

1.4.2 Teknik Pengumpulan Data

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

a. Teknik Observasi (Pengamatan)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas AHT. S.OLIVER terutama terhadap persiapan-persiapan yang dilakukan oleh awak kapal yang kurang optimal.

b. Teknik Dokumentasi

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

1.4.3 Subjek Penelitian

Dalam penyusunan makalah ini, penulis mengambil kapal AHT.S.OLIVER sebagai subjek penelitian dengan kaitannya dalam persiapan dalam menghadapi *vetting inspection*.

1.4.4 Teknik Analisa Data

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

1.5 Waktu dan Tempat Penelitian

1.5.1 Waktu Penelitian

Pelaksanaan pengambilan data dilakukan pada saat penulis bekerja sebagai Marine Superintendent di PT. SILLO MARITIME PERDANA dimana penulis telah bekerja diperusahaan tersebut lebih dari 5 (lima) tahun.

1.5.2 Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan penulis adalah di atas kapal AHT. S.OLIVER berbendera Indonesia yang merupakan kapal milik perusahaan PT. Sillo Maritime Perdana yang beroperasi di Bukit Tua Marine Terminal Ketapang Block, *Offshore North* Madura.

1.6 Sistematika Penulisan

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

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

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

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

2.1.1 OVID/*Vetting Inspection*

Menurut Capt. William Suryagama (2015:34) bahwa “Inspeksi di atas kapal hanya bisa berhasil jika kapal itu sendiri melakukan persiapan dengan cara dan pengaturan yang efektif, terutama mengevaluasi sendiri bagian-bagian di atas kapal yang akan diinspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Inspection Report (OVID)*”.

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

- a. Inspeksi Vetting secara sistematis mempunyai peran penting di dalam upaya melakukan pengendalian dan pengawasan terhadap sumber-sumber bahaya. Permasalahan-permasalahan dapat dideteksi secara lebih awal untuk resolusi sebelum kecelakaan dan penyakit akibat kerja benar-benar terjadi.
- b. Inspeksi dilakukan untuk menjamin agar setiap tempat kerja berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, standar, norma, maupun petunjuk teknis yang berkaitan dengan bidang yang ditetapkan baik oleh pemerintah maupun kebijakan perusahaan.
- c. Inspeksi secara regular dan khusus akan dapat digunakan sebagai bahan diskusi awak kapal terhadap masalah yang sedang dihadapi. Awak kapal merupakan orang yang paling mengenal terhadap aspek kerja, peralatan, mesin-mesin dan proses operasional di tempat kerja, sehingga mereka merupakan sumber informasi yang sangat berharga.

Dengan adanya komunikasi dan koordinasi yang lancar antara manajemen dan tenaga kerja akan dapat memperbaiki performansi di perusahaan.

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

Tabel 2.1
Pentingnya *Major Vetting Inspection* dan *Large Inspection*

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

Sumber : Capt. William Suryagama (2015:34)

2.1.2 *Non Conformity* atau Ketidaksesuaian pada Audit Eksternal

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

a. Ketidaksesuaian Kecil (Minor)

Ketidaksesuaian Minor adalah suatu kegagalan untuk memenuhi salah satu persyaratan dari subklausul sistem manajemen atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam implementasi suatu persyaratan dari prosedur sistem manajemen mutu yang ditetapkan oleh perusahaan. Beberapa kategori minor dapat berpotensi mengakibatkan rusaknya sistem dan mungkin dapat berkontribusi menjadi kategori mayor. Sebuah temuan dikategorikan sebagai ketidaksesuaian Minor jika tidak mempunyai dampak serius terhadap sistem manajemen dan sering kali disebabkan adanya kesalahan manusia dan diberikan batas waktu tertentu untuk memperbaikinya.

b. Ketidaksesuaian Besar (Mayor)

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

2.1.3 Perawatan

a. Definisi Perawatan

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

Menurut JE Habibie dalam NSOS (2018:14) bahwa Perawatan adalah kegiatan yang dilakukan terhadap suatu benda di atas kapal untuk menghambat kerusakan sehingga dapat digunakan atau dioperasikan sampai jangka waktu yang relatif lama.

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

Menurut Prijo Soebandono (2016:29) bahwa perawatan adalah

gabungan dari suatu kegiatan-kegiatan yang bertujuan untuk menjaga atau mengembalikan suatu peralatan menjadi seperti sedia kala pada kondisi yang baik untuk dapat dipergunakan kembali merupakan kegiatan perawatan".

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

b. Tujuan Perawatan

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

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

c. Prinsip dasar perawatan

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

1. Perencanaan

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

2. Pelaksanaan pekerjaan

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

lakukanlah pekerjaan perawatan.

3. Pencatatan atau pelaporan

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

d. Jenis-Jenis Perawatan

1. Perawatan secara berencana

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

Di sisi lain, perawatan berencana dibagi menjadi :

a. Perawatan korektif

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

b. Perawatan Pencegahan

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

2. Perawatan insidental

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

a. Uji saat pemeriksaan

Pada saat tersebut dilakukan uji coba untuk menentukan

apakah alat tersebut baik dan layak digunakan.

b. Pemeriksaan sebelum digunakan

Peralatan yang sudah diuji tersebut diperiksa dahulu sebelum penggunaannya.

c. Pemeriksaan dalam penggunaan

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

d. Pemeriksaan setelah penggunaan

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

e. Pemeriksaan alat yang sering digunakan

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

f. Siapa penanggung jawabnya

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

g. Pencatatan hasil pemeriksaan

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

2.1.4 Familiarisasi

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

sesuai dengan prosedur perusahaan.

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

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

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

2.1.5 *International Safety Management Code (ISM Code)*

Menurut *International Maritime Organization (IMO)* dalam *International Safety Management Code (ISM Code)* adalah Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan. Dalam pendahuluan buku *International Safety Management* atau *ISM Code (1993:01)* dikemukakan bahwa "*The cornerstone of good Safety Management is commitment from the top. In matters at safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result*" yang artinya bahwa yang menjadi ujung tombak dari pelaksanaan manajemen keselamatan yang baik adalah dari pihak atasannya dan mengenai masalah keselamatan dan pencegahan pencemaran lingkungan hidup adalah komitmen, kompetensi, sikap perilaku dan motivasi dari masing-masing individu di atas Kapal yang mencerminkan hasil akhirnya.

Pelaksanaan dari *Planned Maintenance System (PMS)* tersebut di kapal harus senantiasa di monitor untuk mengetahui keadaan nyata di lapangan mengenai kemajuan ataupun hambatan yang ditemui, suku cadang yang diperlukan dan pemakainannya termasuk daftar perusahaan rekanan yang melaksanakan perawatan dan bagian suku cadang. *Planned Maintenance System (PMS) is a paper/software-based System which allows ship maneuvers or operators to carry out. Maintenance intervals according to manufacturers and class/Classification society requirements.* Yang mempunyai arti bahwa *Planned Maintenance System (PMS)* adalah sistem berbasis software/kertas yang memungkinkan pemilik kapal atau operator untuk melaksanakan perbaikan atau perawatan secara interval menurut pembangunan kapal dan persyaratan klasifikasi ([www.enwikipedia.org/wiki Planned Maintenance](http://www.enwikipedia.org/wiki/Planned_Maintenance))

1. Dalam *ISM Code* elemen 10 (*ISM Code as Amended in 2002, code 10.1*) disebutkan :
 - a. Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk menjamin bahwa kapal dipelihara dengan baik dan untuk menjamin bahwa operasi kapal aman dan bebas polusi.
 - b. Prosedur pemeliharaan kapal tersebut harus memenuhi persyaratan, peraturan, code dan guide lines yang diwajibkan.
 - c. Personil yang melaksanakan pemeliharaan kapal sudah ditetapkan.

- d. Manajemen darat bertanggung jawab untuk melakukan kajian terhadap pemeliharaan kapal untuk menjamin bahwa sistem tersebut efektif.
2. Item-item yang harus ada dalam menyusun prosedur pemeliharaan sesuai ISM Code (*ISM Code as Amended in 2002*, code 10.2) disebutkan:
 - a. Inspeksi perawatan dilakukan pada interval yang sesuai.
 - b. Pelaporan kerusakan yang ditemukan pada saat pemeliharaan.

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

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

Disamping itu salah satu faktor pendukung yang sangat penting juga adalah familiarisasi untuk mempermudah pekerjaan di atas kapal tanker. Familiarisasi awak kapal sangat penting diperlukan baik familiarisasi dalam hal keamanan maupun familiarisasi peralatan dan prosedur keselamatan kerja di atas kapal yang berhubungan dengan pengoperasian dan perawatan kapal. Familiarisasi menurut SMS Revisi.4 Chapter 6 (6.1.8) dari Lilly Maritime Private limited adalah pengenalan kapal dilakukan untuk semua kru yang baru join di atas kapal pada hari pertama join kadang maksimal sampai satu bulan atau yang belum berada didalam selama enam bulan terakhir, yang diberikan oleh perwira dek senior atau perwira mesin senior.

2.1.6 Safety Management System (SMS)

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

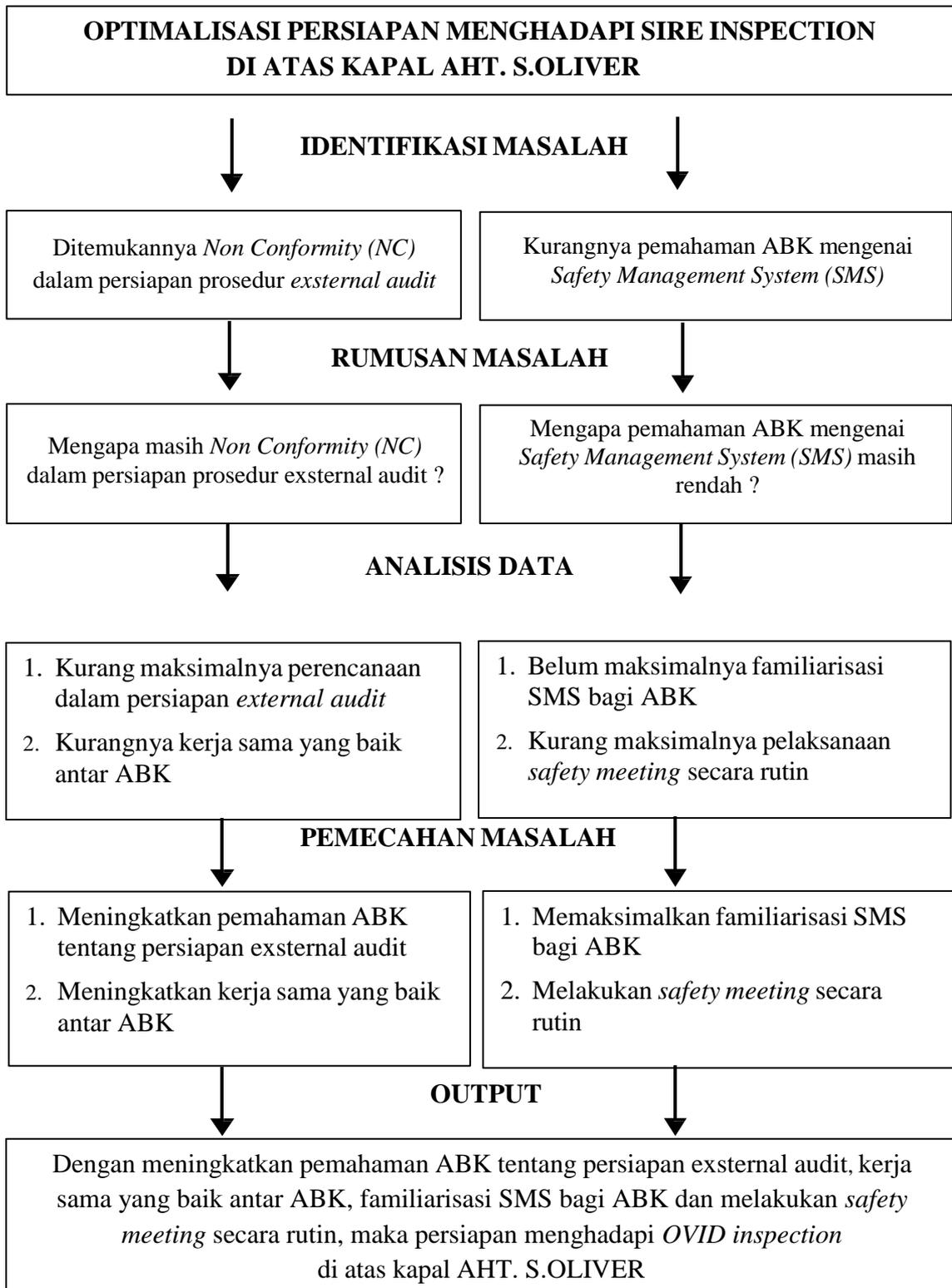
Tujuan dari manajemen keselamatan dari perusahaan mencakup hal-hal sebagai berikut :

1. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.
2. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
3. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan seluruh personal baik di darat maupun di kapal termasuk kesiapan dalam keadaan darurat yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

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

2.2 Kerangka Pemikiran

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



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

3.1 Deskripsi Data

Ketika akan menghadapi inspeksi *vetting*, para awak kapal AHT. S.OLIVER melakukan sebuah pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang tidak terencana. Sehingga menyebabkan persiapan yang dilakukan sangat tidak maksimal yang akibatnya menimbulkan temuan-temuan pada saat inspeksi berlangsung dan pada akhirnya kapal gagal dalam menghadapi inspeksi dari perusahaan minyak. adapun fakta yang terjadi di atas AHT. S.OLIVER selama penulis bekerja sebagai *Marine Superintendent* yang membawahi kapal tersebut diantaranya adalah :

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

Pada tanggal 02 Juni 2024 diadakan inspeksi OVID dari pihak Perusahaan minyak Petronas pada kapal AHT. S.OLIVER, Dari hasil inspeksi tersebut terdapat banyaknya temuan di mana buku-buku publikasi navigasi yang tidak diperbaharui dan yang sesuai dengan area pelayaran kapal, pada saat inspector melakukan pemeriksaan *list inventory* publikasi navigasi banyak terdapat buku-buku navigasi yang belum keluaran edisi terbaru dan dari pihak kapal belum memperbaharui *list inventory* buku-buku publikasi navigasi, yang di mana menurut jadwal dalam ISM Manual kapal pemeriksaan dan pembaruan *list inventory* itu dilaksanakan setiap akhir bulan berjalan.

Dengan adanya temuan itu Mualim I memerintahkan Mualim II untuk memperbaharui daftar inventaris yang sesuai dengan actual dikapal dan membuat permintaan untuk mengganti buku-buku publikasi yang lama dengan buku-buku publikasi navigasi dengan edisi yang terbaru

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

Pada tanggal 02 Juni 2024 diadakan inspeksi OVID dari pihak Perusahaan minyak Petronas pada kapal AHT. S.OLIVER, Dari hasil inspeksi tersebut terdapat banyaknya temuan Dimana mesin rescue boat tidak berfungsi dengan baik yang dimana menurut jadwal yang ada dalam *Planned Maintenance System (PMS)* sebelum inspeksi seharusnya sudah diadakan pemeriksaan ulang pada semua peralatan keselamatan, karena dikhawatirkan pada saat terjadi keadaan darurat rescue boat tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya.

3.2 Analisis Data

Berdasarkan deskripsi data di atas, penulis menganalisis bahwa penyebab kejadian- kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan inspeksi yang sangat tidak terencana, akibatnya persiapan yang dilakukan sangat tidak optimal sehingga menyebabkan kapal gagal dalam menghadapi inspeksi. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor alam maupun oleh faktor mesin, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusianya. dalam hal ini awak kapal AHT. S.OLIVER

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

Seperti pada kasus sebelumnya dikarenakan Mualim II yang tidak melakukan pembaharuan daftar inventaris dimana menyebabkan buku-buku publikasi navigasi menjadi banyak yang sudah kadaluwarsa dan bukan terbitan edisi terbaru, kondisi ini sangat memprihatinkan, buku-buku publikasi navigasi ini sangat penting untuk keselamatan pelayaran.

a. Kurang Maksimalnya Perencanaan Dalam Persiapan External Audit

Mualim II melakukan pekerjaan yang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah di buat oleh Perusahaan *Planned Maintenance System* atau jadwal perencanaan perawatan dan membuat perencanaan lain diluar itu yang belum jelas penting atau tidaknya dilakukan pekerjaan itu sekarang dan seberapa perlunya kondisi pekerjaan yang akan dilakukan tersebut akibatnya pekerjaan yang dilakukan tanpa perencanaan dan tidak sesuai jadwal menyebabkan terbengkalai pekerjaan lain yang sudah sesuai

dengan perencanaan dan sudah sampai masa perawatannya, akibatnya pada saat dilakukan audit pihak auditor menemukan hal tersebut dan mencatatnya sebagai kelemahan yang ada pada kapal tersebut yang akan menyebabkan temuan yang seharusnya tidak terjadi.

b. Kurangnya Kerja Sama yang Baik Antar ABK

Mualim I sebagai perwira senior di atas kapal tidak pernah memeriksa daftar intentaris dan buku-buku publikasi navigasi yang berada di anjungan, sehingga buku-buku publikasi navigasi banyak yang sudah kadaluwarsa.

Mualim I tidak memantau terhadap pekerjaan Mualim II, hal ini sangatlah penting karena dengan melakukan pekerjaan yang telah diselesaikan Mualim I dapat mengetahui kendala-kendala yang apa yang dihadapi oleh Mualim II. Hal ini dipaparkan Ketika ditemukan oleh inspector dimana buku-buku publikasi navigasi terdapat yang sudah kadaluwarsa. Mualim I hanya mempercayakan sepenuhnya pekerjaan kepada Mualim II tanpa memeriksa kembali setelah menyelesaikan pekerjaan.

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

Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan penyebabnya yaitu, belum maksimalnya familiarisasi SMS Manual bagi ABK Mualim I sebagai perwira senior tidak melakukan pemeriksaan pekerjaan Mualim II dan Mualim II pun seperti kurang memahami tugas dan tanggungjawabnya di atas kapal.

Pengarahan harus diberikan secara rutin kepada awak kapal untuk mensosialisasikan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat. Dan ini harus dibiasakan, sebab tidak gampang mengubah kebiasaan pengarahan yang biasanya tidak maksimal. Kebanyakan ABK menganggap remeh pengarahan yang dilakukan setiap hari, padahal sebetulnya pengarahan sangat penting agar aturan ISM Code dapat diterima dengan cepat. Tak perlu terlalu mempermasalahkan materi pengarahan yang dilakukan setiap hari, bahkan jika tidak ada materi, setidaknya membiasakan berkumpul bersama di setiap sebelum memulai pekerjaan.

Ada beberapa hal yang menyebabkan pengarahan gagal dilakukan, yaitu:

1. Pemimpin kerja dan bawahan sama-sama tidak disiplin dalam menerapkan kebiasaan pengarahan.
2. Pemimpin terlalu percaya diri dengan kemampuannya sehingga merasa tidak perlu melakukan pengarahan.
3. Pemimpin merasa kurang percaya diri dan kehilangan ide/materi yang akan disampaikan dalam pengarahan, sehingga pengarahan ditiadakan.
4. Awak kapal menganggap pengarahan tidak penting, dan merasa tidak ada manfaatnya dalam mengikuti pengarahan.

3.3 Pemecahan Masalah

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

Alternatif Pemecahan Masalah

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

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

a. Meningkatkan Pemahaman ABK Tentang Persiapan External Audit

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

Persiapan inspeksi yang baik harus selalu dimulai dengan sikap

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

b. Meningkatkan Kerja Sama Yang Baik Antar ABK

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

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

Setiap pekerjaan hanya dapat dikerjakan apabila personel yang mengerjakannya memahami betul apa yang akan dikerjakannya dan apabila personel yang akan melakukan pekerjaan tersebut kurang memahami atau bahkan tidak paham sama sekali mengenai pekerjaan yang akan dilakukan tersebut maka Mualim I sebagai perwira senior diatas kapal memastikannya dengan terjun langsung ke lapangan sehingga dapat dipastikan Awak Kapal dapat melakukan kerjanya dengan baik dan dengan hasil yang maksimal.

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

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

a. Memaksimalkan Familiarisasi SMS Bagi ABK

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

Dari semua pemecahan masalah yang telah dikemukakan di atas maka untuk memperoleh suatu hasil yang optimal dalam proses persiapan dalam menghadapi sebuah inspeksi sangat banyak faktor yang bisa mempengaruhi terutama dari pihak nahkoda dan awak kapal AHT. S.OLIVER yang menjadi hal yang sangat utama. Dalam proses persiapan dibutuhkan sebuah perencanaan yang matang dan dengan berdasarkan perencanaan tersebut kita dapat melakukan pekerjaan yang sistematis dan terjadwal sehingga tidak berbentur satu sama lain dan pekerjaan demi pekerjaan dapat terselasaikan sesuai jadwal.

Ketika proses pengerjaan berlangsung dan tentunya disamping perencanaan yang matang juga kita harus mengetahui apakah awak kapal AHT. S.OLIVER yang ada memahami pekerjaan yang akan dilakukan dan untuk memastikannya kita harus melakukan pengarahan kepada awak kapal AHT. S.OLIVER setiap sebelum melakukan pekerjaan sehingga

mereka sepenuhnya memahami dan semakin familiar dengan pekerjaan yang akan mereka hadapi, termasuk prosedur keselamatan dan pengerjaan yang baik dan benar, setelah diberikan pengarahan tidak cukup hanya sampai di situ dan seterusnya kita harus pastikan ketika pelaksanaan kerjanya harus dengan pengawasan yang maksimal agar awak kapal AHT. S.OLIVER akan lebih terpantau dan memeriksa setiap pekerjaan mereka sehingga mereka akan bekerja sesuai dengan prosedur.

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

b. Melakukan *Safety meeting* Secara Rutin

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

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

Dan yang paling penting adalah media penyampaian dan familiarisasi mengenai program *International Safety Management System* dan hal- hal yang terkandung dalam sistem tersebut yang diharapkan Awak

Kapal akan lebih terbiasa dan tidak asing lagi sehingga para Awak Kapal sedikit banyak akan mengetahui isi dari *International Safety Management System* tersebut terutama mengenai prosedur keselamatan dan pengerjaan di dek sehingga proses pengerjaan akan berjalan dengan aman, selamat dan efektif dan hasil dari pekerjaan tersebut akan maksimal dan kapal akan lulus dalam menghadapi inspeksi dari pihak audit.

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

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

Alternatif Pemecahan Masalah

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

- a. Meningkatkan Pemahaman ABK Tentang Persiapan External Audit

Keuntungannya :

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

Kerugiannya :

Diperlukan sosialisasi secara rutin

- b. Meningkatkan Kerja Sama Yang Baik Antar ABK

Keuntungannya :

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

Kerugiannya :

Diperlukan peran dari semua pihak

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

a. Memaksimalkan Familiarisasi SMS Bagi ABK

Keuntungannya :

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

Kerugiannya : Membutuhkan peran perwira dalam pelaksanaan familiarisasi.

b. Melakukan *Safety meeting* Secara Rutin

Keuntungannya :

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

Kerugiannya : Terkadang ABK kurang serius dalam mengikuti *safety meeting* .

3. Pemecahan Masalah yang Dipilih

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

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

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

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

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya persiapan *vetting* di atas kapal AHT. S.OLIVER sebagai berikut:

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

4.2 Saran

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

1. Ditujukan kepada Mualim I agar melaksanakan perencanaan dan persiapan sebelum external Audit, Disarankan untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang persiapan external audit agar dapat dilakukan persiapan yang matang sebelum dilaksanakan external audit.
2. Disarankan untuk meningkatkan pemahaman ABK dalam persiapan external audit agar tidak ditemukan *Non Conformity (NC)* saat dilakukan external audit.

3. Seharusnya Perwira Senior memaksimalkan familiarisasi *Safety Management System (SMS)* bagi ABK untuk meningkatkan pemahaman merek.
4. Hendaknya Perwira Senior melakukan *Safety meeting* secara rutin untuk memberikan pemahaman kepada ABK tentang *Safety Management System (SMS)*.

DAFTAR PUSTAKA

- Alex.(2015). *Fungsi Strategi*. Jakarta : Gunung Agung
- Daryanto.(2006). *Administrasi Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta Guntur
- J.E Habibie. (2018). *Manajemen Perawatan dan Perbaikan Kapal, NSOS*. Jakarta : Departemen Perhubungan Laut
- Hasibuan, Malayu S.P. 2006. *Manajemen Sumber Daya Manusia, Edisi Revisi*. Cetakan Ke-8. PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- International Maritime Organization. (2014). International Safety Management (ISM)Code*. London : IMO Publication
- International Maritime Organization. (2010). International Convention for the Safety of Life at sea (SOLAS)1974 Amandement 2010*. London : IMO Publication
- International Maritime Organization. (2010). Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*. London : IMO Publication.
- ILO. (2015). *ISO 9000: 2015 Quality Management System*. Fundamental Vocabulary
- Prijo Soebondo. (2016). *Perencanaan dan Perawatan*. Jakarta : Media.
- Pustaka Situmorang. (2015). *Perawatan Alat-alat Produksi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Suryagam, William. (2015). *Vetting Inspection*. Jakarta: Raja Grafindo

Lampiran 1

Vessel : AHT. S.OLIVER

SHIP PARTICULAR

PT. SUASA BENUA MARITIM

S OLIVER

Azimuth Anchor Handling Tug 4748 BHP



Vessel Specification

GENERAL PARTICULARS

Type of Vessel	: Azimuth Anchor Handling Tug
Flag / Port of Registry	: Indonesia
IMO / Call Sign	: 9605384 / YDCQ3
Classification Society	: BKI & BV
Class Notation	: I x Hull x Mach; Tug; Supply Vessel Unrestricted Navigation
Year Build	: 2011
Speed	: 10 Knots @ 12 MT/24 hrs
Bollard Pull	: 60.5 ton

DIMENSIONS

Length Overall	: 48.00 m
Length Between Perpendiculars	: 42.10 m
Breadth	: 12.80 m
Depth	: 5.00 m
Draft	: 4.20 m
GRT	: 841 T
NRT	: 252 T

MACHINERIES AND PROPULSION

Main Engine	: 2 x 2374 BHP, @1600 RPM, Caterpillar 3516B
Propulsion	: 2 x Schottel Azimuth Thrust, FPP 4 Blades
Bow Thruster	: 1 x Schottel CCP Electric Driven, 5T
Main Generator	: 3 x Cat 3406, @260KW, 415/220V, 3PH, 50Hz
Emergency Generator	: 1 x Perkins 50KW-415V, 3PH, 50HZ
Anchor Windlass	: 1 x ME Elect Hyd, c/w 1 x 80 T brake
Towing Drum	: 10 T pull tow drum for 12" Rope x 220m 2 x Gypsy & 2 x Warring Ends Of 450mm
Tugger Winch	: 2 x ME Electro Hydraulic 10T @ 15m/min
Anchor Handling/ Towing Winch	: 100 Ton x 0-4m/min. (1st Layer) Brake Holding 150 Ton (Static, 1st Layer) Hydraulic Release available
Capstan	: 2 x ME Electro Hydraulic 5T @ 15m/min
Shark Jaw	: 1 x ME, SWL 200T
Towing Pin	: 1 x ME, SWL 200T
Crane	: Fixed boom elec. Hyd. Crane, SWL 2T @6.5m
Stern Roller	: 1 x 1.5m dia x 3.5m width - SWL 150T

ACCOMMODATION

2 x 1 Berth Cabins	: 2
3 x 2 Berth Cabins	: 6
1 x 4 Berth Cabins w/o washroom	: 4
3 x 4 Berth Cabins	: 12
2 x 6 Berth Cabins w/o washroom	: 12
1 x 6 Berth Cabins	: 6
TOTAL	: 42 Persons

ANTI POLLUTION EQUIPMENTS

Oil Spill Kits	: 1 x Sopep Box
Oil Water Separator	: Boss 5T/107, 1m ³ /hr
Sewage	: Jiangsu Nanji WCMBR-40 (u) (Cap 40 men)

NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENTS

VHF	: 2 x JRC JHS-7705
GMDSS Radio 2 Way	: 1 x JRC JUE 85
Portable Radio VHF	: 4 x Standart Horizon, 2 x Entel
Radar	: 2 x JRC (JMA5312-6HS & JMA 2300)
SSB	: 1 x JRC JSB-196 GM
Echo Sounder	: 1 x JRC JFE-380
GPS	: 1 x JRC J-NAV-500
Auto Pilot	: 1 x Saura Autopilot SA10
AS	: 1 x JRC JHS-182
Gyro Compass	: 1 x Yokogawa Gyro CMZ900B
Magnetic Compass	: 1 x Ruin Shunfeng CGT 165
Searchlight	: 2 x 1000 watts, 360° rotation
Navtex Receiver	: 1 x JRC NCR-333
Speed Log	: 1 x JC JLN 205

CARGO CAPACITIES

Clear Deck Area	: 220 m ²
Deck Strength	: 5 ton/m ²
Fuel Oil	: 677.7 m ³ (include day tank)
Fresh Water	: 212.1 m ³
Foam Tank	: 9.2 m ³
Detergent Tank	: 15.4 m ³
Ballast Tank	: 114.6 m ³

DISCHARGE RATES

Fuel Oil Cargo Pump	: 80 m ³ /hr @70m Head
Fresh Water Cargo Pump	: 80 m ³ /hr @70m Head

LIFE SAVING APPLIANCES

SART	: 2 Pcs x CY SART S4
EPIRB	: 1 Pc x Mcurudo E5
Life Raft	: 2 Pcs x 20 men, SOLAS compliant 4 Pcs x 25 men, SOLAS compliant
Life Buoy	: 4 Pcs x 30m buoyancy line, 2 Pcs x self igniting, 2 Pcs x smoke
Life Jacket	: Life Jacket as per SOLAS requirements
Smoke Signal	: 2 Pcs at W/H
Parachute Signal	: 12 Pcs at W/H
Red Hand Flare	: 6 Pcs at W/H
Line Throwing	: 1 pc at W/H and 4 pcs projectiles
Resque Boat c/w Davit	: 1 x 6 men, 20HP c/w outboard engine

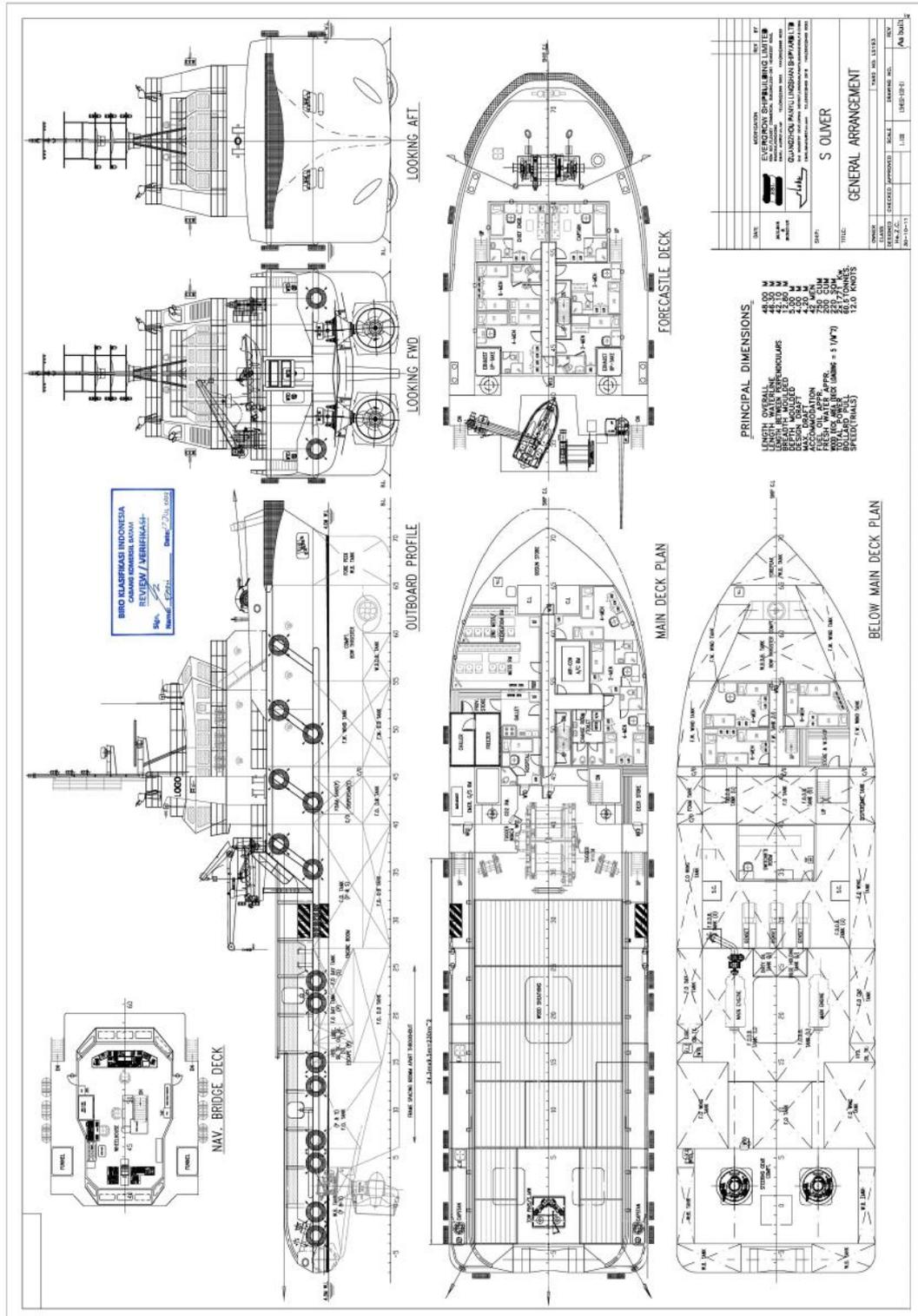
FIRE FIGHTING EQUIPMENTS

FIFI System	: Class 1 Fire Fighting System 1 x M/E driven pump, 1500m ³ /hr @120m head;
Fire Monitor	: 2 x 1200m ³ /hr, throw 120m Ahead
CO2 System	: Wuhan Weili, CO2 system for Engine Room
Fire Fighting Equipment	: Fully compliant with SOLAS requirements
Fire Alarm System	: Fully compliant with SOLAS requirements
Emergency Fire Pump	: 1 x Diesel 50m ³ /hr @ 35m head Spray Nozzles type, with supply from GS pump

Lampiran 2

Vessel : AHT. S.OLIVER

GENERAL ARRANGEMENT



Lampiran 3

Vessel : AHT. S.OLIVER

OFFSHORE VESSEL INSPECTION DATABASE



Oil Companies International Marine Forum

Offshore Vessels Inspection Database (OVID)

OVIQ3

Report Number	FPTV-7081-4928-7172
Vessel Name	S Oliver
Vessel IMO	9605384
Vessel VIN	
Vessel Registered Number	
Date of Inspection	02 Jun 2024
Port of Inspection	Lamongan, East Java, Indonesia
Inspecting Company	MISC Maritime Services Sdn Bhd (MMS)
Selected Operations	Anchor handling Supply Towing/pushing

DISCLAIMER

OCIMF DOES NOT WARRANT OPERATOR IDENTITY AND IS NOT RESPONSIBLE FOR THE CHOICE OF SHIPS INSPECTED, THE INSPECTORS CHOSEN, THE PERFORMANCE OF THE INSPECTIONS OR THE CONTENT OF THE REPORTS, OPERATOR COMMENTS AND/OR OVPQ RESPONSES DISTRIBUTED UNDER THE PROGRAMME. OCIMF IS INVOLVED ONLY IN THE RECEIPT, ORGANISATION AND DISTRIBUTION OF THE FOREGOING PROGRAMME OUTPUT. OCIMF DOES NOT REVIEW OR EVALUATE SUCH OUTPUT AND EXPRESSES NO OPINION CONCERNING ITS ACCURACY. WHILE OCIMF MAKES EVERY EFFORT TO ENSURE THAT REPORTS AND OPERATOR COMMENTS ARE RECEIVED, ORGANISED AND DISTRIBUTED IN ACCORDANCE WITH THE OVID COMPOSITE GUIDELINES OCIMF ACCEPTS NO LIABILITY FOR FAILURE TO DO SO.



Lampiran 4

Vessel : AHT. S.OLIVER

CLOSE OUT FINDING

CLOSED OUT FORM	Kode : F-ISM-2-227	
	REV : 02	Date : 1-12-23

No Report	2.4.1.1	Scope Audit <input type="checkbox"/> Internal <input checked="" type="checkbox"/> External	
Nama Kapal	S OLIVER	<input type="checkbox"/>	ISM/ISPS Audit
Port/Tempat Audit	Lamongan	<input type="checkbox"/>	ISO 9001/14001/45001
Tanggal Audit	02 JUNE 2024	<input checked="" type="checkbox"/>	Third Party Audit: OVID
Lead Auditor	Sangar Bin Thangraju	Auditee/PIC	-
Auditor/Observer	Sangar Bin Thangraju		

Silahkan ditambahkan sesuai dengan jumlah ketidaksesuaian

Jenis Ketidaksuaian	Kategori Ketidaksuaian	Kategori
<input type="checkbox"/> Potensi Ketidaksuaian	<input type="checkbox"/> Major	<input type="checkbox"/> Internal
<input checked="" type="checkbox"/> Ketidaksuaian	<input checked="" type="checkbox"/> Minor	<input checked="" type="checkbox"/> External termasuk Komplain
	<input type="checkbox"/> Observasi	

Detail Observasi / Temuan	
There were several publications sighted to be outdated and not sighted at the bridge as follows: 1. NP136 -Ocean Passages for the World ,2021 Edition	
Target Pemenuhan / Closed Target	Penanggung jawab (PIC)
June 5, 2024	Purchasing
Root Cause / Akar Masalah	Publications NP136 -Ocean Passages for the World ,2021 Edition not sighted at the bridge
Corrective Action / Tindakan Perbaikan	Publication NP136 -Ocean Passages for the World ,2021 Edition has been supplied and available on board
Preventive Action / Tindakan Pencegahan	The officer will be routine monitoring and update the publications navigation every month

Lampiran 5

Vessel : AHT. S.OLIVER

GAMBAR AHT. S.OLIVER



